

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/762

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Technologie
des Landes Schleswig-Holstein



Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den
Vorsitzenden
des Wirtschaftsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Christopher Vogt, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

03. Februar 2013

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

wie in der 11. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 30. Januar 2013 vereinbart, übersende ich Ihnen in der Anlage das „Argumentationspapier Glückstadt“ zur zukünftigen Bahnanbindung von Glückstadt, dass ich mit Schreiben vom 25. Januar 2013 an die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen übersandt habe.

Ich möchte Sie bitten, diesen Brief allen Mitgliedern des Wirtschaftsausschusses zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Frank Nägele

Die LVS hat eine Vielzahl von Fragen zu den Auswirkungen des neuen Fahrplans Netz Mitte ab Dezember 2014 insbesondere aus dem Raum Glückstadt erhalten. Die wichtigsten Fragen werden in diesem Papier beantwortet.

1. Warum kann der Zug der NOB ab Dezember 2014 nicht mehr in Glückstadt halten?

Es gibt im neuen Fahrplan für das Bahnnetz Mitte ab 2014 mit dem Halbstundentakt Kiel – Hamburg und dem Stundentakt Flensburg – Hamburg keine freie Trasse zwischen Hamburg und Itzehoe mehr, um die NOB wie heute fahren zu können. Grund ist insbesondere, dass die Züge in anderen Fahrlagen liegen und ein Zug mehr als heute fährt. Der Halt in Glückstadt ist also fahrplantechnisch nicht möglich. Hinzu kommt seit Jahren die einhellige Forderung der Westküste, die Marschbahnzüge zu beschleunigen und die Gesamtfahrzeit Hamburg – Westerland unter drei Stunden zu drücken. Dies gelingt mit dem neuen Fahrplan für die NOB ab Dezember 2014. Die Einsparung von 3 Minuten durch den Verzicht auf den Halt in Glückstadt bedeutet eine Beschleunigung bis Hamburg-Altona um 5 bis 6 Minuten. Außerdem ist ohne den Halt der NOB in Glückstadt eine Kurzwende der NOB in Hamburg möglich, die eine Zuggarnitur einspart und durch die geringeren Kosten die dauerhafte Finanzierung des Angebots an der Westküste mit sichert. Das gilt insbesondere auch für die Neuausschreibung der Westküste nach 2015.

2. Und warum genau funktioniert der neue Fahrplan Kiel – Hamburg mit einem Halt der NOB in Glückstadt nicht?

Die LVS hat zusammen mit der DB Netz AG, die für die Zertifizierung aller Fahrpläne zuständig ist, den Fahrplanvorschlag mit NOB-Halt in Glückstadt geprüft. Ergebnis: Es funktioniert nicht. (Zitat DB Netz: „Zug Kiel – Hamburg Hbf kann nicht weiter angepasst werden, da die Trassenlage minutiös auf der „Verbindungsbahn Hamburg“ sowie in den Knoten Hamburg Hbf eingebunden ist.“).

Der Vorschlag von Herrn Thieme aus Glückstadt geht davon aus, dass die NOB die Strecke Itzehoe – Elmshorn mit einem Halt in Glückstadt in 22 Minuten zurücklegen könne. Tatsächlich braucht die NOB nach Prüfung durch DB Netz aber für Halten, Bremsen und Beschleunigen mindestens 24 Minuten für diesen Abschnitt.

Der Halt der NOB in Glückstadt führt zu einer 3 Minuten späteren Ankunft der NOB in Elmshorn. Dort trifft die NOB auf den Engpass Elmshorn – Hamburg, wo sich sämtliche Züge von der Westküste und aus Kiel / Flensburg sowie der gesamte Güterverkehr Skandinavien – Mitteleuropa nur 1 Gleis pro Richtung teilen müssen. Ein Überholen oder dichtes Auffahren wie auf der Autobahn ist im Bahnverkehr nicht möglich, so dass die direkt hinter der NOB folgende Regionalbahn ebenfalls um 3 Minuten nach hinten geschoben werden müsste. Diese Verschiebung der Regionalbahn würde wiederum

dazu führen, dass auch der auf die Regionalbahn folgende Regionalexpress von Kiel nach Hamburg um 3 Minuten nach hinten verschoben werden müsste. Leider funktioniert das Verschieben an dieser Stelle nicht mehr, da auf der Verbindungsbahn zum Hamburger Hauptbahnhof hinter dem Regionalexpress direkt der Intercity der Deutschen Bahn AG von Hamburg nach Köln folgt. Dieser Intercity ist wiederum bundesweit extrem dicht mit anderen Fahrplänen verknüpft, so dass ein Verschieben des Intercitys von der Deutschen Bahn AG abgelehnt wird.

