



Verbesserungen zum Fahrplanwechsel

Das neue Fahrplankonzept zwischen Flensburg und Hamburg (RE 7) sowie Kiel und Hamburg (RE 70) ist voraussichtlich erst ab Anfang Januar umsetzbar. Die Züge der RE 7 aus Flensburg werden, wenn die neuen Triebwagen geliefert sind, in Neumünster mit den Zügen der Linie RE 7 aus Kiel zusammengekuppelt. Die Folge: Die Kapazitäten werden besser an die Nachfrage angepasst, die Fahrzeiten zwischen Kiel und Hamburg kürzer. Es entsteht eine zweite stündliche Direktverbindung zwischen Kiel und Hamburg. Nachmittags sind weitere Halte in Pinneberg möglich.

Durch die neuen Fahrzeiten zwischen Kiel und Hamburg gibt es bessere An-

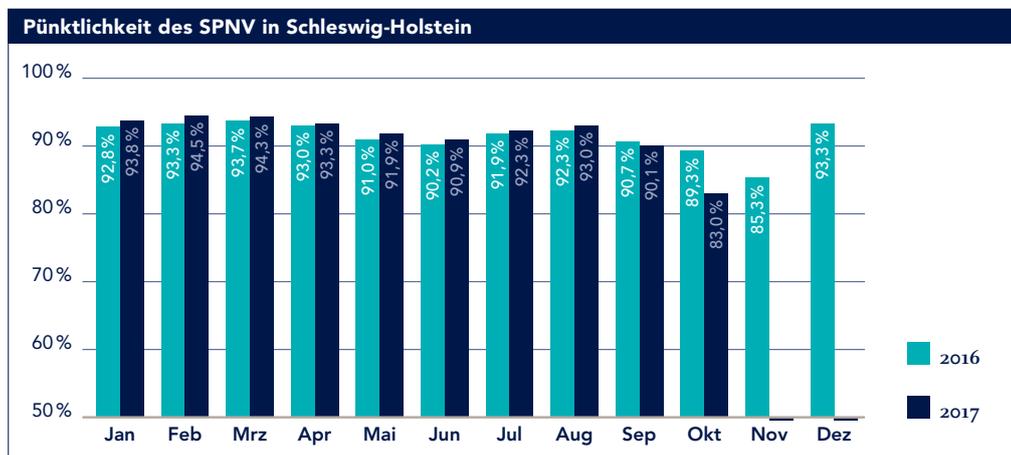
schlüsse mit längeren Übergangszeiten von rund zwölf Minuten zwischen den Linien RE 72 / RB 73 Flensburg – Eckernförde – Kiel und den RE-Linien 7/70 Kiel – Hamburg. Auf der RE-Linie 6 Westerland – Hamburg-Altona haben sich u. a. die Verkehrszeiträume und Abfahrzeiten der „Bettenwechsler“-Züge verschoben. Zwischen Hamburg und Kiel, zwischen Ahrensburg und Bargtheide sowie zwischen Itzehoe/Elmsborn und Hamburg sind seit Fahrplanwechsel zusätzliche Züge unterwegs. Die Bauarbeiten am Berliner Tor in Hamburg sollen Ende 2017 abgeschlossen sein. Die Züge der Linie RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg Hbf fahren zum Berufsverkehr wieder im Viertelstun-

dentakt zwischen Hamburg und Ahrensburg, die RE-Linie 1 ist wieder regelmäßig im Takt unterwegs und hält in Müssen.

