
Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentidental, Landesvorsitzender

Tel : 04307/ 7151
mobil : 0151/ 51462156
e-mail : barkleit@pro-bahn-sh.de

Schwentidental, 30.09.2019

Sehr geehrter Herr Mozer, sehr geehrte Frau Pusch,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Entwurf des 4. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2019 bis 2023 für den Kreis Dithmarschen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

PRO BAHN e.V.
Landesvorsitzender Schleswig-Holstein/ Hamburg

9 Weiterentwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems

9.1 SPNV

(3) Forderungen des Kreises Dithmarschen

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass der Kreis. Dithmarschen seine Forderungen um folgende Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen ergänzt:

Kurzfristig

- Einführung zweier zusätzlicher Pendelzüge Husum – Hamburg ergänzend zur Express-Linie Westerland – Hamburg im 60-Minuten-Takt
- Erweiterung des für die Express-Linie Westerland – Hamburg verfügbare Fahrzeugparks um 2 zusätzliche Lokomotiven der Baureihe 245.2 und 10 gebrauchte Doppelstock-Wagen, die gemeinsam mit den Marschbahn-Wagen zu modernisieren sind. (Die Erweiterung des Fahrzeugparks ist Voraussetzung für eine Erweiterung des Angebotes.)
- Verlängerung der Express-Linie Westerland – Hamburg nach Hamburg Hauptbahnhof bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 (voraussichtlich Inbetriebnahme der 1. Stufe der S 4 Ost verbunden mit zusätzlichen Kapazitäten auf den Gleisen 5 bis 8 in Hamburg Hauptbahnhof)
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke Büsum – Heide auf 100 km/ h zur Verlängerung der Wendezeit in Büsum und Verlängerung der Umsteigezeiten im Bahnhof Heide
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster auf 120 km/ h, abschnittsweise auf 140 km/ h, mit Verkürzung der Fahrzeit auf 55 Minuten und Integration in die Taktknoten Heide und Neumünster zur Minute 00
- Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt mit Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster
- Reaktivierung der Bahnstation Weddingstedt
- Reaktivierung der Bahnstation Hemmingstedt südlich des Bahnübergangs Bahnhofstraße

Mittelfristig

- Elektrifizierung der Bahnstrecke Büsum – Heide
- Errichtung einer Kreuzungsstation in Jarrenwisch als Voraussetzung zur Einführung eines 30-Minuten-Taktes im schleswig-holsteinischen Sommerfahrplan
- Errichtung einer Gleisverbindung von Büsum zum Streckengleis Husum – Heide in Weddinghusen
- Errichtung von Deckungssignalen im Bahnhof Heide zur Beistellung beziehungsweise Flügelung eines Zugteiles von und nach Büsum
- gegebenenfalls Anpassung des Spurplanes im Bahnhof Heide zur Verbesserung der Umsteigesituation zwischen der Express-Linie Westerland – Hamburg Hauptbahnhof und der Nahverkehrs-Linie Heide – Neumünster
- Einführung einer umsteigefreien Express-Linie Büsum – Hamburg Hauptbahnhof, die im Bahnhof Heide als Zugteil der Express-Linie Westerland – Hamburg

Hauptbahnhof beigestellt beziehungsweise als Zugteil von der Express-Linie Westerland – Hamburg geflügelt wird

- im Falle einer Elektrifizierung der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster (– Itzehoe) ist eine Reaktivierung der Bahnstrecke Brunsbüttel – Wilster mit einer Verlängerung der Nahverkehrs-Linie Itzehoe – Hamburg Hauptbahnhof beziehungsweise einer S 4 West Itzehoe – Hamburg von und Brunsbüttel neu zu prüfen

9.2 ÖPNV

(3) Prüfung einer Verbindung Brunsbüttel – St. Michaelisdonn

Eine Einführung einer Grundnetzlinie Brunsbüttel – St. Michaelisdonn ist ausdrücklich zu begrüßen, aus dem Grund, dass die derzeit angebotenen Verbindungen von und zur Kreisstadt Heide entweder durch sehr lange Fahrzeiten (in der Relation über Meldorf und Marne) oder durch sehr wenige Verbindungen (über St. Michaelisdonn) gekennzeichnet sind.

Eine Grundnetzlinie Brunsbüttel – St. Michaelisdonn ist in einen Taktknoten Brunsbüttel zur Minute 00 zu integrieren, so dass in St. Michaelisdonn kurze Umsteigezeiten zur Nahverkehrs-Linie Heide – Itzehoe von und nach Heide sowie zur Grundnetzlinie Friedrichskoog – Marne – St. Michaelisdonn angeboten werden können.

(4) Prüfung einer Querverbindung Wöhrden – Meldorf – Albersdorf

Eine Aufwertung der Linien Wöhrden – Meldorf und Meldorf – Albersdorf ist ausdrücklich zu begrüßen.

