

Verkehrsanalyse Hamburg Hbf

Täglich

537.000 Fahrgäste

54.000 Passanten

454 Personenzüge

1.221 S-Bahnen



Effektive Entlastung durch TransRegio-Linien

Eine neue Klasse im Regionalverkehr

Schnell, preiswert und nachhaltig

ARBEITSGEMEINSCHAFT KNAUER+ ODE+ DOEGE

ÖPNV *intakt*
im Takt

Unsere Kompetenz für verbesserten Bahn- und Busverkehr

im Auftrag von

Prellbock Altona e. V.



Verkehrsanalyse Hamburg Hbf

Effektive Entlastung durch TransRegio-Linien
Eine neue Klasse im Regionalverkehr
Schnell, preiswert und nachhaltig

Verfasser

Prof. Dr. rer. nat. Dr. math. h. c. Ulrich Knauer, Carl von Ossietzky Universität Oldenburg
Jens Ode, Hamburg
Dieter Doege, Nahverkehrsberater, Hamburg

Wissenschaftliche Mitarbeit

Klaus Tüpker

Copyright, Quellennachweise, Bildautoren

Nachdruck, Vervielfältigung oder Weiterverbreitung dieser Studie
nur mit Quellenangabe und vorheriger Genehmigung

Dieter Doege
Layout + Druckvorstufe
Bilder Seiten 1+4, Tabellen Seiten 9 bis 35

Deutsche Bahn AG
Eisenbahnstreckenkarte Seite 8

Prellbock Altona e. V.
Grafik Seite 9

Impressum

Prellbock Altona e. V.
c/o Michael Jung
Grabbestraße 6, 22765 Hamburg
Mobil +49 170 470 8026
Mail: info@prellbock-altona.de
Internet: www.prellbock-altona.de

Seite	
2	Impressum
4	Ausgangslage
6	Aufgabenstellung dieser Analyse
8	Eisenbahnstreckenkarte Nordwestdeutschland
9	Wendezeiten Regionalverkehr im Hauptbahnhof
10	Regionalverkehr RE 70 + ME RB 4 => Kiel Hbf – Bremen Hbf
11	TransRegio 1 => Kiel Hbf – Bremen Hbf
12	TransRegio 1 Fahrzeitgewinne
14	Regionalverkehr ME RB 4 + RE 70 => Bremen Hbf – Kiel Hbf
15	TransRegio 1 => Bremen Hbf – Kiel Hbf
16	TransRegio 1 Fahrzeitgewinne
18	Regionalverkehr ME RE 4 + RE 7 => Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf
19	TransRegio 2 => Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf
20	TransRegio 2 Fahrzeitgewinne
22	Regionalverkehr RE 7 + RE 4 => Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf
23	TransRegio 2 => Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf
24	TransRegio 2 Fahrzeitgewinne
26	Regionalverkehr RB 61 + ME RE 3 => Itzehoe – Uelzen
27	TransRegio 3 => Itzehoe – Uelzen
28	TransRegio 3 Fahrzeitgewinne
30	Regionalverkehr ME RE 3 + RB 61 => Uelzen – Itzehoe
31	TransRegio 3 => Uelzen – Itzehoe
32	TransRegio 3 Fahrzeitgewinne
34	Umläufe 2021
35	Grundlagen Gemeinschaftsverkehr



TransRegio

Sofortige Entlastung des Hamburger Hbf durch Verbindung von Regionalzügen zu attraktiven TransRegio-Durchmesserlinien mit besserer Wirtschaftlichkeit

Ausgangslage

Der Hamburger Hauptbahnhof ist ein Keilbahnhof. Die Zufuhrgleise aus dem Süden verbinden Hamburg mit Hannover und Bremen und die aus dem Osten mit Lübeck und Berlin. Über die Verbindungsbahn geht es nach Westen und Norden Richtung Sylt, Flensburg und Kiel, dem Bahnhof Altona, den beiden Bahnbetriebswerken Eidelstedt und Langenfelde. Der Hauptbahnhof hat 14 Gleise mit nur 12 Bahnsteigkanten, weil die beiden Gleise 9 und 10 lediglich Durchfahrtsgleise ohne Bahnsteige sind.

Da von den 12 Bahnsteigkanten vier auf die S-Bahn mit seitlicher Stromschiene und eingeschränktem Lichtraumprofil entfallen, verbleiben für den Fern- und Regionalverkehr nur acht Gleise. Die Bahnsteiggleise 5 bis 7 sind jedoch nur von Osten her anfahrbar und die Gleise 11 bis 14 nur von Süden. Einzig das Gleis 8 kann sowohl von Osten als auch von Süden befahren werden. Bis auf die Gleise 8 und 14 sind die Bahnsteiggleise mit sogenannten Zugdeckungsanlagen ausgestattet, um jeweils zwei Züge hintereinander unterbringen zu können.

Problemstellung

Der Hamburger Hbf ist mit 537.000 Fahrgästen am Tag der nach Fahrgastzahlen größte Bahnhof Deutschlands, weist dafür aber im Vergleich zu den anderen großen Bahnhöfen wie München Hbf mit 32 Gleisen, Frankfurt Hbf mit 25 Gleisen und Leipzig Hbf mit 18 Gleisen eine

sehr eingeschränkte Gleiskapazität auf. Außerdem wird der im Gegensatz zu den vorgenannten Kopfbahnhöfen als Durchgangsbahnhof vorgesehene Hamburger Hbf von zwei Dritteln der Züge als Kopfbahnhof genutzt, was seine Kapazität aufgrund der dazu notwendigen längeren Aufenthaltszeiten weiter einschränkt.

Der Hamburger Hbf gilt als chronisch überlastet. Das gilt nicht nur für die Zugänge auf die Bahnsteige und die Fahrgastbewegungen insgesamt, sondern auch für die Züge auf der knappen Anzahl der Bahnsteiggleise. Auf diese Weise werden viele Verspätungen der langlaufenden Fernzüge schon am Ausgangsbahnhof erzeugt.



Keine Lösungen in Sicht

Die Probleme des Hbf sind seit vielen Jahren bekannt und ebenso lang wird über etwaige Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Nicht zuletzt das Papier von DB Netz AG Zentrale: „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg“ vom 8.12.2020 liefert die durchaus zutreffende Darstellung der Gesamtlage. Allerdings hat sich in den letzten fünf Jahren überhaupt nichts getan. Es wird zwar über große Baumaßnahmen wie die Erweiterung und Öffnung des Südsteiges nach Süden diskutiert, doch trotz schöner Videoanimationen ist weder eine Umsetzung noch eine Finanzierung dieses hunderte von Millionen Euro teuren Bauvorhabens in Sicht. Selbst naheliegende und einfache organisatorische Maßnahmen zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs werden nicht umgesetzt.

Zwei kleine Schritte zur Entlastung des Hamburger Hbf

1. Umstellung der DB-Fahrplan-Auskunft mit der bevorzugten Darstellung der Möglichkeiten zum oftmals leichteren Umstieg an den anderen hamburgischen Bahnhöfen wie Altona, Dammtor und Harburg.
2. Einrichtung zusätzlicher Fernverkehrshalte an den beiden Bahnhöfen Harburg und Bergedorf, um die dortigen Bahnreisende nicht zu zeitraubenden Umwegfahrten über den Hauptbahnhof zu zwingen und diesen damit gleichzeitig zu entlasten.

Verbindung von Regionalzügen zu attraktiven TransRegio-Durchmesserlinien

Ein Großteil der Bahnsteiggleis-Kapazitäten geht durch die längeren Aufenthaltszeiten der im Hamburger Hbf beginnenden und endenden Regionalzüge verloren.

Nichts liegt also näher, die unproduktiven und kapazitätsmindernden Standzeiten der im Hauptbahnhof wendenden Regionalzüge zu verringern. Sechs Regionalzuglinien werden zu drei attraktiven und leistungsstarken Durchmesserlinien verbunden, die dann im Durchfahrtsbahnhof nicht enden, sondern ihn entsprechend seiner Bestimmung mit nur kurzen Aufenthaltszeiten durchfahren.

Und es gibt weitere Vorteile. Die wenigsten Fahrgäste haben den Hamburger Hbf zum Ziel, sondern müssen hier zur Weiterfahrt mit anderen Verkehrslinien umsteigen. Die neuen TransRegio-Linien reduzieren mit den zeitsparenden Durchgangsverbindungen die Umstiege und damit den Fußgängerverkehr im Bahnhof.

Das Durchbindungs-Konzept von Prellbock

Die DB wurde vor über einem Jahr beauftragt, eine Konzeption für die Durchbindung von Regionalzügen zu erarbeiten. Eine diesbezügliche Studie ist jedoch bislang nicht bekannt geworden.

Prellbock hat nun zu diesem Thema eine eigene Untersuchung in Auftrag gegeben, um der Öffentlichkeit und den Fahrgästen schnell umsetzbare, attraktive und angesichts leerer Kassen preiswerte und zugleich zukunftsweisende Lösungen präsentieren zu können.

Diese Prellbock-Untersuchung basiert auf dem gegenwärtig gültigen DB-Fahrplan 2021. Die Verbindung der

sechs Regionallinien erfordert keinerlei Investitionskosten. Durch die Reduzierung der unproduktiven Stillstandszeiten werden außerdem zwei Zuggarnituren und somit Betriebskosten von einigen Millionen Euro jährlich eingespart.

Da die Streckenäste der neuen **TransRegio-Linien** von jeweils unterschiedlichen Betreibern befahren werden, sind diese als Gemeinschaftsverkehre mit möglichst gleichbleibender Kilometerleistung für jeden Betreiber anzustreben.

Die neuen TransRegio-Verbindungen

Entsprechend dem aktuellen Fahrplangefüge bieten sich folgende neue Linien an:

- **TransRegio 1**
Kiel Hbf – Bremen Hbf und zurück
- **TransRegio 2**
Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf und zurück
- **TransRegio 3**
Hannover/Uelzen – Itzehoe und zurück

Die dazu teilweise notwendigen, geringfügigen Abfahrtszeitverschiebungen werden in den folgenden Linienbeschreibungen erklärt.

Neben der signifikanten Entlastung des Hauptbahnhofs bringen die neuen **TransRegio-Linien** insbesondere den Fahrgästen erhebliche Vorteile. So können von den niedersächsischen Bahnhöfen und Hamburg-Harburg der zusätzliche Halt Hamburg Dammtor und die meisten Bahnhöfe in Schleswig-Holstein deutlich schneller und ohne Umsteigen erreicht werden, ebenso selbstverständlich in umgekehrter Richtung. Für die vielen Berufspendler stellen die drei neuen **TransRegio-Linien** mit den täglichen Fahrtmöglichkeiten über Hamburg hinaus einen erheblichen Komfortgewinn dar und verhindern gleichzeitig den verkehrlichen Kollaps des Hamburger Hauptbahnhofs.

Die rundum vorteilhafte Verknüpfung der insgesamt sechs Regionalzuglinien zu den drei attraktiven **TransRegio-Linien** benötigt keinerlei Investitionen und ist zur dringend notwendigen Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs praktisch ab sofort umsetzbar. Darüber hinaus bringen die drei **TransRegio-Linien** genau die gleichen Entlastungseffekte wie der geplante zusätzliche Bahnsteig an Gleis 9, dessen Bau frühestens in einigen Jahren verwirklicht werden könnte.

Aufgabenstellung dieser Analyse

Der Anspruch der vorliegenden Analyse sollte sein, dem in hohem Maße als zweiseitigen Kopfbahnhof und als Zug-Abstellhalle missbräuchlich genutzten Hamburger Hauptbahnhof mehrheitlich wieder zu dem werden zu lassen, was seine ursprüngliche Bestimmung war: Ein Durchgangsbahnhof.

Das Ergebnis der Untersuchung bringt einen beispiellosen Attraktivitätsschub für Regionalzüge, die bislang Tag für Tag eine extrem große Anzahl von Fahrgästen zum Hauptbahnhof befördern und diesen dadurch schon seit längerem und immer wieder an seine Grenzen bringen.

Wie wenig durchdacht kann es sein, Nutzern öffentlicher Verkehre zwischen der nördlichen und südlichen Metropolregion Hamburgs seit Jahrzehnten einen Zwangsumstieg durch mehrheitlich überflüssige Zugwechsel im Hauptbahnhof zu verordnen?