3. Warum fährt die NOB nicht stattdessen einfach früher in Heide (Holstein) los? Dort steht diese heute 6 Minuten zur ‚Raucherpause‘:

Heide (Holst) ist ein Bahnknoten im Taktfahrplan Schleswig-Holstein mit Umsteigemöglichkeiten. Die Mindestumsteigezeiten aus Büsum sind zu beachten. Würde die NOB einfach 2 Minuten früher in Heide (Holst) losfahren, gingen die Anschlüsse aus Büsum nach Hamburg und damit eine wichtige Verbindung für Touristen an der Westküste verloren.

4. Wenn die NOB nicht halten kann, was ist die Alternative?

Die LVS hat sich den Fahrplan insbesondere aus dem Blickwinkel der Pendler noch einmal genau angeschaut und durch eine Befragung der Glückstädter Bürger konkretisiert. Insbesondere die Bedürfnisse der Pendler am frühen Morgen nach Hamburg-Altona wurden im ersten Fahrplanentwurf nicht ausreichend berücksichtigt waren. Deswegen werden jeweils morgens und nachmittags zwei weitere Verbindungen zu bisher schon geplanten Verbindungen von Glückstadt nach Altona angeboten. In Glückstadt werden damit morgens um 4:27, 5:27, 6:27 und 7:27 Züge direkt nach Altona fahren. Nachmittags fahren Züge von Altona um 14:55, 15:55, 16:55 und 17:55 direkt nach Glückstadt. Es bleibt darüber hinaus weiterhin beim ganztägigen Stundentakt von Glückstadt zum Hamburger Hauptbahnhof.

5. Warum können denn nicht zumindest die zwei ersten Züge morgens der NOB in Glückstadt halten, diese müssen schließlich in Heide (Holst) noch keine Anschlüsse aus Büsum aufnehmen?

Es wäre theoretisch möglich, zumindest morgens den ersten und zweiten Zug der NOB zusätzlich in Glückstadt halten zu lassen. Die LVS lehnt diese Lösung ab, da

- mit dem jetzt noch einmal erweiterten Fahrplanangebot für Glückstadt ein im Vergleich mit anderen Städten im erweiterten Hamburger Umland durchaus gutes Angebot vor allem direkt zum Hambuegr Hbf entsteht,

- die Fahrzeiten für deutlich weiter fahrende Pendler z. B. aus Dithmarschen nicht noch einmal verlängern werden sollten,
- der Fahrplan deutlich transparenter ist und
- der Verkehrsvertrag mit der NBE nordbahn eingehalten wird, der keine Konkurrenz in Glückstadt erlaubt. Diese Regelungen in Verkehrsverträgen sind üblich und sinnvoll, um Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenseitig vor unkalkulierbarer Konkurrenz zu schützen und ihnen eine seriöse Kalkulation ihrer Angebote zu ermöglichen.

Die zur Debatte stehenden Züge der NOB würden in einem Abstand von 14 Minuten zu den geplanten Zügen der Nordbahn in Hamburg-Altona ankommen. Die Züge der Nordbahn werden eine Fahrzeit von Glückstadt nach Altona von 39 Minuten haben. Für die Züge der NOB würde eine Fahrzeit von 34 Minuten entstehen. Nach Abwägung dieser Fakten (ungeklärte Kompensation, 14 Minuten Fahrplanversatz und 5 Minuten Fahrzeitunterschied), ist es aus Sicht der LVS sinnvoller, zusätzliche Züge bei der Nordbahn zu bestellen statt die NOB halten zu lassen. Die Situation für Krempe, Kremperheide und Herzhorn, in denen die NOB nicht halten würde, die Nordbahn aber schon, bleibt bei den Forderungen aus Glückstadt übrigens völlig außer Acht.

6. Können die zwei ersten Züge der Nordbahn frühmorgens stattdessen mittags verkehren wenn gleichzeitig morgens die zwei ersten Züge der NOB in Glückstadt halten?

Grundsätzlich gelten auch für diese Frage die oben gemachten Aussagen zu den Morgenzügen. Die Züge der NOB können aufgrund der zu kurzen Bahnsteige nicht an den Haltestellen Krempe, Kremperheide und Herzhorn halten. Der Halt der Frühzüge der NOB in Glückstadt und ein gleichzeitiger Verzicht auf die Nordbahnzüge würde daher bedeuten, dass die Halte Krempe, Kremperheide und Herzhorn frühmorgens nicht mehr adäquat bedient werden würden und deren direkte Verbindung nach Hamburg-Altona verloren ginge. Darüber hinaus zeigen die Fahrgastzahlen der heutigen Mittagszüge (siehe Tabelle im Anhang), dass in der Mittagszeit kein ausreichendes Verkehrsbedürfnis für mehr als einen Zug pro Stunde und Richtung von Glückstadt besteht.