Eine Aufwertung der Linien Wöhrden – Meldorf und Meldorf – Albersdorf muss eine Ausrichtung des Fahrplans auf einen Anschluss in Meldorf mit kurzen Umsteigezeiten zur Nahverkehrs-Linie Heide – Itzehoe von und nach Itzehoe und somit eine Fortführung der Linien Wöhrden – Meldorf und Meldorf – Albersdorf als getrennte Linien zum Ziel haben.

Für die bestehende Linie Wöhrden – Meldorf bietet sich eine Verlängerung von und nach Büsum sowie deren Integration in den Taktknoten Büsum zur Minute 30 an, so dass in Büsum kurze Umsteigezeiten zur Nahverkehrs-Linie Büsum – Heide sowie eine umsteigefreie Verbindung Büsum – Wöhrden – Meldorf angeboten werden können.

Das Angebot ist auf einen 120-Minuten-Takt zu verdichten, das abends und am Wochenende durch de Rufbus Dithmarschen (RUDI) erbracht werden kann.

(5) Strukturelle Optimierung des ÖPNV-Korridors Heide – Albersdorf/ – Wrohm

Eine Optimierung des ÖPNV-Korridors Heide – Albersdorf/ – Wrohm muss eine Beschleunigung und eine Taktverdichtung der Nahverkehrs-Linie Heide – Neumünster berücksichtigen, aus dem Grund, dass abhängig von der Beschleunigung und der Taktverdichtung der Nahverkehrs-Linie Heide – Neumünster zu definieren ist, in welchem Umfang auf der Relation Heide – Albersdorf Verkehrsleistungen einer Grundnetzlinie Heide – Albersdorf/ – Wrohm notwendig sind.

(6) Untersuchung einer durchgehenden Grundnetzlinie Heide – Meldorf – Marne – Brunsbüttel

Eine Untersuchung einer durchgehenden Grundnetzlinie Heide – Meldorf – Marne – Brunsbüttel muss das Ziel haben, mindestens eine durchgehende Grundnetzlinie Heide –

Meldorf – Marne einzuführen, die in die Taktknoten Heide und Marne zur Minute 00 integriert ist.

Die bestehende Grundnetzlinie Marne – Brunsbüttel ist in den Taktknoten Marne zur Minute 00 zu integrieren und darüber hinaus zu untersuchen, ob mit einer Durchbindung der Grundnetzlinie Marne – Brunsbüttel auf die Schnellbuslinie Brunsbüttel – Itzehoe eine attraktive Fahrzeit auf der Relation Marne – Brunsbüttel – Itzehoe sowie eine Verlängerung der Umsteigezeit in Itzehoe zur Express-Linie Westerland – Hamburg von und nach Hamburg-Altona beziehungsweise Hamburg Hauptbahnhof erreicht werden können.

Mit den 4 dem Unternehmen Autokraft als Auftragnehmer der Verkehrsleistungen auf der Grundnetzlinie Marne – Brunsbüttel und der Schnellbuslinie Brunsbüttel – Itzehoe zur Verfügung stehenden Solowagen des Typs Iveco Crossway mit Ausstattung für die Schnellbuslinie Brunsbüttel – Itzehoe ist ein einheitlicher Reisekomfort auf einer durchgehenden Grundnetzlinie Marne – Brunsbüttel – Itzehoe sicherzustellen.

(7) Neuordnung der Liniennummern

Eine Neuordnung der Liniennummern als Maßnahme zur Kommunikation, Merkbarkeit und Vermarktung des ÖPNV ist ausdrücklich zu begrüßen. In Anlehnung an die Neuordnung und Systematisierung der Liniennummern in anderen Regionen bietet sich eine Systematisierung in aufsteigenden mit auf volle Hunderter endenden vierstelligen Liniennummern an.

Weitere Anregungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Grundnetzlinie Tönning – Heide

Für eine Verbesserung der Anbindung und eine Verkürzung der Fahrzeit von Tönning nach Heide sowie weiter nach Itzehoe und Hamburg ist eine Grundnetzlinie Tönning – Heide einzuführen, die anders als die bestehende Linie Tönning – Lunden – Weddingstedt – Heide über die Bundesstraßen 5 und 203 verkehrt und in den Taktknoten Heide zur Minute 00 integriert ist.

Grundnetzlinie 2820 Heide – Tellingstedt – Rendsburg

Als Grundnetzlinie mit landesweiter Netzwirkung ist das Angebot auf der Grundnetzlinie 2820 Heide – Tellingstedt – Rendsburg auch samstags und sonntags auf einen durchgehenden 60-Minuten-Takt zu verdichten.