Zwar lässt sich das stets als lästig empfundene Umsteigen nie ganz vermeiden, doch dass die im westlichen und nördlichen Schleswig-Holstein verkehrenden Züge bislang im Hamburger Hauptbahnhof keine Fortsetzung nach Süden, also weiter nach Harburg und Niedersachsen gefunden haben, macht die gewaltige verkehrliche Denkblockade offensichtlich, unter der die altehrwürdige Hansestadt Hamburg schon seit vielen Jahrzehnten leidet.

Verkehrlicher Irrweg

Immer größer und komplexer ist Hamburgs Devise, koste es, was es wolle. Die stattdessen gebotene Vernunft und Weitsichtigkeit eines ehrbaren Kaufmanns – ohne dessen Credo es unsere Hansestadt in der heutigen Form gar nicht gäbe – ist zumindest im Verkehrsbereich völlig verloren gegangen. Man erschöpft sich in irrationalen Projekten, die unverhältnismäßig viel Geld kosten und deren verkehrlicher Nutzen höchst zweifelhaft ist.

Hauptsache, Hamburgs Fassade stimmt und man kann wieder einmal über die fehlenden und eigentlich dringend notwendigen verkehrlichen Weichenstellungen hinwegblenden. Von den ab dem 12. Jahrhundert im Zuge der Hanse entwickelten Handlungsmaximen Redlichkeit, Sparsamkeit, Weitblick, Ehrlichkeit, Mäßigkeit scheint im Tor zur Welt nichts mehr übrig geblieben zu sein. Was dazu führt, dass von Vernunft getriebene und schnell(er) zu verwirklichende Verkehrsprojekte regelmäßig und regelmäßig ohne Diskussion im Nirwana verschwinden.

Der schnelle Weg zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs

Der Ansatz des **TransRegio-Konzeptes** ist eine wesentliche Reduzierung der Aufenthaltszeiten aller in Hamburg Hbf endenden Regionalzüge.

Mit einem ganzheitlichen wissenschaftlichen Vorgehen wurden die geltenden Fahrpläne aller mit Hamburg direkt und indirekt im Zusammenhang stehenden Zugverkehre in Schleswig-Holstein und Niedersachsen erfasst, um mittels einer Echtzeit-Simulation nach möglichen Synergieeffekten zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Hamburger Hauptbahnhof zu suchen. Die wichtigste Vorgabe war das Bestreben, mit möglichst geringen Fahrzeitverschiebungen auszukommen, um durch den dann geringeren Aufwand eine schnelle Umsetzung der Untersuchungsergebnisse sicher stellen zu können.

Es wurde frühzeitig klar, dass es nicht nur um die Verknüpfung von in Hamburg endenden Regionalzuglinien zu Durchmesserlinien gehen konnte, sondern dass sich diese neuen Durchmesserlinien in ihren Beförderungsaufgaben ergänzen sollten. So entstand das vielschichtige **TransRegio-Konzept**, jeweils eine mehr auf Erschließung ausgelegte Regionallinie mit einer schnellen Raum-überbrückenden Expresslinie zu verknüpfen. Das Ganze sollte auch noch wechselseitig funktionieren, um sowohl in Schleswig-Holstein als auch in Niedersachsen beide Zuggattungen für die vielfältigen Beförderungsansprüche anbieten zu können.

Die Gefahr des Scheiterns

Der gültige DB-Fahrplan ist ein sehr enges Korsett, was kaum Spielräume für Veränderungen lässt. Selbst Abfahrtszeitverschiebungen von einzelnen Minuten waren in teilweise weit entfernten Orten auf mögliche Konflikte mit anderen Zügen zu untersuchen.

So wie es in der Mathematik Gleichungen ohne Lösungen gibt, war ein Erfolg dieser Untersuchung keineswegs sicher. Es war ein glücklicher Umstand, dass es innerhalb des bestehenden Fahrplangefüges mehrere einfach zu verwirklichende Lösungen gibt, den Hauptbahnhof zu entlasten und zugleich die Beförderungsangebote erheblich zu verbessern.

Qual der Wahl

Für die Durchbindung von Regionalzuglinien, die bisher alle am Hamburger Hauptbahnhof enden, stehen grund-

sätzlich folgende 12 Linien zur Verfügung, die theoretisch alle durchgebunden werden könnten:

- RE 1 Hamburg – Schwerin – Rostock
- RE 3 Hamburg – Uelzen/Hannover
- RB 31 Hamburg – Lüneburg
- RE 4 Hamburg – Bremen
- RB 41 Hamburg – Bremen
- RE 5 Hamburg – Cuxhaven
- RB 61 Hamburg – Itzehoe
- RE 7 Hamburg – Kiel
- RE 70 Hamburg – Kiel/Flensburg
- RE 8 Hamburg – Lübeck
- RE 80 Hamburg – Büchen
- RB 81 Hamburg – Bad Oldesloe

Da jedoch die nach Süden und Nordosten verkehrenden neun Regionalzuglinien gegenüber den drei nach Norden fahrenden Linien RB 61, RE 7 und RE 70 überwiegen, ist die angestrebte direkte Durchbindung mit kurzen Haltezeiten ohne Fahrtrichtungswechsel nur zum Teil möglich.

Die Verknüpfung der von Süden und von Nordosten kommenden Regionalzuglinien würde jedoch aufgrund der Bauart des Hamburger Hbf als Keilbahnhof nur mit Fahrtrichtungswechsel funktionieren und außerdem nur über kapazitätsmindernden Gleiskreuzungen. Deshalb wurde zunächst auf die Untersuchung diesbezüglicher Verknüpfungen verzichtet, obwohl aus Fahrgastsicht die eine oder andere Verbindung sinnvoll sein könnte.

Rahmenbedingungen der Untersuchung

Wie schon erwähnt, war das wichtigste Ziel der Untersuchung, dass sich durch die Verknüpfungen möglichst keine oder nur kleine Fahrplanverschiebungen ergeben und auch die Anschlüsse an den Start- und Zielorten der Regionalzuglinien gewahrt bleiben. Dies wurde dann in 24h-Echtzeit-Simulation durchgerechnet, um sicherzustellen, dass alles unter den gegenwärtigen Rahmenparametern im täglichen harten Eisenbahnbetrieb dargestellt werden kann.

Ferner floss in die Untersuchung die Kompatibilität des vorhandenen Zugmaterials ein, damit es in vollem Umfang weitergenutzt werden kann. Dabei wurden sogar zwei Zuggarnituren frei, die dann als Reserve oder für Angebotsverbesserungen genutzt werden können.

Unter der Maßgabe der bestmöglichen verkehrlichen Wirkung wurden dann verschiedene Linienverbindungen durchgerechnet und einige Verknüpfungen haben sich

als besonders vorteilhaft herausgestellt. So kristallisierte sich das neue **TransRegio-Konzept** heraus, das, wie schon angedeutet, jeweils eine schnelle Linie mit einer geringeren Anzahl Stationen mit einer weniger schnellen und dafür häufiger haltenden Linie verknüpft:

• **TransRegio 1 (TR 1)**

Kiel Hbf – Bremen Hbf und zurück

Die Verknüpfung von RE 70 mit RB 41 ergibt eine durchgängige Verbindung zwischen Kiel Hbf und Bremen Hbf. Erst die Verkoppelung von Regionalexpress mit Regionalbahn liefert auch für die kleineren Unterwegshalte höchst attraktive Fahrzeitgewinne bis zu knapp einer Stunde in beiden Fahrtrichtungen und selbst die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke ist noch günstiger als mit dem gegenwärtigen Fahrplanangebot.

• **TransRegio 2 (TR 2)**

Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf und zurück

Die Verknüpfung von RE 4 mit RE 7 sorgt für eine noch etwas schnellere Verbindung zwischen den drei Landeshauptstädten Bremen, Hamburg und Kiel. Doch das besondere Highlight ist der Fahrzeitgewinn von rund einer halben Stunde zwischen den Mittelzentren auf dieser Strecke, also von Neumünster oder Elmshorn nach Buchholz (Nordheide) oder Rotenburg (Wümme). Der RE 7 ist zwar als Regionalexpress ausgewiesen, bedient aber zwischen Rendsburg und Flensburg alle Halte.

• **TransRegio 3 (TR 3)**

Hannover/Uelzen – Itzehoe und zurück

Die Verknüpfung von RB 61 mit RE 3 schafft eine bequeme, durchgehende Verbindung zwischen den sehr aufkommensstarken Einpendler-Regionen im Hamburger Nordwesten mit dem Hamburger Süden. Fahrzeiteinsparungen von einer Stunde und teilweise über 50 Prozent der bisherigen Fahrzeiten zeugen von dieser extrem verbesserten und schnellen Verbindung.

Die Ausgangslage für die Untersuchung war der DB-Fahrplan 2021. Untersucht wurde auch die übergreifende Einsatzfähigkeit des auf den Strecken eingesetzten Zugmaterials, da dieses auf den **TransRegio-Linien** zum Teil untereinander ausgetauscht werden muss.

Die detaillierten Ergebnisse der Untersuchung sind für alle drei **TransRegio-Linien** mit beiden Fahrtrichtungen in jeweils vier Tabellen zusammengefasst:

1. Fahrzeiten DB-Fahrplan 2021
2. **TransRegio** Fahrzeiten
3. **TransRegio** Fahrzeitgewinne in Minuten
4. **TransRegio** Fahrzeitgewinne in Prozent

Karte Deutsche Bahn – Eisenbahnlinien in Nordwestdeutschland



Regionalverkehr RE 70 + ME RB 4 ► TR 1 Kiel Hbf – Bremen Hbf

Gemäß der untenstehenden Tabelle bürdet das gegenwärtige Fahrplangefüge dieser im Stundentakt verkehrenden Regionalzuglinien dem Fahrgast im Hamburger Hbf beim Umsteigen mindestens 38 Minuten Wartezeit auf.

Die Folge sind lange, unattraktive und gegenüber dem Auto nicht konkurrenzfähige Fahrzeiten aus Richtung Kiel in Richtung Bremen.

Somit sind gerade die täglichen Pendler innerhalb der Metropolregion Hamburg besonders betroffen, während die Fahrgäste im Direktverkehr zwischen den beiden Großstädten Kiel und Bremen noch auf die Fernzüge ausweichen können.

Der Regionalexpress RE 70 Hamburg–Kiel ist mit 45 Minuten Aufenthaltszeit einer der größten Platzverschwender im Hamburger Hbf. Die Ankunft aus Kiel Hbf erfolgt auf die Minute .37 und erst auf die Minute .22 die Rückfahrt nach Kiel Hbf.

Die Situation in Kiel Hbf ist mit 55 Minuten Aufenthalt noch unproduktiver. Denn der Ankunft auf die Minute .32 folgt die Rückfahrt erst auf die Minute .27. Leider passen diese Ankunfts- und Abfahrtszeiten zu keinen anderen Zügen. Einen praktikablen Ausweg bietet jedoch das Anschlussschema in Kiel Hbf.

So bietet der Regionalexpress RE 70 aus Hamburg in Kiel Hbf Anschlüsse auf die Minute .43 nach Lüneburg und Flensburg und gewährt Anschlüsse auf die Minute .17 von Lüneburg und Flensburg. Die Übergänge betragen also 11 Minuten aus Hamburg und 10 Minuten Richtung Hamburg.