Zwischen Lübeck und Hamburg gibt es nur noch einen Sprinterzug pro Richtung. Auf der Strecke Kiel – Lübeck fahren nun werktags vier Züge der Linie RE 83 mit Doppelstockwagen. Die RB 73 Eckernförde – Kiel fährt nun auch sonntags. Die Züge der RB 75 Rendsburg – Kiel und der RB 63 im Abschnitt Neumünster – Hohenwestedt sind jetzt sonntags stündlich unterwegs. Alle Änderungen stehen detailliert unter www.nah.sh

Info: Jochen Kiphard, NAH.SH GmbH

Pünktlichkeit im Nahverkehr bricht ein



Im Oktober hat die Qualität des SPNV erheblich unter den Stürmen und ihren Folgen gelitten. Die Pünktlichkeit ging im Landesdurchschnitt auf 83 % zurück. Besonders betroffen waren die Linien RE 1 Hamburg – Schwerin (61,8 %), RE 6 Westerland – Hamburg (67,8 %), RE 70 Kiel – Hamburg (71,4 %) und RE 7 Flensburg – Hamburg (75,8 %). Die Zuverlässigkeit des SPNV sank im Oktober auf 94,1 %. Zudem wurden

1,5 % der Leistung mit Bussen ersetzt. Es konnte also nur ein kleiner Teil der unwetterbedingt ausgefallenen Züge durch Busse ersetzt werden. Besonders betroffen waren die Linien RE 7 Flensburg – Hamburg (85,5 % Zuverlässigkeit), Hamburg – Schwerin (87,4 %) und RB 81 Bad Oldesloe – Hamburg (89,6 %). Die Herausforderung ist, künftig deutlich mehr Ersatzbusse zu organisieren und die Verlässlichkeit des Nahverkehrs zu steigern.

Bei der unabhängigen Qualitätsbewertung fielen das Netz Ost und Netz Süd im dritten Quartal wieder auf das Niveau der letzten Jahre (Noten von 2,3 bzw. 1,9). Weiter sehr gute Bewertungen erreichten die Nordbahn und auch DB Regio im Netz Nord und im Netz Mitte.

Details gibt's unter www.nah.sh/blog

Info: Jan Glienicke, NAH.SH GmbH

EDITORIAL

Liebe Leserinnen und Leser,

2017 war ein schwieriges Jahr für den Bahnverkehr in Schleswig-Holstein. Zuerst die Marschbahnprobleme, die sich durch das ganze Jahr zogen. Seit September haben uns außerdem drei Herbststürme, eine Großbaustelle und viele kleine Baustellen beschäftigt. Zwischenzeitlich ging nicht mehr viel auf den Schienen im Land. Rund um Elmshorn spitzte sich die Lage besonders zu.

Die Ursachen der Probleme – Stürme oder Verzögerungen bei Bauarbeiten – sind offensichtlich. Uns als Verkehrsverbund ist es aber wichtig, dass Infrastruktur- und Eisenbahnunternehmen flexibel und handlungsfähig sind, um die Folgen solcher Probleme möglichst schnell in den Griff zu bekommen. Da sehen wir Nachholbedarf, fordern neue Konzepte und vor allem müssen die Kunden viel besser informiert werden.

„Alle reden vom Wetter – wir nicht“ hat die Deutsche Bahn früher auf ihre Werbeplakate geschrieben. Die massiven Dampfmaschinen von damals sind nicht mehr unterwegs, heute sind Eisenbahnsysteme fragiler.

Dass der Bahnverkehr wieder besser wird, das wäre mein Ziel für das Jahr 2018. Daran werden wir mit den Beteiligten arbeiten.

Ich wünsche Ihnen erholsame Weihnachten und alles Gute für das Jahr 2018.

Ihr Bernhard Wewers

Sturm und Baustellen legen Nahverkehr lahm

Drei Stürme und eine zunächst harmlos erscheinende Baustelle in Elmshorn haben seit September zu einem andauernden Einbruch der Qualität des SPNV in Schleswig-Holstein geführt. Bereits am 13. September sorgte der Sturm „Sebastian“ für erhebliche Einschränkungen auf den Bahnlinien. Viele Pendler kamen nicht oder nur auf Umwegen und mit anderen Verkehrsmitteln nach Hause.

