
Stefan Barkleit, Dorfstr. 60, 24223 Schwentidental, Landesvorsitzender

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

Schwentidental, 16.10.2020

Sehr geehrter Herr Müller,

anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Fahrgastverbandes PRO BAHN e.V., Landesverband Schleswig-Holstein/ Hamburg, zum Entwurf des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Barkleit

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

5. Zukünftige Entwicklungen

5.1. SPNV

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in der finalen Fassung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde folgende Forderungen zur Errichtung weiterer Bahnstationen zu ergänzen:

Bahnstrecke Flensburg – Neumünster

- Alt Duvenstedt (am Bahnübergang Kruppenorter Weg)
- Bokelholm/ Emkendorf (am ehemaligen Standort der Bahnstation Bokelholm)
- Timmaspe (am Bahnübergang zum Dickmoor)

Bahnstrecke Fockbek – Rendsburg

- Fockbek
- Rendsburg-Seemühlen Rendsburg-Seemühlen
- Rendsburg-Mastbrook

Bahnstrecke Flensburg – Kiel

- Eckernförde Nord (an der Unterführung Schleswiger Straße)
- Gettorf Süd (am Bahnübergang Rotdornweg/ Steenredder)

Infrastrukturmaßnahmen im SPNV

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in der finalen Fassung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde folgende Forderungen zum Ausbau der Bahnstrecken zu ergänzen:

Bahnstrecke Rendsburg – Kiel

- Errichtung neuer Kreuzungsstationen in Schülldorf und Meldorf zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf der Regionalbahn-Linie Rendsburg – Kiel
- abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 140 km/ h zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Regionalbahn-Linie Rendsburg – Kiel von derzeit 42 Minuten auf künftig 38 Minuten

Bahnstrecke Flensburg – Kiel

- Errichtung eines Kreuzungsgleises in Eckernförde Nord zur Verlängerung der Regionalbahn-Linie Eckernförde – Kiel nach Eckernförde Nord

- Errichtung eines zweigleisigen Abschnitts im Streckenabschnitt Eckernförde – Gettorf zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf der Regionalbahn-Linie Eckernförde Nord – Kiel
- Errichtung eines zweigleisigen Abschnitts im Streckenabschnitt Gettorf – Gettorf Süd zur Erhöhung der Streckenkapazität
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/ h, abschnittsweise auf 160 km/ h, zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Regionalexpress-Linie Flensburg – Kiel von derzeit 74 Minuten auf künftig 70 Minuten

Bahnstrecke Heide – Neumünster

- Errichtung einer Kreuzungsstation in Beringstedt zur Einführung eines Ein-Stunden-Taktes auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster
- Errichtung einer Kreuzungsstation in Aukrug zur Einführung eines Halb-Stunden-Taktes auf im Streckenabschnitt Hohenwestedt – Neumünster
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 120 km/ h, abschnittsweise auf 140 km/ h, zur Verkürzung der Fahrzeit auf der Bahnstrecke Heide – Neumünster von derzeit 68 Minuten auf künftig 55 Minuten

5.2. Busverkehr

5.2.2. Bedienungsangebot im Regionalverkehr

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, in der finalen Fassung des 3. Regionalen Nahverkehrsplanes (RNVP) für die Jahre 2020 bis 2024 für den Kreis Rendsburg-Eckernförde die Ausgestaltung der Linienhierarchie mit einem dreistufigen Liniensystem (drei „Netzebenen“) weiter zu entwickeln:

Netzebene 1 – Qualifizierter Regionalverkehr zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ITF-Hauptnetz)

- möglichst geradlinige Streckenführungen für schnelle Verbindungen zwischen den Zentren im Kreis sowie den nächstgelegenen in den benachbarten Kreisen
- Linien im durchgehenden Taktverkehr
- Ein-Stunden-Takt an Werktagen, 04.00 bis 01.00 Uhr
- mindestens Zwei-Stunden-Takt am Wochenende, 05.00 bis 01.00 Uhr (samstags), 06.00 bis 01.00 Uhr (sonntags)

Netzebene 2 – Qualifizierter Zubringer- beziehungsweise Ergänzungsverkehr

- Ergänzungen zu den SPNV-Angeboten und den ÖPNV-Hauptlinien
- Linien im Taktverkehr