DB-Fahrplan 2021 • Regionalzugverbindungen Kiel Hbf – Bremen Hbf																				
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)															
					1:58	2:27	2:32	2:10	2:41	2:19	2:55	3:00	2:34	3:14	3:19	3:24	3:28	2:57		
RE 70 (21017)	Kiel Hbf		ab 11:27	5																
	Bordesholm	an 11:37	ab 11:38	1		1:47	2:16	2:21	1:59	2:30	2:08	2:44	2:49	2:23	3:03	3:08	3:13	3:17	2:46	
	Neumünster	an 11:45	ab 11:46	4		1:39	2:08	2:13	1:51	2:22	2:00	2:36	2:41	2:15	2:55	3:00	3:05	3:09	2:38	
	Brokstedt	an 11:53	ab 11:54	2		1:31	2:00	2:05	1:43	2:14	1:52	2:28	2:33	2:07	2:47	2:52	2:57	3:01	2:30	
	Wrist	an 11:58	ab 11:59	2		1:26	1:55	2:00	1:38	2:09	1:47	2:23	2:28	2:02	2:42	2:47	2:52	2:56	2:25	
	Elmshorn	an 12:11	ab 12:12	2		1:13	1:42	1:47	1:25	1:56	1:34	2:10	2:15	1:49	2:29	2:34	2:39	2:43	2:12	
	Hamburg Dammtor	an 12:33	ab 12:34	4		0:51	1:20	1:25	1:03	1:34	1:12	1:48	1:53	1:27	2:07	2:12	2:17	2:21	1:50	
	Hamburg Hbf	an 12:37			7G-I															
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					12AB	3	2	1	6	2	1	3	3	5	1	1	1	2	8	Gleis
					ab 13:15	ab 13:26	ab 13:55	ab 13:59	ab 13:38	ab 14:09	ab 13:47	ab 14:23	ab 14:28	ab 14:02	ab 14:41	ab 14:46	ab 14:51	ab 14:56		Abfahrt
						an 13:25	an 13:54	an 13:59	an 13:37	an 14:08	an 13:46	an 14:22	an 14:27	an 14:01	an 14:41	an 14:46	an 14:51	an 14:55	an 14:24	Ankunft
					Hamburg Hbf	HamburgHarburg	Hittfeld	Klecken	Buchholz(Nordheide)	Sprötze	Tostedt	Lauenbrück	Scheeßel	Rotenburg(Wümme)	Sottrum	Ottersberg(Han)	Sagehorn	Bremen-Oberneuland	Bremen Hbf	Endbahnhof
					Mischverkehr ME RB41 (81925) und ME RE4 (82023)															Zug Nr.

TransRegio 1 Kiel Hbf – Bremen Hbf

Fahrzeitgewinne in Prozent

Der Fahrgast empfindet eventuelle Fahrzeiteinsparungen im Verhältnis zu seiner bisherigen Fahrzeit oder zu einer möglichen Autofahrt. Doch auch die Bequemlichkeit spielt eine große Rolle. Umsteigen am Hamburger Hbf und dann auch noch in der Berufsverkehrszeit sind oft die Aspekte, die den Ausschlag für die Nutzung des eigenen PKW geben.

Wenn jedoch beispielsweise zwischen Elmshorn und Buchholz umsteigefrei als einer sehr stark nachgefragten Verbindung mit 35,3 Prozent mehr als ein Drittel der bisherigen ÖPNV-Fahrzeit eingespart werden kann, ist dies ein äußerst zugkräftiges Argument für den Umstieg vom Auto auf die Bahn.

Neu: TransRegio 1 • Kiel Hbf – Bremen Hbf																				
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)															
TR 1 statt RE 70 (21017)	Kiel Hbf		ab 11:24	5	28,8	38,8	37,5	23,1	35,4	20,9	32,6	31,7	16,2	29,4	28,6	27,9	27,4	8,5		
	Bordesholm	an 11:34	ab 11:35	1	31,8	41,9	40,4	25,2	38,0	22,7	34,8	33,7	17,5	31,1	30,3	29,5	28,9	9,0		
	Neumünster	an 11:42	ab 11:43	4	34,3	44,5	42,9	27,0	40,1	24,2	36,5	35,4	18,5	32,6	31,7	30,8	30,2	9,5		
	Brokstedt	an 11:50	ab 11:51	2	37,4	47,5	45,6	29,1	42,5	25,9	38,5	37,3	19,7	34,1	33,1	32,2	31,5	10,0		
	Wrist	an 11:55	ab 11:56	2	39,5	49,6	47,5	30,6	44,2	27,1	39,9	38,5	20,5	35,2	34,1	33,1	32,4	10,3		
	Elmshorn	an 12:08	ab 12:09	2	46,6	55,9	53,3	35,3	49,1	30,9	43,8	42,2	22,9	38,3	37,0	35,8	35,0	11,4		
	Hamburg Dammtor	an 12:30	ab 12:31	4	66,7	71,3	67,1	47,6	60,6	40,3	52,8	50,4	28,7	44,9	43,2	41,6	40,4	13,6		
	Hamburg Hbf	an 12:34		13																
Fahrzeitgewinne TransRegio 1 je Verbindung: 34,6 Prozent = Mittelwert 8,5 Prozent = Minimalwert 71,3 Prozent = Maximalwert				13	ab 12:37	ab 12:49	ab 12:55	ab 12:59	ab 13:05	ab 13:09	ab 13:15	ab 13:23	ab 13:27	ab 13:34	ab 13:41	ab 13:46	ab 13:51	ab 13:56		Gleis
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Hittfeld	Klecken	Buchholz(Nordheide)	Sprötze	Tostedt	Lauenbrück	Scheeßel	Rotenburg(Wümmme)	Sottrum	Ottersberg(Han)	Sagehorn	Bremen-Obermeuland	Bremen Hbf	Abfahrt
					an 12:48	an 12:54	an 12:59	an 13:04	an 13:08	an 13:14	an 13:22	an 13:27	an 13:33	an 13:41	an 13:46	an 13:51	an 13:55	an 14:06		Ankunft
																				Endbahnhof
																			TR 1 statt MERB41 (81923)	Zug Nr.

Regionalverkehr ME RB 4 + RE 70 ▶ TR 1 Bremen Hbf – Kiel Hbf

Die Regionalbahn RB 41 hält als „Bummelzug“ unter den Metronomzügen an jeder Station. Hamburg Hbf wird auf die Minute .25 erreicht und nach 12 Minuten Aufenthalt erfolgt auf die Minute .37 die Rückfahrt.

Die Regionalbahn RB 41 verkehrt im Gegensatz zu den Metronom-Expresszügen nach Bremen und Uelzen im Hamburger Hbf linientreu. Die Ankunft der Regionalbahn in Bremen Hbf liegt auf der Minute .06 und die Rückfahrt auf der Minute .58, wobei in Bremen Hbf zur Verkürzung der unproduktiven Wartezeit zeitweise ein Linientausch mit dem ME RE 4 stattfindet.

Das Anschlussschema in Bremen Hbf bietet ebenfalls ausreichend Reserven. Die Übergangszeit in Bremen Hbf zum RE 1 nach Hannover beträgt 11 Minuten und zur NWB RB 58 nach Osnabrück 16 Minuten.

Vom Regionalexpress RE 1 aus Hannover gibt es 19 Minuten Übergang und von der Regionalbahn NWB RB 58 aus Osnabrück 20 Minuten. Dadurch kann die für den Fahrplan des [TransRegio 1](#) notwendige 6 Minuten frühere Abfahrt in Bremen realisiert werden.

Die richtungsbezogenen Unterschiede in den Bremer Abfahrtszeiten sind dem unsymmetrischen Fahrplan in Bremen Hbf geschuldet.

DB-Fahrplan 2021 • Regionalzugverbindungen Bremen Hbf – Kiel Hbf																
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)											
ME RB 41 (Ø 1918)	Bremen Hbf		ab 10:59	10		1:48	2:09	2:58	3:03	2:31	2:44	2:58				
	Bremen-Oberneuland	an 11:06	ab 11:07	3		1:40	2:01	2:50	2:55	2:23	2:36	2:50				
	Sagehorn	an 11:10	ab 11:11	2		1:36	1:57	2:46	2:51	2:19	2:32	2:46				
	Ottersberg(Han)	an 11:16	ab 11:16	2		1:31	1:52	2:41	2:46	2:14	2:27	2:41				
	Sottrum	an 11:21	ab 11:22	2		1:25	1:46	2:35	2:40	2:08	2:21	2:35				
	Rotenburg(Wümme)	an 11:28	ab 11:29	6		1:18	1:39	2:28	2:33	2:01	2:14	2:28				
	Scheeßel	an 11:35	ab 11:35	3		1:12	1:33	2:22	2:27	1:55	2:08	2:22				
	Lauenbrück	an 11:39	ab 11:40	3		1:07	1:28	2:17	2:22	1:50	2:03	2:17				
	Tostedt	an 11:47	ab 11:48	3		0:59	1:20	2:09	2:14	1:42	1:55	2:09				
	Sprötze	an 11:52	ab 11:53	2		0:54	1:15	2:04	2:09	1:37	1:50	2:04				
	Buchholz(Nordheide)	an 11:57	ab 11:59	1		0:48	1:09	1:58	2:03	1:31	1:44	1:58				
	Klecken	an 12:03	ab 12:04	2		0:43	1:04	1:53	1:58	1:26	1:39	1:53				
	Hittfeld	an 12:08	ab 12:08	1		0:39	1:00	1:49	1:54	1:22	1:35	1:49				
	Hamburg-Harburg	an 12:13	ab 12:14	1		0:33	0:54	1:43	1:48	1:16	1:29	1:43				
	Hamburg Hbf	an 12:25			13A-C											
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					7G-I	3	1	1	1	3	2	5	Gleis			
					ab 13:22	ab 12:48	ab 13:09	ab 13:58	ab 14:03	ab 13:32	ab 13:44		Abfahrt			
						an 12:47	an 13:08	an 13:57	an 14:02	an 13:30	an 13:43	an 13:57	Ankunft			
					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Elmshorn	Wrist	Brokstedt	Neumünster	Bordesholm	Kiel Hbf	Endbahnhof			
					Mischverkehr RE 70 (21018) und RE 7 (21116)											Zug Nr.

TransRegio 1 Bremen Hbf – Kiel Hbf

Die aktuelle Ankunftszeit der Regionalbahn RB 41 aus Bremen Hbf in Hamburg Hbf liegt auf der Minute .25. Zur Verknüpfung der RB 41 mit dem RE 70 muss der TransRegio 1 in Bremen Hbf 6 Minuten früher, also auf die Minute .52 losfahren und käme dann auf die Minute .19 in Hamburg Hbf an. Damit wäre die pünktliche Weiterfahrt wie beim Regionalexpress RE 70 auf die Minute .22 gesichert. Obwohl es wegen der viergleisigen Strecke über die viergleisigen Elbbrücken aktuell keine Trassenkonflikte gibt, wären die Verknüpfungszeiten um einige Minuten variabel, ohne dass irgendwelche Anschlüsse auf der Gesamtstrecke zwischen Bremen und Kiel gefährdet würden.

Mit dem neuen TransRegio 1 werden alle Ortschaften zwischen Bremen und Hamburg mit kurzen, attraktiven Fahrzeiten an Hamburg Dammtor und Schleswig-Holstein umsteigefrei angeschlossen. Überdies wird der Hamburger Hbf von Pendlerströmen und den bisherigen Umsteigern zwischen Hamburg-Harburg und Elmshorn entlastet. Die wenigsten Pendler nutzen den Hamburger Hbf als ihren tatsächlichen Quell- oder Zielpunkt.

Ein weiterer Vorteil des TransRegio 1: Gegenüber der heutigen Umsteige Verbindung mit dem weniger oft haltenden und damit schnelleren Regionalexpress ME RE 4 wird mit der neuen komfortablen Direktverbindung selbst auf der Gesamtstrecke zwischen Bremen Hbf und Kiel Hbf noch ein Fahrzeitgewinn von immerhin 15 Minuten erreicht.