Dieses Szenario wiederholte sich beim zweiten Herbststurm „Xavier“ am 5. Oktober. Dabei war nördlich einer Linie Heide – Neumünster – Lübeck kaum etwas zu spüren: Während in Kiel die Sonne schien, verhängte die Betriebszentrale der DB Netz AG in Hannover die Einstellung des Zugverkehrs in ganz Norddeutschland. Und obwohl klar war, dass zum Beispiel die Strecken rund um Kiel gar nicht betroffen waren, gelang es aufgrund organisatorischer Schwierigkeiten nicht mehr, den Zugverkehr am selben Tag wieder in Gang zu bringen. Die Kommunikation mit den Fahrgästen war dabei auch aufgrund des Zusammenbruchs technischer Systeme bei der DB AG miserabel.

Ein dritter Sturm, „Herwart“, am 29. Oktober kam glücklicherweise in der Nacht von Samstag auf Sonntag und traf damit nicht so viele Pendler. Auch bei diesem Sturm rollte auf der Straße längst alles wieder, während auf der Schiene noch Schadensbilder ausgewertet wurden. Der durchgehende Zugverkehr zwischen Kiel und Hamburg fuhr erst Montagmittag wieder. Deutlich besser lief es übrigens auf den Strecken der AKN und der NEG, die keine oder nur kurzfristige Streckenunterbrüche verzeichneten.

Neben den Stürmen sorgten ab Mitte Oktober Probleme auf einer Baustelle in Elmshorn für eine miserable Betriebsqualität in den Bahnnetzen Mitte und West. Die Erneuerung zahlreicher Weichen in Elmshorn hatte ohnehin den geplanten Ausfall vieler Züge zur Folge, doch Schwierigkeiten im Bauablauf – gleich am ersten Wochenende fiel ein Kran aus – und bei der Disposition sorgten für extreme Verspätungen und Zugaus-

fälle. Mehrfach wurden offenbar die zur Verfügung stehenden Zeitfenster für die Baustelle nicht eingehalten. Ad hoc mussten weitere Fahrten ausgelegt werden. Für die Fahrgäste wurde immer weniger durchschaubar, welche Züge überhaupt fahren. Diese Situation gipfelte am 15. November in der Entgleisung eines Zuges der RE-Linie 6 Westerland – Hamburg-Altona. Der Zugverkehr konnte erst Tage später wieder vollständig aufgenommen werden, wurde dann aber gleich wieder von den Bauarbeiten zwischen Elmshorn und Glückstadt massiv beeinträchtigt.

Die Geduld vieler Bahnnutzer ist inzwischen am Ende. Das Image des SPNV hat gelitten. Bei der Suche nach Verantwortlichkeiten können zwei Hauptprobleme benannt werden:

- Operative Entscheidungen im DB Netz trifft die Betriebszentrale in Hannover – zu weit weg von der tatsächlichen Situation in Schleswig-Holstein. Die Zentrale hat bei Großereignissen andere Prioritäten als die schnelle Wiederaufnahme des Nahverkehrs in Schleswig-Holstein.
- Jahrzehntlang wurden bei der DB Netz AG aufgrund der unzureichenden finanziellen Ausstattung Instandhaltungen vernachlässigt und lokale Strukturen heruntergefahren. Gleichzeitig haben sich aber die Zugzahlen vielfach verdoppelt und die Anforderungen an einen reibungslosen Betrieb sind folglich größer geworden. Ein Investitionsstau gekoppelt mit behäbigen internen Strukturen, sorgt für die bekannten Schwierigkeiten. In Zukunft muss die Reaktionszeit bei der DB Netz AG deutlich kürzer werden. Es muss regional gehandelt werden, auch bei der Disposition im Bahnbetrieb. Im SPNV in Schleswig-Holstein fließen jährlich über 100 Millionen Euro an Trassenentgelten an die DB Netz AG. Der SPNV ist der wichtigste Nutzer der DB-Bahninfrastruktur in Schleswig-Holstein. Er benötigt eine tadellos funktionierende Infrastruktur, wie sie zum Beispiel bei der AKN zu finden ist.