Grundnetzlinie Heide – Meldorf – Marne

Im Falle einer Reaktivierung der Bahnstation Hemmingstedt ist zu prüfen, ob eine Aufwertung der Grundnetzlinie Heide – Meldorf – Marne im Streckenabschnitt Heide – Hemmingstedt zu einer Linie des Stadtverkehrs Heide mit einer Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt sinnvoll ist, so dass in Hemmingstedt der Anschluss zur Nahverkehrs-Linie Heide – Itzehoe sowohl nach Heide als auch nach Itzehoe angeboten werden kann.

Perspektive 2023+

Ein weiterer Ausbau des Angebotes im Stadtverkehr, im Grundnetz und im Ergänzungsnetz ist ausdrücklich zu begrüßen.

Anzumerken ist, dass es für einen weiteren Ausbau des Angebotes im Stadtverkehr, im Grundnetz und im Ergänzungsnetz sowohl eine stärkere Finanzierung aus Mitteln des Kreises Dithmarschen als auch einer stärkere Finanzierung aus Mitteln der Landesverordnung zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit Bussen und U-Bahnen braucht.

9.3 Vernetzung des ÖPNV-Systems

(1) Vernetzung von Bus- und Bahnverkehr

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Bahn-, Bus- und Individualverkehr sind die Bahnstationen Büsum, Lunden, Wesselburen, Nordhastedt, Albersdorf, Meldorf, St. Michaelisdonn und Burg sowie Weddingstedt und Hemmingstedt zu Mobilitätsstationen mit Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen ausbauen. Eine sowohl für den Bahn- als auch den Busverkehr nutzbare dynamische Fahrgastinformation ist vorzusehen.

Sofern Gemeinden und Nahversorger in Kooperation Interesse haben, ist eine Förderung der Herrichtung bestehender Bahnhofsgebäude beziehungsweise der Errichtung neuer Bahnhofsgebäude mit Fahrkarten-Verkauf und Nahversorgung durch das Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH zu initiieren.

(2) Vernetzung von ÖPNV und Individualverkehr

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Bus- und Individualverkehr sind die Zentralen Omnibusbahnhöfe in Brunsbüttel, Friedrichskoog, Hennstedt, Marne und Tellingstedt zu Mobilitätsstationen mit Bike&Ride- und Park&Ride-Plätzen, Bike- und Carsharing und Fahrradstationen ausbauen. Eine dynamische Fahrgastinformation ist vorzusehen.

Sofern Gemeinden und Nahversorger in Kooperation Interesse haben, ist eine Förderung der Herrichtung bestehender Gebäude beziehungsweise der Errichtung neuer Gebäude mit Fahrkarten-Verkauf und Nahversorgung durch das Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH zu initiieren.

9.5 Barrierefreiheit

9.5.1 Fahrzeuge

Hinsichtlich der Beschaffung barrierefreier Solo- und Gelenkwagen ist über den niederflurigen Ein- und Ausstieg hinaus ein Anteil der im Innenraum ohne Stufen zu erreichenden Sitzplätze von mindestens 40 Prozent der gesamten Anzahl an Sitzplätzen vorzusehen.

9.5.2 Haltestellen

- (1) Aufbau eines Haltestellenkatasters und eines Haltestellen-Ausbauprogramms unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte „Barrierefreiheit“**
- (2) Abgleich des Haltestellen-Ausbauprogramms mit der Straßenbau-Leitplanung und Unterstützung der Kommunen beim Um- und Neubau von Haltestellen**

Für eine zügige Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen ist zu untersuchen, ob der Kreis Dithmarschen als Aufgabenträger für den ÖPNV in Kooperation mit den Städten und Gemeinden zentral eine standardisierte Wartehalle im Corporate Design der NAH.SH beschaffen kann, die der Kreis Dithmarschen jährlich in einer größeren Anzahl zentral vorab beschafft und den Gemeinden und Städten zügig nach einem Beschluss zum Um- und Neubau von Haltestellen zu einem aufgrund der größeren Anzahl an bestellten Wartehallen attraktiven Preis bereitstellen kann.

9.6 Tarif/ Vertrieb

(5) Abschaffung Komfort-Zuschlag RUDI

Hinsichtlich der Finanzierung des Rufbusses Dithmarschen (RUDI) ist zu untersuchen, ob anstelle einer Finanzierung durch einen Komfort-Zuschlag von 2 Euro pro Fahrt und pro Person eine andere Finanzierung des Angebotes sowohl für den Aufgabenträger als auch die Fahrgäste attraktiver ist, aus dem Grund, dass der Komfort-Zuschlag von 2 Euro pro Fahrt und pro Person im Falle einer Nutzung einer Kleingruppenkarte unter bestimmten Rahmenbedingungen den Fahrpreis der eigentlichen Fahrkarte übersteigen kann.