Neu: TransRegio 1 • Bremen Hbf – Kiel Hbf													
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)								
TR 1 statt ME RB41 (81918)	Bremen Hbf		ab 10:53	10		1:32	1:53	2:04	2:09	2:19	2:26	2:39	
	Bremen-Oberneuland	an 11:00	ab 11:01	3		1:24	1:45	1:56	2:01	2:11	2:18	2:31	
	Sagehorn	an 11:04	ab 11:05	2		1:20	1:41	1:52	1:57	2:07	2:14	2:27	
	Ottersberg(Han)	an 11:10	ab 11:10	2		1:15	1:36	1:47	1:52	2:02	2:09	2:22	
	Sottrum	an 11:15	ab 11:16	2		1:09	1:30	1:41	1:46	1:56	2:03	2:16	
	Rotenburg(Wümme)	an 11:22	ab 11:23	6		1:02	1:23	1:34	1:39	1:49	1:56	2:09	
	Scheeßel	an 11:29	ab 11:29	3		0:56	1:17	1:28	1:33	1:43	1:50	2:03	
	Lauenbrück	an 11:33	ab 11:34	3		0:51	1:12	1:23	1:28	1:38	1:45	1:58	
	Tostedt	an 11:41	ab 11:42	3		0:43	1:04	1:15	1:20	1:30	1:37	1:50	
	Sprötze	an 11:46	ab 11:47	2		0:38	0:59	1:10	1:15	1:25	1:32	1:45	
	Buchholz(Nordheide)	an 11:51	ab 11:53	1		0:32	0:53	1:04	1:09	1:19	1:26	1:39	
	Klecken	an 11:57	ab 11:58	2		0:27	0:48	0:59	1:04	1:14	1:21	1:34	
	Hittfeld	an 12:02	ab 12:02	1		0:23	0:44	0:55	1:00	1:10	1:17	1:30	
	Hamburg-Harburg	an 12:07	ab 12:08	1		0:17	0:38	0:49	0:54	1:04	1:11	1:24	
	Hamburg Hbf	an 12:19			13								
Verschiebungen der Ankunfts-/Abfahrtszeiten gegenüber dem DB-Fahrplan 2021:					13	3	1	1	1	3	2	4	Gleis
ME RB41 (81918) = -6 Minuten					ab 12:22	ab 12:26	ab 12:47	ab 12:58	ab 13:03	ab 13:13	ab 13:20		Abfahrt
RE 70 (21018) = ±0 Minuten						an 12:25	an 12:46	an 12:57	an 13:02	an 13:12	an 13:19	an 13:32	Ankunft
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Elmshorn	Wrist	Brokstedt	Neumünster	Bordesholm	Kiel Hbf	Endbahnhof
TR 1 statt RE 70 (21016)												Zug Nr.	

TransRegio 1 Bremen Hbf – Kiel Hbf

Fahrzeitgewinne in Minuten

Die untenstehende Tabelle zeigt die teilweise erheblichen Fahrzeiteinsparungen des **TransRegio 1** auf der Gesamtrelation Bremen Hbf – Kiel Hbf.

Die geringsten Einsparungen mit 16 Minuten werden mit den Zielen Hamburg Dammtor und Elmshorn erreicht. Die höchsten Fahrzeiteinsparungen mit 54 Minuten liegen bei allen jenen Bahnhöfen, an denen der Regionalexpress RE 7 Hamburg–Flensburg/Kiel Hbf nicht hält. Die mittlere Fahrzeiteinsparung bezieht sich auf alle Bahnhöfe und beträgt 27 Minuten je Fahrt.

Neu: TransRegio 1 • Bremen Hbf – Kiel Hbf													
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (h:min)								
TR 1 statt MERB41 (81918)	Bremen Hbf		ab 10:53	10	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Bremen-Oberneuland	an 11:00	ab 11:01	3	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Sagehorn	an 11:04	ab 11:05	2	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Ottersberg(Han)	an 11:10	ab 11:10	2	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Sottrum	an 11:15	ab 11:16	2	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Rotenburg(Wümme)	an 11:22	ab 11:23	6	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Scheeßel	an 11:29	ab 11:29	3	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Lauenbrück	an 11:33	ab 11:34	3	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Tostedt	an 11:41	ab 11:42	3	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Sprötze	an 11:46	ab 11:47	2	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Buchholz(Nordheide)	an 11:51	ab 11:53	1	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Klecken	an 11:57	ab 11:58	2	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Hittfeld	an 12:02	ab 12:02	1	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Hamburg-Harburg	an 12:07	ab 12:08	1	0:16	0:16	0:54	0:54	0:12	0:18	0:19		
	Hamburg Hbf	an 12:19		13									
Fahrzeitgewinne TransRegio 1 je Verbindung: 0:27 Minuten = Mittelwert 0:12 Minuten = Minimalwert 0:54 Minuten = Maximalwert					13	3	1	1	1	3	2	4	Gleis
					ab 12:22	ab 12:26	ab 12:47	ab 12:58	ab 13:03	ab 13:13	ab 13:20		
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021						an 12:25	an 12:46	an 12:57	an 13:02	an 13:12	an 13:19	an 13:32	Ankunft
					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Elmshorn	Wrist	Brokstedt	Neumünster	Bordesholm	Kiel Hbf	Endbahnhof
TR 1 statt RE 70 (21016)											Zug Nr.		

TransRegio 1 Bremen Hbf – Kiel Hbf

Fahrzeitgewinne in Prozent

Der Fahrgast empfindet eventuelle Fahrzeiteinsparungen im Verhältnis zu seiner bisherigen Fahrzeit oder zu einer möglichen Autofahrt. Doch auch die Bequemlichkeit spielt eine große Rolle. Umsteigen am Hamburger Hbf in der Berufsverkehrszeit sind oft Aspekte, die den Ausschlag für die Nutzung des eigenen PKW geben.

Die Fahrzeiteinsparung zwischen Hamburg-Harburg und Elmshorn beträgt zwar „nur“ 16 Minuten, doch bezogen auf die Gesamtfahrzeit sind das höchst lohnende 29,6 Prozent. Die 54 Minuten Fahrzeitgewinn nach Wrist und Brokstedt reduzieren die Verbindungen der Hamburg-nahen Orten auf die Hälfte der ursprünglichen Fahrzeiten.

Neu: TransRegio 1 • Bremen Hbf – Kiel Hbf													
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)								
TR 1 statt MERB4 1 (81918)	Bremen Hbf		ab 10:53	10		14,8	12,4	30,3	29,5	7,9	11,0	10,7	
	Bremen-Oberneuland	an 11:00	ab 11:01	3		16,0	13,2	31,8	30,9	8,4	11,5	11,2	
	Sagehorn	an 11:04	ab 11:05	2		16,7	13,7	32,5	31,6	8,6	11,8	11,4	
	Ottersberg(Han)	an 11:10	ab 11:10	2		17,6	14,3	33,5	32,5	9,0	12,2	11,8	
	Sottrum	an 11:15	ab 11:16	2		18,8	15,1	34,8	33,8	9,4	12,8	12,3	
	Rotenburg(Wümme)	an 11:22	ab 11:23	6		20,5	16,2	36,5	35,3	9,9	13,4	12,8	
	Scheeßel	an 11:29	ab 11:29	3		22,2	17,2	38,0	36,7	10,4	14,1	13,4	
	Lauenbrück	an 11:33	ab 11:34	3		23,9	18,2	39,4	38,0	10,9	14,6	13,9	
	Tostedt	an 11:41	ab 11:42	3		27,1	20,0	41,9	40,3	11,8	15,7	14,7	
	Sprötze	an 11:46	ab 11:47	2		29,6	21,3	43,5	41,9	12,4	16,4	15,3	
	Buchholz(Nordheide)	an 11:51	ab 11:53	1		33,3	23,2	45,8	43,9	13,2	17,3	16,1	
	Klecken	an 11:57	ab 11:58	2		37,2	25,0	47,8	45,8	14,0	18,2	16,8	
	Hittfeld	an 12:02	ab 12:02	1		41,0	26,7	49,5	47,4	14,6	18,9	17,4	
	Hamburg-Harburg	an 12:07	ab 12:08	1		48,5	29,6	52,4	50,0	15,8	20,2	18,4	
	Hamburg Hbf	an 12:19			13								
Fahrzeitgewinne TransRegio 1 je Verbindung:													
23,4 Prozent = Mittelwert													
7,9 Prozent = Minimalwert													
52,4 Prozent = Maximalwert													
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021													
					13	3	1	1	1	3	2	4	Gleis
					ab 12:22	ab 12:26	ab 12:47	ab 12:58	ab 13:03	ab 13:13	ab 13:20		Abfahrt
						an 12:25	an 12:46	an 12:57	an 13:02	an 13:12	an 13:19	an 13:32	Ankunft
					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Elmshorn	Wrist	Brokstedt	Neumünster	Bordesholm	Kiel Hbf	Endbahnhof
TR 1 statt RE 70 (21016)													Zug Nr.

Regionalverkehr

ME RE 4 + RE 7 ► TR 2

Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf

Gemäß der untenstehenden Tabelle bürdet das gegenwärtige Fahrplangefüge dieser im Stundentakt verkehrenden Regionalzuglinien dem Fahrgast im Hamburger Hbf beim Umsteigen je nach Zielbahnhof 39 Minuten bis zu einer Stunde Wartezeit auf.

So ergeben sich unattraktiv lange und gegenüber dem Auto nicht ansatzweise konkurrenzfähige Fahrzeiten aus Richtung Bremen in Richtung Kiel.

Davon sind gerade die täglichen Pendler innerhalb der Metropolregion Hamburg besonders betroffen, während die Fahrgäste im Direktverkehr zwischen den beiden Großstädten Kiel und Bremen noch auf Fernzüge ausweichen können.

Mit Ihren insgesamt 42 Minuten Aufenthaltszeit gehören die beiden Regionalexpresszüge RE 4 Bremen–Hamburg sowie RE 7 Hamburg–Flensburg/Kiel ebenfalls zu den großen Platzverschwendern im Hamburger Hbf.

Die Ankunft aus Bremen erfolgt auf die Minute .43 und die Rückfahrt auf die Minute .57, die Ankunft aus Flensburg/Kiel Hbf erfolgt auf die Minute .15 und erst auf die Minute .43 die Rückfahrt.

DB-Fahrplan 2021 • Regionalzugverbindungen Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf																							
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)																		
ME RE 4 (82020)	Bremen Hbf		ab 11:33	8		1:52	2:13	2:39	3:08	3:25	3:33	3:41	3:48	3:55	4:07	3:05	2:46	3:15	2:59				
	Rotenburg(Wümme)	an 11:54	ab 11:55	6		1:30	1:51	2:17	2:46	3:03	3:11	3:19	3:26	3:33	3:45	2:43	2:24	2:53	2:37				
	Tostedt	an 12:10	ab 12:11	4		1:14	1:35	2:01	2:30	2:47	2:55	3:03	3:10	3:17	3:29	2:27	2:08	2:37	2:21				
	Buchholz(Nordheide)	an 12:17	ab 12:19	1		1:06	1:27	1:53	2:22	2:39	2:47	2:55	3:02	3:09	3:21	2:19	2:00	2:29	2:13				
	HamburgHarburg	an 12:30	ab 12:31	2		0:54	1:15	1:41	2:10	2:27	2:35	2:43	2:50	2:57	3:09	2:07	1:48	2:17	2:01				
	Hamburg Hbf	an 12:43			12A-B																		
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					5D-E	ab 13:43	an 13:25	an 13:46	an 14:12	an 14:41	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32			
					3	ab 13:26	an 13:46	an 14:12	an 14:41	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32				
					1	ab 13:47	an 13:46	an 14:12	an 14:41	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32				
					3	ab 14:13	an 14:12	an 14:41	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32					
					1	ab 14:42	an 14:41	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32						
					3	ab 14:59	an 14:58	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32							
					1	ab 15:07	an 15:06	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32								
					1	ab 15:15	an 15:14	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32									
					2	ab 15:22	an 15:21	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32										
					1	ab 15:29	an 15:28	an 15:40	an 14:38	an 14:19	an 14:48	an 14:32											
					2	ab 14:39	an 14:38	an 14:48	an 14:32														
					2	ab 14:20	an 14:19	an 14:48	an 14:32														
2	ab 14:49	an 14:48	an 14:32																				
4		an 14:32																					
Mischverkehr RE 7 (21068) und RE 70 (21018)																			Zug Nr.				

TransRegio 2 Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf

Fahrzeitgewinne in Prozent

Der Fahrgast empfindet Fahrzeiteinsparungen vor allem im Verhältnis zu seiner bisherigen Fahrzeit oder zu einer möglichen Autofahrt und die Bequemlichkeit spielt auch eine große Rolle. Der Wegfall des bisherigen Umsteigezwangs wird mit hoher Wahrscheinlichkeit neue Fahrgäste generieren.

Die Fahrzeiteinsparung des **TransRegio 2** zwischen Hamburg-Harburg und Elmshorn beträgt attraktive 46,7 Prozent und selbst die 40,2 Prozent von Buchholz dürften noch wegweisend sein. Und nicht nur in Anbetracht der längeren Fahrzeiten in Richtung Flensburg stellt auch die mittlere Fahrzeiteinsparung von 32,5 Prozent eine bedeutende Verbesserung dar.