- Stunden-Takt an Werktagen, 04.00 bis 01.00 Uhr
- Zwei-Stunden-Takt am Wochenende, 05.00 bis 01.00 Uhr (samstags), 06.00 bis 01.00 Uhr (sonntags)
- Umwegfahrten, sofern im ITF-System verkehrlich sinnvoll
- im Stadt-Umland auch Taktverdichtungen
- einzelne Ortsbuslinien

Netzebene 3 – Sonstiger Linienverkehr

- ergänzende Linienangebote für den Schülerverkehr
- Angebote im touristischen Verkehrsbedarf
- mehrheitlich kein Taktangebot, aber nach Möglichkeit im Tagesverlauf ähnliche Fahrplanzeiten
- Bedienzeiten an Werktagen, 04.00 bis 21.00 Uhr

5.2.3. Anforderungen an Fahrzeuge

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt abhängig von der erwarteten Fahrgastnachfrage den Einsatz von niederflurigen Solo- beziehungsweise Gelenkwagen mit einer Sitzplatzkapazität von 35 beziehungsweise 45 Sitzplätzen vor.

Die eingesetzten Solo- beziehungsweise Gelenkwagen sollten über Klapptische in der Reihenbestuhlung und jeweils eine Steckdose pro Doppelsitz verfügen. Weiterhin sollten die Fahrzeuge über jeweils einen Mehrzweckraum mit einer Stellfläche für 2 Rollstuhlplätze, 3 Kinderwagenplätze oder 2 Stellplätzen für die Fahrradmitnahme verfügen.

Darüber hinaus sollten die Fahrzeuge über eine Klimaanlage, ein Fahrgast-Informationssystem mit einer automatischen Haltestellen-Ansage und TFT-Monitoren für die Echtzeit-Information sowie über die technische Ausstattung zur Nutzung von WLAN verfügen.

Die Fahrzeuge sind sowohl innen als auch außen in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

5.2.5. Qualitätsmanagement und Berichtswesen

In Anlehnung an das Landesbahn-Netz sollten die Verkehrsverträge Zielwerte für die Pünktlichkeit und die Sauberkeit der Netzebenen 1 bis 3 umfassen.

5.3. Verknüpfung und Vernetzung

5.3.2. Intermodale Verknüpfung

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Bahn-, Bus- und Individualverkehr sind die Bahnstationen Owschlag, Alt Duvenstedt, Büdelsdorf, Rendsburg, Nortorf, Fockbek, Felde, Melsdorf, Rieseby, Eckernförde, Gettorf, Neuwittenbek, Kronshagen, Flintbek, Bordesholm, Hanerau-Hademarschen, Beringstedt, Hohenwestedt und Aukrug 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.

Vernetzung von Regionalverkehr und Individualverkehr

Für eine Verbesserung der Vernetzung von Regionalverkehr und Individualverkehr sind die zentralen Haltestellen in Ahlefeld, Ascheffel, Blumenthal, Emkendorf, Erfde, Fleckeby, Groß Wittensee, Haby, Hamdorf, Hohn, Holzbunge, Jevenstedt, Karby, Krähenberg, Kropp, Landwehr, Legan, Osterholz-Vogelsang, Revensdorf, Schierensee, Sehestedt und Thumbby 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 die NAH.SH zu initiieren.

Integraler Taktfahrplan

Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, im Kreis Rendsburg-Eckernförde auf der Grundlage der heute bestehenden Taktknoten im SPNV und der künftig geplanten Angebotsmaßnahmen im SPNV und im ÖPNV folgende Taktknoten einzurichten beziehungsweise zu erhalten:

- Aukrug zu den Minuten 15 und 45
- Eckernförde zu den Minuten 15 und 45
- Flintbek zu den Minuten 15 und 45
- Fockbek zu den Minuten 00 und 30
- Gettorf zu den Minuten 00 und 30
- Rendsburg zu den Minuten 00 und 30

5.5.4. Barrierefreiheit

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.

5.6. Straßen- und Haltestellen-Infrastruktur

5.6.2. Bushaltestellen

Die Haltestellen sollten möglichst zügig barrierefrei ausgebaut und mit angemessen dimensionierten Wartehäuschen versehen werden. An zentralen Haltestellen sind Busziel-Anzeiger für die Echtzeit-Information vorzusehen. Die Haltestellen sind in der einheitlichen Gestaltung der NAH.SH zu gestalten.

Für eine zügige Verbesserung der Aufenthaltsqualität an den Haltestellen ist zu untersuchen, ob der Kreis Rendsburg-Eckernförde 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 Rendsburg-Eckernförde 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.