Info: Jochen Schulz, NAH.SH GmbH

Vergabe E-Netz Ost wird vorbereitet

Die Vorbereitungen für die Vergabe der SPNV-Leistungen im Elektronetz Ost laufen. Dazu gehören die elektrifizierte Strecken Puttgarden – Neustadt – Lübeck sowie Lübeck-Travemünde Strand – Hamburg. Die Vergabe umfasst ca. 4,2 Millionen Nutz-Kilometer, von denen in den ersten Vertragsjahren aufgrund der Baumaßnahmen für die Feste Fehmarnbeltquerung ca. 1,4 Millionen Nutz-Kilometer mit einem attraktiven Busverkehr erbracht werden. Die Linien RE 1, RB 81, RE 83 und RB 84 sind nicht Bestandteil des E-Netzes und werden zu einem späteren Zeit-

punkt separat vergeben. Der Fahrplan sieht einige Verbesserungen vor: Ausweitung des Halbstundentakts sowie des Spätverkehrs zwischen Lübeck und Hamburg, zusätzlicher Halt in Moising, Durchbindung aller Fahrten von Travemünde Strand bis Hamburg, Durchbindung zwischen Neustadt und Hamburg nach der Elektrifizierung und Halbstundentakte zum Strand an Sommerwochenenden. Nach der Beteiligung des Wirtschaftsausschusses sollen die Vergabeunterlagen Anfang 2018 veröffentlicht werden.

Info: Jan Glienicke, NAH.SH GmbH

Befragungen im Bus

Bis zum Frühjahr 2018 werden wieder Fahrgäste in den Bussen zu ihrem Fahrverhalten befragt. Da die NAH.SH in der letzten Welle nicht alle Verkehre erfassen konnten, finden jetzt noch Befragungen u. a. in den Stadtverkehren in Lübeck, Neumünster und Flensburg statt. Die Kiel-Region soll folgen.

Wieder geht es bei der Befragung um Verkehrsströme, die Auslastung der Fahrten sowie Strukturen im Nahverkehr. Dazu zählen zum Beispiel die Ein- und Ausstiegshaltestelle der Fahrgäste, das benutzte Verkehrsmittel zur Haltestelle, die Fahrkartensorte und der Reisezweck. Die Ergebnisse helfen bei

der Angebotsplanung und -bewertung. Die Teilnahme an der Befragung ist natürlich freiwillig.

Info: Sven Ostermeier, NAH.SH GmbH



Hein Schönberg wird ertüchtigt

Die Instandsetzung der Eisenbahnstrecke Kiel – Schönberger Strand schreitet mittlerweile sichtbar voran. Die AKN Eisenbahn AG hat die Verantwortung über die Infrastruktur bis Schönberg übernommen und im Oktober mit der Sanierung der abgängigen Streckeninfrastruktur begonnen. Die Gleisbaufirma Willke rail construction bearbeitet den ersten Abschnitt zwischen Oppendorf und Trensahl bis zum Frühjahr 2018. Sie erneuert Gleise, Schotter und teilweise auch den Untergrund umfassend, damit die Infrastruktur den Ansprüchen eines modernen SPNV-Betriebs entspricht.

Bereiche, in denen eine wesentliche Änderung der Betriebsanlagen notwendig ist, werden planfestgestellt. Der notwendige Antrag wird derzeit vorbereitet. Auf sechs Gesprächsabenden haben AKN und NAH.SH im Oktober und November in allen beteiligten Kommunen über die geplanten Maßnahmen informiert. Zum Fahrplanwechsel wurde die Streckengeschwindigkeit im Kieler Abschnitt auf 80 km/h erhöht, sodass sich die Fahrzeit zwischen Kiel Hbf und Kiel-Oppendorf um eine Minute je Richtung verkürzt.