Neu: TransRegio 2 • Bremen Hbf – Flensburg/Kiel Hbf																									
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)																				
TR 2 statt MERE4 (82020)	Bremen Hbf		ab 11:30	8		31,3	26,3	24,5	30,3	27,8	26,8	25,8	25,0	24,3	23,1	30,8	19,9	29,2	17,9						
	Rotenburg(Wümme)	an 11:51	ab 11:52	6		38,9	31,5	28,5	34,3	31,1	29,8	28,6	27,7	26,8	25,3	35,0	22,9	32,9	20,4						
	Tostedt	an 12:07	ab 12:08	4		47,3	36,8	32,2	38,0	34,1	32,6	31,1	30,0	28,9	27,3	38,8	25,8	36,3	22,7						
	Buchholz(Nordheide)	an 12:14	ab 12:16	1		53,0	40,2	34,5	40,1	35,8	34,1	32,6	31,3	30,2	28,4	41,0	27,5	38,3	24,1						
	HamburgHarburg	an 12:27	ab 12:28	2		64,8	46,7	38,6	43,8	38,8	36,8	35,0	33,5	32,2	30,2	44,9	30,6	41,6	26,4						
	Hamburg Hbf	an 12:40			12																				
Fahrzeitgewinne TransRegio 2 je Verbindung: 32,5 Prozent = Mittelwert 17,9 Prozent = Minimalwert 64,8 Prozent = Maximalwert © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021						12	3	1	3	1	3	1	1	2	1	2	2	2	2	5	Gleis				
						ab 12:43	ab 12:48	ab 13:09	ab 13:32	ab 13:42	ab 13:59	ab 14:07	ab 14:15	ab 14:22	ab 14:29		ab 13:39	ab 13:44	ab 13:49					Abfahrt	
							an 12:47	an 13:08	an 13:30	an 13:41	an 13:58	an 14:06	an 14:14	an 14:21	an 14:28	an 14:40	an 13:38	an 13:43	an 13:48	an 13:57					Ankunft
						Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Elmshorn	Neumünster	Nortorf	Rendsburg	Owschlag	Schleswig	Jübek	Tarp	Flensburg	Einfield	Bordesholm	Flintbek	Kiel Hbf					Endbahnhof
					TR 2 statt Flügelzug RE 7 (21066) / RE 7 (21116)															Zug Nr.					

Regionalverkehr
RE 7 + RE 4 ► TR 2
Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf

Gemäß der untenstehenden Tabelle lässt das gegenwärtige Fahrplangefüge dieser im Stundentakt verkehrenden Regionalzuglinien den Fahrgast im Hamburger Hbf beim Umsteigen mindestens 22 Minuten auf Anschluss warten.

Die Folge sind lange, unattraktive und gegenüber dem Auto nicht konkurrenzfähige Fahrzeiten aus Richtung Flensburg/Kiel in Richtung Bremen.

Die täglichen Pendler mit ihren kürzeren Fahrten innerhalb der Metropolregion Hamburg sind durch das notwendige Umsteigen mit längeren Wartezeiten überproportional betroffen.

Die Fahrgäste im Direktverkehr zwischen den beiden Großstädten Kiel und Bremen können teilweise auf Fernzüge ausweichen.

DB-Fahrplan 2021 • Regiozüge Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf												
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)							
Flügelzug RE 7 (21069) / RE 7 (21119)	Flensburg		ab 11:15	2	2:33	2:49	2:59	3:19	3:51			
	Tarp	an 11:23	ab 11:24	2	2:24	2:40	2:50	3:10	3:42			
	Jübek	an 11:30	ab 11:31	1	2:17	2:33	2:43	3:03	3:35			
	Schleswig	an 11:38	ab 11:39	3	2:09	2:25	2:35	2:55	3:27			
	Owschlag	an 11:46	ab 11:47	2	2:01	2:17	2:27	2:47	3:19			
	Rendsburg	an 11:55	ab 11:56	1	1:52	2:08	2:18	2:38	3:10			
	Nortorf	an 12:11	ab 12:12	2	1:36	1:52	2:02	2:22	2:54			
	Kiel Hbf		ab 12:02	4	1:46	2:02	2:12	2:32	3:04			
	Flintbek	an 12:08	ab 12:09	1	1:39	1:55	2:05	2:25	2:57			
	Bordesholm	an 12:14	ab 12:15	1	1:33	1:49	1:59	2:19	2:51			
	Einfeld	an 12:18	ab 12:19	1	1:29	1:45	1:55	2:15	2:47			
	Neumünster	an 12:26	ab 12:28	5	1:20	1:36	1:46	2:06	2:38			
	Elmshorn	an 12:48	ab 12:49	2	0:59	1:15	1:25	1:45	2:17			
	Hamburg Dammtor	an 13:09	ab 13:11	4	0:37	0:53	1:03	1:23	1:55			
	Hamburg Hbf	an 13:15		5D-E								
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					12A-B	3	6	3	5	8		Gleis
					ab 13:37	ab 13:49	ab 14:05	ab 14:15	ab 14:35			Abfahrt
						an 13:48	an 14:04	an 14:14	an 14:34	an 15:06		Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Buchholz(Nordheide)	Tostedt	Rotenburg(Wümmen)	Bremen Hbf		Endbahnhof	
				MERB41 (81925)								

TransRegio 2 Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf

Für einen ausreichenden Aufenthalt des **TransRegio 2** in Hamburg Hbf muss entweder die Abfahrt in Flensburg/Kiel um 3 Minuten vorverlegt oder die Abfahrt in Hamburg Hbf um 3 Minuten nach hinten verschoben werden.

Da es in Bremen Hbf zur fraglichen Zeit keine unmittelbaren Anschlüsse gibt, wurde, auch aus Gründen der Fahrplansymmetrie, die spätere Abfahrt in Hamburg und die entsprechend spätere Ankunft in Bremen Hbf gewählt.

Der **TransRegio 2** ist von den drei **TransRegio-Linien** die längste und auch die mit der längsten Fahrzeit.

Die Fahrzeit zwischen Flensburg und Bremen mit aktuell um die 4 Stunden Dauer auf 3 Stunden und 10 bzw. 12 Minuten zu reduzieren und dabei noch den Komfortgewinn einer umsteigefreien Fahrt anzubieten, ist sicherlich ein richtiger Schritt in die richtige Richtung, mit attraktiven Zugverbindungen und deutlich kürzeren Fahrzeiten ein Umdenken in der Mobilität zu erreichen.

Neu: TransRegio 2 • Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf												
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)							
TR 2 statt Flügelzug RE 7 (21069) / RE 7 (21119)	Flensburg		ab 11:15	2	2:13	2:25	2:34	2:49	3:12			
	Tarp	an 11:23	ab 11:24	2	2:04	2:16	2:25	2:40	3:03			
	Jübek	an 11:30	ab 11:31	1	1:57	2:09	2:18	2:33	2:56			
	Schleswig	an 11:38	ab 11:39	3	1:49	2:01	2:10	2:25	2:48			
	Owschlag	an 11:46	ab 11:47	2	1:41	1:53	2:02	2:17	2:40			
	Rendsburg	an 11:55	ab 11:56	1	1:32	1:44	1:53	2:08	2:31			
	Nortorf	an 12:11	ab 12:12	2	1:16	1:28	1:37	1:52	2:15			
	Kiel Hbf		ab 12:02	4	1:26	1:38	1:47	2:02	2:25			
	Flintbek	an 12:08	ab 12:09	1	1:19	1:31	1:40	1:55	2:18			
	Bordesholm	an 12:14	ab 12:15	1	1:13	1:25	1:34	1:49	2:12			
	Einfeld	an 12:18	ab 12:19	1	1:09	1:21	1:30	1:45	2:08			
	Neumünster	an 12:26	ab 12:28	5	1:00	1:12	1:21	1:36	1:59			
	Elmshorn	an 12:48	ab 12:49	2	0:39	0:51	1:00	1:15	1:38			
	Hamburg Dammtor	an 13:09	ab 13:11	4	0:17	0:29	0:38	0:53	1:16			
Hamburg Hbf	an 13:15			12								
Verschiebungen der Ankunfts-/Abfahrtszeiten gegenüber dem DB-Fahrplan 2021:					12	3	6	1	5	8		Gleis
					ab 13:18	ab 13:29	ab 13:41	ab 13:50	ab 14:05			Abfahrt
RE 7 (21069) = ±0 Minuten ME RB41 (81925) = +3 Minuten						an 13:28	an 13:40	an 13:49	an 14:04	an 14:27		Ankunft
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Buchholz(Nordheide)	Tostedt	Rotenburg(Wümmme)	Bremen Hbf		Endbahnhof
TR 2 statt ME RE4 (82023)											Zug Nr.	

TransRegio 2 Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf

Fahrzeitgewinne in Minuten

Die Fahrzeiteinsparungen des TransRegio 2 sind in der Gegenrichtung Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf etwas geringer und betragen durchschnittlich 27 Minuten.

Die niedrigste Fahrzeiteinsparung liegt bei 20 Minuten und steigert sich mit zunehmender Entfernung bis Bremen Hbf auf 39 Minuten.

Neu: TransRegio 2 • Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf												
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (h:min)							
TR 2 statt Flügelzug RE 7 (21069) / RE 7 (21119)	Flensburg		ab 11:15	2	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Tarp	an 11:23	ab 11:24	2	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Jübek	an 11:30	ab 11:31	1	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Schleswig	an 11:38	ab 11:39	3	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Owslag	an 11:46	ab 11:47	2	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Rendsburg	an 11:55	ab 11:56	1	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Nortorf	an 12:11	ab 12:12	2	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Kiel Hbf		ab 12:02	4	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Flintbek	an 12:08	ab 12:09	1	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Bordesholm	an 12:14	ab 12:15	1	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Einfeld	an 12:18	ab 12:19	1	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Neumünster	an 12:26	ab 12:28	5	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Elmshorn	an 12:48	ab 12:49	2	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
	Hamburg Dammtor	an 13:09	ab 13:11	4	0:20	0:24	0:25	0:30	0:39			
Hamburg Hbf	an 13:15		12									
Fahrzeitgewinne TransRegio 2 je Verbindung: 0:27 Minuten = Mittelwert 0:20 Minuten = Minimalwert 0:39 Minuten = Maximalwert © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021				12	3	6	1	5	8		Gleis	
				ab 13:18	ab 13:29	ab 13:41	ab 13:50	ab 14:05				Abfahrt
					an 13:28	an 13:40	an 13:49	an 14:04	an 14:27			Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Buchholz(Nordheide)	Tostedt	Rotenburg(Wümme)	Bremen Hbf			Endbahnhof
				TR 2 statt ME RE4 (82023)						Zug Nr.		

TransRegio 2 Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf

Fahrzeitgewinne in Prozent

Aufgrund der längeren Fahrzeiten aus Richtung Flensburg fällt beim **TransRegio 2** die mittlere Fahrzeiteinsparung von 21,6 Prozent nicht ganz so groß aus.

Gleichwohl betragen die Fahrzeiteinsparungen von Neumünster und Elmshorn nach Hamburg-Harburg und zu jeweils allen Zielen im nördlichen Niedersachsen zwischen 24,7 und 33,9 Prozent. Hinzu kommt der Komfortgewinn durch den Wegfall des Umsteigens.

Neu: TransRegio 2 • Flensburg/Kiel Hbf – Bremen Hbf													
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)								
TR 2 statt Flügelzug RE 7 (21069) / RE 7 (21119)	Flensburg		ab 11:15	2	13,1	14,2	14,0	15,1	16,9				
	Tarp	an 11:23	ab 11:24	2	13,9	15,0	14,7	15,8	17,6				
	Jübek	an 11:30	ab 11:31	1	14,6	15,7	15,3	16,4	18,1				
	Schleswig	an 11:38	ab 11:39	3	15,5	16,6	16,1	17,1	18,8				
	Owschlag	an 11:46	ab 11:47	2	16,5	17,5	17,0	18,0	19,6				
	Rendsburg	an 11:55	ab 11:56	1	17,9	18,8	18,1	19,0	20,5				
	Nortorf	an 12:11	ab 12:12	2	20,8	21,4	20,5	21,1	22,4				
	Kiel Hbf		ab 12:02	4	18,9	19,7	18,9	19,7	21,2				
	Flintbek	an 12:08	ab 12:09	1	20,2	20,9	20,0	20,7	22,0				
	Bordesholm	an 12:14	ab 12:15	1	21,5	22,0	21,0	21,6	22,8				
	Einfeld	an 12:18	ab 12:19	1	22,5	22,9	21,7	22,2	23,4				
	Neumünster	an 12:26	ab 12:28	5	25,0	25,0	23,6	23,8	24,7				
	Elmshorn	an 12:48	ab 12:49	2	33,9	32,0	29,4	28,6	28,5				
	Hamburg Dammtor	an 13:09	ab 13:11	4	54,1	45,3	39,7	36,1	33,9				
	Hamburg Hbf	an 13:15		12									
Fahrzeitgewinne TransRegio 2 je Verbindung: 21,6 Prozent = Mittelwert 13,1 Prozent = Minimalwert 54,1 Prozent = Maximalwert © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021				12								Gleis	
				ab 13:18	ab 13:29	ab 13:41	ab 13:50	ab 14:05					Abfahrt
					an 13:28	an 13:40	an 13:49	an 14:04	an 14:27				Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Buchholz(Nordheide)	Tostedt	Rotenburg(Wümme)	Bremen Hbf				Endbahnhof
				TR 2 statt ME RE4 (82023)						Zug Nr.			

Regionalverkehr RB 61 + ME RE 3 ► TR 3 Itzehoe – Uelzen

Gemäß der untenstehenden Tabelle halten die beiden im Stundentakt verkehrenden Regionalzüge hin und wieder sogar hintereinander am gleichen Bahnsteig.

Doch selbst in diesem Fall wäre es mit dem gegenwärtigen Fahrplangefüge und den allgegenwärtigen Verspätungen kaum möglich, den viele Meter entfernten Zug nach Uelzen innerhalb der 4 Minuten Übergangszeit sicher zu erreichen. Die Folge ist ein sehr langer Wartezeitanteil und damit eine nicht konkurrenzfähige Gesamtfahrzeit, was insbesondere die täglichen Pendler innerhalb der Metropolregion Hamburg besonders hart trifft.

Die Regionalbahn RB 61 und der Regionalexpress RE 3 zählen mit ihren jeweils 12 bis 14 Minuten Aufenthaltszeit zu den moderateren Nutzern der Bahnsteiggleise im Hamburger Hbf.

Doch innerhalb eines Zeitfensters von wenigen Minuten treffen sich zu jeder Stunde zwei aus der gleichen Richtung kommende und auch in die gleiche Richtung wieder abfahrenden Metronomzüge an demselben Bahnsteiggleis. Das ist unpraktisch und wird bei den nicht seltenen Verspätungen stets zum gravierenden Problem.

Die Verknüpfung der Regionalbahn RB 61 mit dem Regionalexpress RE 3 beseitigt dieses Problem und bietet dem Fahrgast ein exzellentes Beförderungsangebot.

DB-Fahrplan 2021 • Regiozüge Itzehoe – Uelzen												
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)							
NBE RB61 (75529)	Itzehoe		ab 12:54	5		2:13	2:25	2:39	2:48	2:54	3:02	
	Kremperheide	an 12:59	ab 13:00	1		2:07	2:19	2:33	2:42	2:48	2:56	
	Krempe	an 13:04	ab 13:04	1		2:03	2:15	2:29	2:38	2:44	2:52	
	Glückstadt	an 13:09	ab 13:09	2		1:58	2:10	2:24	2:33	2:39	2:47	
	Herzhorn	an 13:12	ab 13:13	1		1:54	2:06	2:20	2:29	2:35	2:43	
	Elmshorn	an 13:22	ab 13:23	3		1:44	1:56	2:10	2:19	2:25	2:33	
	Tornesch	an 13:27	ab 13:28	1		1:39	1:51	2:05	2:14	2:20	2:28	
	Prisdorf	an 13:31	ab 13:31	2		1:36	1:48	2:02	2:11	2:17	2:25	
	Pinneberg	an 13:34	ab 13:35			1:32	1:44	1:58	2:07	2:13	2:21	
	Hamburg Dammtor	an 13:49	ab 13:50	4		1:17	1:29	1:43	1:52	1:58	2:06	
	Hamburg Hbf	an 13:53		13D-F								
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					13A-C	4	4	1	3	2	301	Gleis
					ab 14:57	ab 15:08	ab 15:20	ab 15:34	ab 15:42	ab 15:48	ab 16:09	Abfahrt
						an 15:07	an 15:19	an 15:33	an 15:42	an 15:48	an 15:56	Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Winsen(Lüne)	Lüneburg	Bienenbüttel	Bad Bevensen	Uelzen	Endbahnhof	
				MERE3 (82127)							Zug Nr.	

TransRegio 3 Itzehoe – Uelzen

Der **TransRegio 3** benötigt für sein Funktionieren keine Fahrplanänderung, da die aktuellen Fahrzeiten der Regionalzüge schon perfekt zueinander passen. Die dennoch um eine Minute vorverlegte Abfahrtszeit dient lediglich dazu, für einen symmetrischen Fahrplan die Aufenthaltszeiten von Hin- und Rückfahrt zu egalisieren.

Da viele Pendler nicht den Hauptbahnhof als Zielort haben, sondern beispielsweise von Itzehoe nach Harburg und darüber hinaus fahren wollen, ergeben sich attraktive Fahrtzeitgewinne, die vor allem Autofahrer zum Umstieg auf den **TransRegio 3** veranlassen können.

Der **TransRegio 3** ist eine zuverlässige und schnelle Alternative zum Straßenverkehr, um die stark Stau-gefährdeten Zulaufstrecken zwischen dem Autobahndreieck Nord-West und dem Elbtunnel sowie zwischen Maschen und den Elbbrücken zu umfahren.

Außerdem stellt der **TransRegio 3** mit einer Fahrzeit von lediglich 31 Minuten zwischen Pinneberg und Hamburg-Harburg eine perfekte Entlastung der S-Bahn dar. Darüber hinaus kann der **TransRegio 3** wie kaum eine andere Linie Hamburg Hbf entlasten, indem Umsteigeprozesse auf den weniger belasteten Harburger Bahnhof verlagert werden.

Neu: TransRegio 3 • Itzehoe – Uelzen												
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)							
TR 3 statt NBE RB61 (75529)	Itzehoe		ab 12:54	5		1:12	1:24	1:38	1:47	1:56	2:04	
	Kremperheide	an 12:59	ab 13:00	1		1:06	1:18	1:32	1:41	1:50	1:58	
	Krempe	an 13:04	ab 13:04	1		1:02	1:14	1:28	1:37	1:46	1:54	
	Glückstadt	an 13:09	ab 13:09	2		0:57	1:09	1:23	1:32	1:41	1:49	
	Herzhorn	an 13:12	ab 13:13	1		0:53	1:05	1:19	1:28	1:37	1:45	
	Elmshorn	an 13:22	ab 13:23	3		0:43	0:55	1:09	1:18	1:27	1:35	
	Tornesch	an 13:27	ab 13:28	1		0:38	0:50	1:04	1:13	1:22	1:30	
	Prisdorf	an 13:31	ab 13:31	2		0:35	0:47	1:01	1:10	1:19	1:27	
	Pinneberg	an 13:34	ab 13:35			0:31	0:43	0:57	1:06	1:15	1:23	
	Hamburg Dammtor	an 13:49	ab 13:50	4		0:16	0:28	0:42	0:51	1:00	1:08	
	Hamburg Hbf	an 13:53		13								
Verschiebungen der Ankunfts-/Abfahrtszeiten gegenüber dem DB-Fahrplan 2021: NBE RB61 (75529) = ±0 Minuten ME RE3 (82127) = -1 Minuten				13	3	4	1	3	2	301	Gleis	
				ab 13:56	ab 14:07	ab 14:19	ab 14:33	ab 14:44	ab 14:50		Abfahrt	
					an 14:06	an 14:18	an 14:32	an 14:41	an 14:50	an 14:58	Ankunft	
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Winsen(Lüne)	Lüneburg	Bienenbüttel	Bad Bevensen	Uelzen	Endbahnhof	
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021												
TR 3 statt ME RE3 (82125)											Zug Nr.	

TransRegio 3
Itzehoe – Uelzen

**Fahrzeitgewinne
in Minuten**

Die untenstehende Tabelle zeigt beträchtliche Fahrzeiteinsparungen des **TransRegio 3** in der bislang vernachlässigten Relation Itzehoe–Uelzen.

Die Einsparungen liegen je nach Entfernung zwischen 58 und 61 Minuten. Der **TransRegio 3** startet in Schleswig-Holstein als eine Regionallinie, die überall hält und Räume erschließt. Auf sehr schnellem Wege verbindet sie diese mit Hamburg-Harburg und weiteren wichtigen Orten im südlichen Bereich der Metropolregion Hamburg und im nördlichen Niedersachsen.

Neu: TransRegio 3 • Itzehoe – Uelzen											
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (h:min)						
TR 3 statt NBE RB61 (75529)	Itzehoe		ab 12:54	5	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Kremperheide	an 12:59	ab 13:00	1	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Krempe	an 13:04	ab 13:04	1	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Glückstadt	an 13:09	ab 13:09	2	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Herzhorn	an 13:12	ab 13:13	1	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Elmshorn	an 13:22	ab 13:23	3	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Tornesch	an 13:27	ab 13:28	1	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Prisdorf	an 13:31	ab 13:31	2	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Pinneberg	an 13:34	ab 13:35		1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Hamburg Dammtor	an 13:49	ab 13:50	4	1:01	1:01	1:01	1:01	0:58	0:58	
	Hamburg Hbf	an 13:53		13							
Fahrzeitgewinne TransRegio 3 je Verbindung: 1:00 Minuten = Mittelwert 0:58 Minuten = Minimalwert 1:01 Minuten = Maximalwert				13	3	4	1	3	2	301	Gleis
				ab 13:56	ab 14:07	ab 14:19	ab 14:33	ab 14:44	ab 14:50		Abfahrt
© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Winsen(Luhe)	Lüneburg	Bienenbüttel	Bad Bevensen	Uelzen	Ankunft
				an 14:06	an 14:18	an 14:32	an 14:41	an 14:50	an 14:58		Ankunft
TR 3 statt ME RE3 (82125)											Zug Nr.

TransRegio 3 Itzehoe – Uelzen

Fahrzeitgewinne in Prozent

Die Fahrzeiten aus Richtung Itzehoe in Richtung Uelzen sind momentan eine Zumutung für die Fahrgäste und die beiden schnelleren Ersatzverbindungen mit zusätzlichem Umstieg in Elmshorn bieten nicht die Bequemlichkeit, die Fahrgäste heute erwarten.

Der **TransRegio 3** erreicht als komfortable Direktverbindung sehr hohe Fahrzeiteinsparungen von durchschnittlich 45,9 Prozent. Gerade für Pinneberg und Elmshorn sowie der kleineren Orte dazwischen sind die Fahrzeitgewinne auf der gesamten Strecke bis hin nach Uelzen zwischen 37,9 und 66,3 Prozent imposant.

Neu: TransRegio 3 • Itzehoe – Uelzen											
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)						
TR 3 statt NBE RB61 (75529)	Itzehoe		ab 12:54	5	45,9	42,1	38,4	36,3	33,3	31,9	
	Kremperheide	an 12:59	ab 13:00	1	48,0	43,9	39,9	37,7	34,5	33,0	
	Krempe	an 13:04	ab 13:04	1	49,6	45,2	40,9	38,6	35,4	33,7	
	Glückstadt	an 13:09	ab 13:09	2	51,7	46,9	42,4	39,9	36,5	34,7	
	Herzhorn	an 13:12	ab 13:13	1	53,5	48,4	43,6	40,9	37,4	35,6	
	Elmshorn	an 13:22	ab 13:23	3	58,7	52,6	46,9	43,9	40,0	37,9	
	Tornesch	an 13:27	ab 13:28	1	61,6	55,0	48,8	45,5	41,4	39,2	
	Prisdorf	an 13:31	ab 13:31	2	63,5	56,5	50,0	46,6	42,3	40,0	
	Pinneberg	an 13:34	ab 13:35		66,3	58,7	51,7	48,0	43,6	41,1	
	Hamburg Dammtor	an 13:49	ab 13:50	4	79,2	68,5	59,2	54,5	49,2	46,0	
	Hamburg Hbf	an 13:53		13							
Fahrzeitgewinne TransRegio 3 je Verbindung: 45,9 Prozent = Mittelwert 31,9 Prozent = Minimalwert 79,2 Prozent = Maximalwert © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021				13	3	4	1	3	2	301	Gleis
				ab 13:56	ab 14:07	ab 14:19	ab 14:33	ab 14:44	ab 14:50		Abfahrt
					an 14:06	an 14:18	an 14:32	an 14:41	an 14:50	an 14:58	Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg-Harburg	Winsen(Luhe)	Lüneburg	Bienenbittel	Bad Bevensen	Uelzen	Endbahnhof
				TR 3 statt ME RE3 (82125)							Zug Nr.