Info: Lukas Knipping, NAH.SH GmbH

Reisebüro eröffnet

Das Reisebüro im Raiffeisenhaus hat eine Rundumerneuerung erhalten. Seit Anfang Dezember teilen sich das Reisebüro Schmidt-Reisen, Adler Schiffe und die NAH.SH GmbH die Räume. In der Verkaufsstelle, die direkt gegenüber des Kieler Hauptbahnhofs ist, können Reisende künftig auch Fahrkarten des Schleswig-Holstein-Tarifs kaufen und sich zum Angebot des Nahverkehrs beraten lassen. Daneben gibt es natürlich weiter das übliche Angebot.

Info: Dennis Fiedel, NAH.SH GmbH



GASTKOMMENTAR

Wie es weitergeht auf der Marschbahn

Das vergangene Jahr wird niemand so leicht vergessen, der sich in dieser Zeit mit dem Nahverkehr im Netz West auseinandersetzen musste. Sowohl für unsere Fahrgäste, als auch für uns war die Betriebssituation auf der Marschbahn aufgrund der Folgen der nicht einsatzfähigen Marschbahnwagen alles andere als zufriedenstellend. Durch den Unfall, bei dem am 15. November ein RE im Bahnhof Elmshorn entgleiste, fehlt nun „zu allem Überfluss“ eine komplette Zuggarnitur. Nach Inbetriebnahme des 15. – und damit letzten reparierten – Marschbahnwagens seit Ende November ist es uns mittlerweile aber wieder möglich, alle vorgesehenen Leistungen mit verstärkten Zügen zu fahren. Durch die Reaktivierung der Marschbahnwagens und den im Gegenzug deutlich reduzierten Einsatz alter Ersatzfahrzeuge können wir unseren Kunden nicht nur höhere Kapazitäten, sondern gleichzeitig auch eine spürbar verbesserte Qualität bieten.

Doch nach wie vor sehen wir uns in den kommenden Monaten mit einer angespannten Lokverfügbarkeit konfrontiert. Denn erst im Herbst 2018 werden alle 15 Lokomotiven der BR 245 ihre sogenannte Rollkur durchlaufen haben, die

einen dauerhaft störungsfreien Betrieb gewährleistet.

Mit dem Fahrplanwechsel gehen auch einige Veränderungen auf der Marschbahn einher: Der RE um 23:10 Uhr von Westerland soll künftig in der Taktlage um 23:22 Uhr verkehren. Zwischen Mai und September wird an Montagen eine zusätzliche Bahn um 10:10 Uhr von Altona nach Westerland zum Einsatz kommen, um der hohen Anzahl an Schülern auf Klassenreise gerecht zu werden. Der „Bettenwechsler“ zwischen Westerland und Hamburg Hbf (09:52 ab WL und 14:02 Uhr ab Altona), der bisher im Juli und August täglich fuhr, wurde an den Bedarf angepasst und verkehrt nur noch freitags, samstags und sonntags, dafür von Mai bis September. Vom 22. März bis 2. Mai kommt es auf der Strecke zu baubedingten Fahrplanänderungen. Zwischen Elmshorn und Pinneberg ist in diesem Zeitraum jeweils nur ein Gleis verfügbar. Grundsätzlich wenden dabei fast alle RE 6-Züge in Elmshorn, sodass von und nach Hamburg ein Umstieg erforderlich wird.

Kommentar: Torsten Reh, Vorsitzender der Regionalleitung, DB Regio Nord

Neue Fahrpläne im Busverkehr

Änderungen zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember:

Dithmarschen: Das neue Busangebot im östlichen Dithmarschen ist in Betrieb. Im Zentrum der Angebotsausweitung steht die Linie 2820 Heide – Rendsburg. Diese fährt seit dem 10. Dezember im Stundentakt bis in den Sonnabendnachmittag und im Zwei-Stundentakt am übrigen Wochenende in einem Zeitfenster von ca. 5 bis 23 Uhr. In Heide und Rendsburg gibt es attraktive Anschlüsse zur Bahn. Tellingstedt wird Busnotenpunkt, mit der ebenfalls vertakteten neuen Buslinie nach Lunden über Pahlen.