TransRegio 3 Uelzen – Itzehoe

Der **TransRegio 3** benötigt für sein Funktionieren keine Fahrplanänderung, da die aktuellen Fahrzeiten der Regionalzüge schon perfekt zueinander passen.

Viele Pendler nutzen nicht den Hauptbahnhof als Quell- und Zielort, sondern wollen aus Richtung Uelzen nach Pinneberg und darüber hinaus fahren. Der **TransRegio 3** entlastet den Hamburger Hbf beispielsweise auch von den bisherigen Umsteigern der besonders stark nachgefragten Verbindung zwischen Winsen und Elmshorn.

Dazu ergeben sich höchst attraktive Fahrzeitgewinne, die selbst für Autofahrer konkurrenzlos sind und zum Umstieg auf den **TransRegio 3** verleiten können.

Auch die Fahrzeitgewinne gegenüber der S-Bahn sind bestehend: Statt der 53 Minuten von Hamburg-Harburg nach Pinneberg ist man mit dem **TransRegio 3** nur noch 31 bzw. 33 Minuten unterwegs.

Entlastung des Hamburger Hbf

Mit dem **TransRegio 3** werden die heutigen 26 Minuten Wende- und Aufenthaltszeit des Regionalexpress RE 3 Uelzen–Hamburg und der Regionalbahn RB 61 Hamburg–Itzehoe eingespart, wodurch in Hamburg Hbf für weitere 26 Minuten einer jeden Betriebsstunde ein halbes Bahnsteiggleis frei wird.

Neu: TransRegio 3 • Uelzen – Itzehoe																
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeiten (h:min)											
TR 3 statt MERE3 (82120)	Uelzen		ab 12:01	103		1:08	1:23	1:27	1:30	1:36	1:55	1:58	2:04	2:08	2:14	
	Bad Bevensen	an 12:08	ab 12:09	1		1:00	1:15	1:19	1:22	1:28	1:47	1:50	1:56	2:00	2:06	
	Bienenbüttel	an 12:15	ab 12:15	1		0:54	1:09	1:13	1:16	1:22	1:41	1:44	1:50	1:54	2:00	
	Lüneburg	an 12:24	ab 12:28	3		0:41	0:56	1:00	1:03	1:09	1:28	1:31	1:37	1:41	1:47	
	Winsen(Luhe)	an 12:38	ab 12:39	1		0:30	0:45	0:49	0:52	0:58	1:17	1:20	1:26	1:30	1:36	
	Hamburg-Harburg	an 12:49	ab 12:51	1		0:18	0:33	0:37	0:40	0:46	1:05	1:08	1:14	1:18	1:24	
	Hamburg Hbf	an 13:03			12											
Verschiebungen der Ankunfts-/Abfahrtszeiten gegenüber dem DB-Fahrplan 2021: ME RE3 (82120) = ±0 Minuten NBE RB61 (75526) = ±0 Minuten © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					12	3		1	2	3	2	1	2	2	5	Gleis
					ab 13:06	ab 13:10	ab 13:25	ab 13:28	ab 13:32	ab 13:47	ab 13:56	ab 14:00	ab 14:05	ab 14:09		
						an 13:09	an 13:24	an 13:28	an 13:31	an 13:37	an 13:56	an 13:59	an 14:05	an 14:09	an 14:15	Ankunft
					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Pinneberg	Prisdorf	Tomesch	Elmshorn	Herzhorn	Glückstadt	Krempe	Krempertheide	Itzehoe	Endbahnhof
					TR 3 statt NBE RB61 (75524)											Zug Nr.

TransRegio 3 Uelzen – Itzehoe

Fahrzeitgewinne in Minuten

Die untenstehende Tabelle zeigt auch in der Gegenrichtung Uelzen–Itzehoe die beträchtlichen Fahrzeiteinsparungen des **TransRegio 3**.

Die Einsparungen liegen je nach Entfernung zwischen 51 Minuten und einer Stunde. Gerade der **TransRegio 3** macht die Vorteile des TransRegio-Konzeptes deutlich, indem jeweils eine Expresslinie mit nur wenigen Halten mit einer Regionallinie verknüpft wird, die überall hält und Räume erschließt.

Neu: TransRegio 3 • Uelzen – Itzehoe																			
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (h:min)														
TR 3 statt ME RE3 (82120)	Uelzen		ab 12:01	103		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Bad Bevensen	an 12:08	ab 12:09	1		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Bienenbüttel	an 12:15	ab 12:15	1		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Lüneburg	an 12:24	ab 12:28	3		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Winsen(Luhe)	an 12:38	ab 12:39	1		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Hamburg-Harburg	an 12:49	ab 12:51	1		1:00	1:00	1:00	1:00	1:00	0:51	0:51	0:51	0:51					
	Hamburg Hbf	an 13:03		12															
Fahrzeitgewinne TransRegio 3 je Verbindung: 0:55 Minuten = Mittelwert 0:51 Minuten = Minimalwert 1:00 Minuten = Maximalwert © Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021					12	3		1	2	3	2	1	2	2	5	Gleis			
					ab 13:06	ab 13:10	ab 13:25	ab 13:28	ab 13:32	ab 13:47	ab 13:56	ab 14:00	ab 14:05	ab 14:09				Abfahrt	
						an 13:09	an 13:24	an 13:28	an 13:31	an 13:37	an 13:56	an 13:59	an 14:05	an 14:09	an 14:15				Ankunft
					Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Pinneberg	Prisdorf	Tornesch	Elmsborn	Herzborn	Glickstadt	Krempe	Kremperheide	Itzehoe				Endbahnhof
					TR 3 statt NBE RB61 (75524)										Zug Nr.				

TransRegio 3 Uelzen – Itzehoe

Fahrzeitgewinne in Prozent

Diese aktuelle Umsteigeverbindung zwischen Uelzen nach Itzehoe dauert viel zu lange. Auch die schnelleren Ersatzverbindungen mit dem zweimaligem Umsteigen sind unattraktiv. Denn für den Fahrgast spielt neben einer kurzen Fahrzeit auch die Bequemlichkeit eine große Rolle.

Die Fahrzeiteinsparungen des TransRegio 3 stellen mit durchschnittlich 42,4 Prozent eine enorme Verbesserung dar. Allein auf der S-Bahn-Relation Hamburg-Harburg– Pinneberg sinkt die Fahrzeit um 64,5 Prozent, was auch zur Entlastung der S-Bahn beitragen wird.

Neu: TransRegio 3 • Uelzen – Itzehoe															
Zug Nr.	Startbahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Fahrzeitgewinne (Prozent)										
TR 3 statt ME RE3 (82120)	Uelzen		ab 12:01	103		46,9	42,0	40,8	40,0	38,5	30,7	30,2	29,1	28,5	27,6
	Bad Bevensen	an 12:08	ab 12:09	1		50,0	44,4	43,2	42,3	40,5	32,3	31,7	30,5	29,8	28,8
	Bienenbüttel	an 12:15	ab 12:15	1		52,6	46,5	45,1	44,1	42,3	33,6	32,9	31,7	30,9	29,8
	Lüneburg	an 12:24	ab 12:28	3		59,4	51,7	50,0	48,8	46,5	36,7	35,9	34,5	33,6	32,3
	Winsen(Luhe)	an 12:38	ab 12:39	1		66,7	57,1	55,0	53,6	50,8	39,8	38,9	37,2	36,2	34,7
	Hamburg-Harburg	an 12:49	ab 12:51	1		76,9	64,5	61,9	60,0	56,6	44,0	42,9	40,8	39,5	37,8
	Hamburg Hbf	an 13:03			12										
				12	3		1	2	3	2	1	2	2	5	Gleis
				ab 13:06	ab 13:10	ab 13:25	ab 13:28	ab 13:32	ab 13:47	ab 13:56	ab 14:00	ab 14:05	ab 14:09		Abfahrt
					an 13:09	an 13:24	an 13:28	an 13:31	an 13:37	an 13:56	an 13:59	an 14:05	an 14:09	an 14:15	Ankunft
				Hamburg Hbf	Hamburg Dammtor	Pinneberg	Prisdorf	Tornesch	Elmsborn	Herzborn	Gillickstadt	Krempe	Kremperheide	Itzehoe	Endbahnhof
				TR 3 statt NBE RB61 (75524)											Zug Nr.

Fahrzeitgewinne TransRegio 3 je Verbindung:
 42,4 Prozent = Mittelwert
 27,6 Prozent = Minimalwert
 76,9 Prozent = Maximalwert

© Prellbock Altona e. V. – Stand Juni 2021

Umläufe 2021

Die große Tabelle zeigt alle für den TransRegio verwendeten Zugumläufe. Unter einem Umlauf versteht man die Zugfahrt von der Abfahrt über die gesamte Strecke hin und zurück bis zur erneuten Abfahrt des Zuges vom ursprünglichen Ausgangspunkt. Da alle Züge im

Umlauf RE 7 Flensburg–Hamburg–Flensburg (1. Halbzug)							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
RE 7 (21069)	Flensburg		ab 11:15	2	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 13:15		5D-E			
RE 7 (21068)	Hamburg Hbf		ab 13:43	5D-E	▼	▼	▼
	Flensburg	an 15:40		2			
RE 7 (21079)	Flensburg		ab 16:15	2	04:25	DB AG	Twindex
Summe					05:00		

Umlauf RE 7 Kiel–Hamburg–Kiel (2. Halbzug)							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
RE 7 (21119)	Kiel Hbf		ab 12:02	4	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 13:15		5D-E			
RE 7 (21118)	Hamburg Hbf		ab 13:43	5D-E	▼	▼	▼
	Kiel Hbf	an 14:57		5			
RE 7 (21127)	Kiel Hbf		ab 16:02	4	01:05	DB AG	Twindex
Summe					04:00		

Umlauf RE 70 Kiel–Hamburg–Kiel							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
RE 70 (21017)	Kiel Hbf		ab 11:27	5	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 12:37		7G-I			
RE 70 (21018)	Hamburg Hbf		ab 13:22	7G-I	▼	▼	▼
	Kiel Hbf	an 14:32		4			
RE 70 (21025)	Kiel Hbf		ab 15:27	5	03:05	DB AG	Twindex
Summe					04:00		

Umlauf RB 61 Itzehoe–Hamburg							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
NBE RB61 (75525)	Itzehoe		ab 10:54	5	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 11:53		13D-F			
NBE RB61 (75522)	Hamburg Hbf		ab 12:06	13D-F	▼	▼	▼
	Itzehoe	an 13:06		2			
NBE RB61 (75531)	Itzehoe		ab 13:54	2	02:12	Nordbahn	Flirt
Summe					03:00		

RB 41 Bremen–Hamburg–Bremen							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
ME RB41 (81912)	Bremen Hbf		ab 07:58	10	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 09:26		13A-C			
ME RB41 (81917)	Hamburg Hbf		ab 09:37	13D-F	▼	▼	▼
	Bremen Hbf	an 11:06		8			
ME RE4 (82020)	Bremen Hbf		ab 11:33	8	03:08	Metronom	Dosto-Wagen
Summe					03:35		

Umlauf RE 4 Bremen–Hamburg–Bremen							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
ME RE4 (82020)	Bremen Hbf		ab 11:33	8	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 12:43		12A-B			
ME RE3 (82123)	Hamburg Hbf		ab 12:57	12A-B	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 18:15		11			
ME RE4 (82033)	Bremen Hbf		ab 19:24	8	01:09	▼	▼
ME RB41 (81936)	Bremen Hbf		ab 19:58	10	00:34	Metronom	Dosto-Wagen
Summe					03:07		

Umlauf RE 3 Hamburg–Uelzen–Hamburg							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
ME RE3 (82125)	Hamburg Hbf		ab 13:57	13A-C	▼	▼	▼
	Uelzen	an 14:59		301			
ME RE3 (82128)	Uelzen		ab 16:01	103	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 17:03		13			
ME RE4 (82031)	Hamburg Hbf		ab 17:15	13	03:06	Metronom	Dosto-Wagen
Summe					03:18		

Umlauf RE 3 Hamburg–Hannover–Hamburg							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
ME RE3 (82123)	Hamburg Hbf		ab 12:57	12A-B	▼	▼	▼
	Hannover Hbf	an 15:15		4			
ME RE3 (82880)	Hannover Hbf		ab 15:40	4	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 18:05		11			
ME RE4 (82033)	Hamburg Hbf		ab 18:15	11	05:08	Metronom	Dosto-Wagen
Summe					05:18		

Gesamtumlauf Bremen–Hamburg–Uelzen/Hannover–Hamburg–Bremen							
Summe Umlauf bis Uelzen					10:00		
Summe Umlauf bis Hannover					12:00		

Stundentakt verkehren, beträgt die Umlaufzeit stets ein Vielfaches einer Stunde. Es gibt linienreine Umläufe und linienübergreifende, bei der sich ein Umlauf über zwei oder mehrere Linien erstreckt. Diese linienreinen Umläufe laufen alle von Hamburg aus nach Schleswig-Holstein. Der Regionalexpress RE 7, der aus zwei Zugteilen besteht, weil er ab Neumünster in zwei verschiedene Richtungen nach Flensburg und Kiel fährt, der Regionalexpress RE 70 nach Kiel und die Regionalbahn RB 61 nach Itzehoe.

In Niedersachsen werden die Züge als linienübergreifende Umläufe gefahren. Man macht das, um unproduktive Wendezeiten an den Endpunkten zu reduzieren. Denn durch den Taktverkehr müssen die Züge an den Endpunkten solange warten, bis sie sich wieder in den Takt einfädeln können.

Die folgende kleine Tabelle zeigt, wie die drei Metronomlinien miteinander verwoben sind, um die Wendezeiten möglichst gering zu halten:

Gesamtumlauf Bremen–Hamburg–Hannover–Hamburg–Bremen							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
ME RB41 (81912)	Bremen Hbf		ab 07:58	10	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 09:26		13A-C			
ME RB41 (81917)	Hamburg Hbf		ab 09:37	13D-F	▼	▼	▼
	Bremen Hbf	an 11:06		8			
ME RE4 (82020)	Bremen Hbf		ab 11:33	8	03:08	▼	00:27
ME RE3 (82123)	Hamburg Hbf		ab 12:57	12A-B	▼	▼	▼
	Hannover Hbf	an 15:15		4			
ME RE3 (82880)	Hannover Hbf		ab 15:40	4	▼	▼	▼
	Hamburg Hbf	an 18:05		11			
ME RE4 (82033)	Hamburg Hbf		ab 18:15	11	05:08	▼	00:10
	Bremen Hbf	an 19:24		8	01:09	▼	00:34
ME RB41 (81936)	Bremen Hbf		ab 19:58	10	00:34	Metronom	Dosto-Wagen
Summe					12:00		

Die Regionalbahn RB 41 fährt einmal nach Hamburg und zurück, um dann als Regionalexpress RE 4 von Bremen nach Hamburg zu fahren. Von Hamburg geht es dann weiter nach Uelzen oder Hannover. Von dort zurück nach Hamburg und weiter nach Bremen. Bis zur nächsten Abfahrt wieder als Regionalbahn RB 41 von Bremen hat es dann 12 Stunden über Hannover oder 10 Stunden über Uelzen gedauert.

Die vorteilhafte Metronom-Umlaufplanung beweist die links nebenstehende Tabelle. Die RB 41 hätte 25, der RE 4 hätte 53 und der RE 3 hätte 42 Minuten Wartezeit, also insgesamt 120 Minuten würden zusätzlich zu den Wendezeiten in Hamburg, Uelzen und Hannover bis zur nächsten vollen (Takt-)Stunde verloren gehen.

Eine Umlaufzeit von beispielsweise 4 Stunden bedeutet, dass für den Betrieb eines Stundentakts 4 Zuggarnituren gebraucht werden. Der Metronom-Umlauf nach Uelzen und Hannover wird abwechselnd zweistündlich betrieben. Das bedeutet, dass für die Linie nach Uelzen 5 und für die nach Hannover 6 Züge, also insgesamt 11 Züge benötigt werden.

Grundlagen Gemeinschaftsverkehr

Eine der wichtigsten Grundlagen für einen funktionierenden Gemeinschaftsverkehr ist Gerechtigkeit. Die Umlaufabelle 2021 weist für die DB AG insgesamt 13 Stunden Umlaufzeit aus, für die Nordbahn 3 Stunden und für den Metronom 11 Stunden.

In der TransRegio-Umlaufabelle auf dieser Seite sind es mit dem TransRegio 2 ebenfalls 13 Stunden Umlaufzeit für die DB AG mit ihrem Flügelzug-fähigen Twindex. Der TransRegio 1 mit 7 Stunden Umlaufzeit sollte vom Metronom betrieben werden.

Umlauf TransRegio 1 Kiel-Bremen-Kiel							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
TR 1 statt RE 70	Kiel Hbf		ab 11:24	5	▼		▼
	Hamburg Hbf	an 12:34		13			
TR 1 statt ME RB41	Hamburg Hbf		ab 12:37	13			
	Bremen Hbf	an 14:06		9	02:42	▼	
TR 1 statt ME RB41	Bremen Hbf		ab 14:53	10	▼	00:47	
	Hamburg Hbf	an 16:19		13			
TR 1 statt RE 70	Hamburg Hbf		ab 16:22	13			
	Kiel Hbf	an 17:32		4	02:39	▼	
TR 1 statt RE 70	Kiel Hbf		ab 18:24	5		00:52	Metronom
							Dosto-Wagen
					Summe	07:00	

Umlauf TransRegio 2 Bremen-Flensburg-Bremen (1. Halbzug)							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
TR 2 statt ME RE4	Bremen Hbf		ab 11:30	8	▼		▼
	Hamburg Hbf	an 12:40		12			
TR 2 statt Flügelzug RE 7	Hamburg Hbf		ab 12:43	12			
	Flensburg	an 14:40		2	03:10	▼	
TR 2 statt Flügelzug RE 7	Flensburg		ab 15:15	2	▼	00:35	
	Hamburg Hbf	an 17:15		12			
TR 2 statt ME RE4	Hamburg Hbf		ab 17:18	12			
	Bremen Hbf	an 18:27		8	03:12	▼	
TR 2 statt ME RE4	Bremen Hbf		ab 18:30	8		00:03	DB AG
							Twindex
					Summe	07:00	

Umlauf TransRegio 2 Bremen-Kiel-Bremen (2. Halbzug)							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
TR 2 statt ME RE4	Bremen Hbf		ab 11:30	8	▼		▼
	Hamburg Hbf	an 12:40		12			
TR 2 statt Flügelzug RE 7	Hamburg Hbf		ab 12:43	12			
	Kiel Hbf	an 13:57		5	02:27	▼	
TR 2 statt Flügelzug RE 7	Kiel Hbf		ab 15:02	4	▼	01:05	
	Hamburg Hbf	an 16:15		12			
TR 2 statt ME RE4	Hamburg Hbf		ab 16:18	12			
	Bremen Hbf	an 17:27		8	02:25	▼	
TR 2 statt ME RE4	Bremen Hbf		ab 17:30	8		00:03	DB AG
							Twindex
					Summe	06:00	

Umlauf TransRegio 3.1 Itzehoe-Uelzen-Itzehoe							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
TR 3 statt NBE RB61	Itzehoe		ab 12:54	5	▼		▼
	Hamburg Hbf	an 13:53		13			
TR 3 statt ME RE3	Hamburg Hbf		ab 13:56	13			
	Uelzen	an 14:58		301	02:04	▼	
TR 3 statt ME RE3	Uelzen		ab 16:01	103	▼	01:03	
	Hamburg Hbf	an 17:03		12			
TR 3 statt NBE RB61	Hamburg Hbf		ab 17:06	12			
	Itzehoe	an 18:15		5	02:14	▼	
TR 3 statt NBE RB61	Itzehoe		ab 18:54	5		00:39	Nordbahn
							Flirt
					Summe	06:00	

Umlauf TransRegio 3.2 Itzehoe-Hannover-Itzehoe							
Zug Nr.	Bahnhof	Ankunft	Abfahrt	Gleis	Umlaufzeit	Betreiber	Fahrzeugtyp
TR 3 statt NBE RB61	Itzehoe		ab 11:54	5	▼		▼
	Hamburg Hbf	an 12:53		13			
TR 3 statt ME RE3	Hamburg Hbf		ab 12:56	13			
	Hannover Hbf	an 15:15		4	03:21	▼	
TR 3 statt ME RE3	Hannover Hbf		ab 15:40	4	▼	00:25	
	Hamburg Hbf	an 18:03		12			
TR 3 statt NBE RB61	Hamburg Hbf		ab 18:06	12			
	Itzehoe	an 19:15		5	03:35	▼	
TR 3 statt NBE RB61	Itzehoe		ab 19:54	5		00:39	Metronom
							Dosto-Wagen
					Summe	08:00	

Der TransRegio 3 wird gesplittet. Den jeweils zweistündigen Betrieb Uelzen-Itzehoe übernimmt die Nordbahn. Durch den 2-Stunden-Takt ergeben sich genau 3 Stunden Umlaufzeit, wie ihn die Nordbahn heute auch fährt. Auch beim Metronom bleiben die Umlaufstunden gleich. Der TransRegio 1 schlägt mit 7 Stunden Umlaufzeit zu Buche und bei der anderen Hälfte des TransRegio 3 ergibt sich durch den 2-Stunden-Takt eine Umlaufzeit von 4 Stunden. Macht zusammen 11 Stunden für den Metronom.

Damit ist bewiesen, dass das TransRegio-Konzept ohne jede Nachteile für die Betreiber mit den vorhandenen Fahrzeugen und somit auch ohne jede zusätzliche Kosten rundum problemlos funktionieren wird.

Die über den Knoten Hamburg durchgebundenen TransRegio-Linien setzen völlig neue Maßstäbe. Darüber hinaus ergänzen sich die Linien auf perfekte Art und Weise: Der TransRegio 1 erschließt auch kleinere Orte südlich von Hamburg, die TransRegio 2 und 3 erschließen den Norden und schaffen schnelle Verbindungen nach Bremen, Uelzen und Hannover: Komfortables Fahren ohne Umsteigen und zahlreiche neue Verbindungen mit kurzen und teilweise sogar konkurrenzlos kurzen Fahrzeiten, die selbst dem Auto keine Chance lassen.

Der Fahrgast will vor allem Schnelligkeit und Komfort und mit den TransRegio-Linien kann er seine Wünsche praktisch sofort erfüllt bekommen und nicht erst nach komplizierten und sehr teuren Baumaßnahmen in vielleicht 10 oder 15 Jahren.

Entlastung des Hauptbahnhofs

Der Schwerpunkt der vorliegenden Analyse war das Bestreben zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs. Die Rechnung ist einfach, hier der Wegfall von Bahnsteiggis-Belegung je Betriebsstunde:

- TransRegio 1 => 57 Minuten
- TransRegio 2 => 42 Minuten
- TransRegio 3 => 26 Minuten

In der Summe geben also die drei TransRegio-Linien für 125 Minuten einer Betriebsstunde ein halbes Bahnsteiggis frei. Oder anders gesagt, wird Tag für Tag und Stunde um Stunde ein heute im Hauptbahnhof noch genutztes Bahnsteiggis in Zukunft nicht mehr benötigt. Ohne jeden Kostenaufwand entspricht dies dem Gleis 9, welches mit etlichen Millionen Euro Kostenaufwand in eher fernerer Zukunft einen zusätzlichen Bahnsteig erhalten soll.