Flensburg: Die Linien 4 und 7 fahren

nun auch am Samstagnachmittag. Mit dem Start der neuen Subunternehmer Förde Bus und Autokraft rollen seit dem Fahrplanwechsel neue moderne Gelenkbusse, die u. a. die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, durch Flensburg. **Sonstiges:** Der Kreis Rendsburg-Eckernförde lässt derzeit ein Gutachten erstellen, das den Regionalbusverkehr im gesamten Kreisgebiet grundlegend überplant. Ziel ist ein attraktives und wirtschaftliches Busnetz zu schaffen, das den Anforderungen der Zukunft gewachsen ist und einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Info: Simon Preis, NAH.SH GmbH

Onlineportal gestartet

Schleswig-Holstein ermöglicht Besuchern und Einwohnern tolle Städetrips. Mit dem neuen Onlineportal STADTLIEBE2GO können Interessierte sich eine Rundreise zusammenstellen und sie gleich buchen. Zwölf Städte – von Ahrensburg über Friedrichstadt bis Rendsburg – wer-

den in verschiedenen Kategorien vorgestellt. Weil man Städtereisen am besten mit Bahn und Bus unternimmt, ist NAH.SH Kooperationspartner. Mehr Infos unter: <https://stadtliebe2go.staedte.sh>

Info: Melanie Baba, NAH.SH GmbH

Neue Fahrzeuge kommen erst 2018

Die Lieferung der neuen Triebzüge Twindexx Vario (ET 445) für das Bahnnetz Mitte verzögert sich weiter. Das teilte Bombardier Transportation (BT) nun mit. Ursache für den erneuten Verzug sind demnach kurzfristig aufgetretene Engpässe in der Endfertigung und Übergabe der Fahrzeuge. Ursprünglich sollten die Triebzüge zum Dezember 2014 den Betrieb aufnehmen.

Zum Fahrplanwechsel war vorgesehen, dass die Züge der Linie RE 7 Flensburg – Kiel – Neumünster – Hamburg mit zwei gekuppelten Zug-einheiten zwischen Hamburg und Neumünster fahren. Ab Neumünster sollen die Züge jeweils getrennt nach Flensburg bzw. Kiel und zurück fahren. Wegen des Lieferverzugs gibt es nun jedoch noch zu wenige Triebzüge für das neue Konzept. Vorübergehend müssen die Fahrgäste des RE 7 aus Kiel in Neumünster nach Hamburg umsteigen. Der Umstieg ist bahnsteiggleich möglich. In der Gegenrichtung müssen die Fahrgäste von Hamburg nach Flens-

burg in Neumünster umsteigen. Auch das geht am selben Bahnsteig. Fahrgäste von Hamburg nach Kiel müssen nicht umsteigen. Die Züge der Linie RE 70 Kiel Hbf – Hamburg Hbf sind von den Ersatzmaßnahmen nicht direkt betroffen. Weitere Informationen gibt's online unter www.bahn.de/sh-mitte

Info: DB Regio

IMPRESSUM

Herausgeber: Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) Raiffeisenstraße 1, 24103 Kiel Tel. 0431 66019-0, Fax 0431 66019-19 www.nah.sh
Gestaltung: PEPERONI Werbe- und PR-Agentur GmbH
Druck: Grafik + Druck GmbH & Co. Kiel
Auflage: 1.500 Exemplare
Erscheint mehrmals jährlich.



Frohe
Weihnachten
und ein
gutes neues Jahr!



NAH.SH
Der Nahverkehr

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.