7. Glückstadt wird in seiner Bedeutung im Vergleich zu anderen Städten schlechter mit der Bahn angebunden.

Folgende Tabelle zeigt die Fahrgast- und Einwohnerzahlen für Glückstadt im Vergleich mit anderen wichtigen Bahnhöfen an der Westküste.

	Fahrgäste (2010)	Einwohner
Glückstadt	2.085	11.500

Husum	4.852	22.000
Heide (Holst)	3.662	20.800
Itzehoe	3.612	32.400
Elmshorn	13.300	49.000

Von einer Benachteiligung Glückstadts im Vergleich zu anderen Städten der Region durch den Wegfall des NOB-Haltes zu sprechen, ist nicht gerechtfertigt. Besonders die direkte Anbindung im Stundentakt an den Hamburger Hbf ist für die Mehrzahl der Glückstädter Bürger wichtig.

8. Die LVS streicht das Angebot von heute 10 Verstärkerzügen pro Richtung auf die nachgebesserten 6 zusammen.

Nicht alle diese Verstärkerzüge befahren heute den gesamten Abschnitt Itzehoe – Hamburg. So gibt es 3 Verbindungen, die lediglich Itzehoe – Pinneberg befahren. In Pinneberg ist bei den dort endenden Zügen ein Umstieg auf die S-Bahn Richtung Hamburg erforderlich. Diese Züge sind wegen des Umstieges sehr unattraktiv und werden daher ab 2014 nicht mehr weitergeführt. Das Ortsaufkommen Itzehoe – Elmshorn rechtfertigt deren Betrieb nicht. Zusammen mit den Zügen der NOB bestehen damit von Glückstadt auch in einigen Stunden außerhalb der Hauptverkehrszeit 3 Abfahrten pro Stunde und Richtung. Die meisten dieser Halte außerhalb der Hauptverkehrszeit werden in Glückstadt von weniger als 10 Reisenden wahrgenommen. Aus diesen Nachfragezahlen lässt sich kein Angebot mit 3 Zügen pro Stunde und Richtung rechtfertigen.

9. Der Schülerverkehr nach Glückstadt wird von der LVS vergessen.

Schülerverkehr mit der Bahn nach Glückstadt findet im Wesentlichen aus den Orten Krempe, Kremperheide und Herzhorn statt. Diese Orte werden nicht von der NOB bedient. Aus den Städten mit NOB-Haltes (Elmshorn und Itzehoe) ist der Schülerverkehr nach Glückstadt marginal. Der Schülerverkehr nach Glückstadt kann daher in keinem Fall einen Halt der NOB in Glückstadt rechtfertigen.

10. Der Schülerverkehr von Glückstadt nach Elmshorn und Itzehoe zur Waldorfschule und zum Fachgymnasium wird außer Acht gelassen.

Die Anzahl Fahrschüler, die zu Schulen nach Glückstadt fahren und derzeit den SPNV nutzen beträgt im laufenden Schuljahr insgesamt 111 Schüler. Dabei handelt es sich um sogenannte "Listenschüler", die täglich nach Glückstadt zu den Schulen fahren. Das sind Schüler bis zur 10. Klasse, für die der Kreis eine Beförderungspflicht zur nächstgelegenen Schule hat. Die Anzahl an Listenschülern, die von Glückstadt aus in andere Richtungen mit der Bahn fahren, ist nach Auskunft des Kreises vernachlässigbar. Aus Norden Richtung Glückstadt fahren täglich ca. 100 Listenschüler. Die restlichen Schüler kommen aus den Dörfern rund um Glückstadt, dabei kann nicht ganz nachvollzogen werden, wie sich diese Schüler zur Schule bewegen

Die LVS hat keine Informationen darüber, welche Schüler sonst noch mit der Bahn nach Glückstadt, oder von Glückstadt in Richtung Hamburg auf eigene Kosten fahren. Dies sind z. B. die Schüler ab der 11. Klasse oder Berufsschüler.

Es gibt in Glückstadt zwei maßgebliche Schulen, eine Regionalschule (Schulbeginn 7:30; 15 Min. Fußweg vom Bahnhof) und eine Grundschule (Schulbeginn 8:00; 8 Min. Fußweg vom Bahnhof).

Das SPNV-Angebot zum Schulbeginn stellt sich heute wie folgt dar:

Die Züge aus Richtung Norden kommen um 7:00 Uhr (ohne Halt in Kremperheide) und um 7:39 Uhr in Glückstadt (mit Halt an allen Stationen) an. Beide Schulen werden rechtzeitig zum Schulbeginn erreicht.

SPNV-Angebot zum Schulbeginn ab 2015:

Die Züge aus Richtung Norden kommen künftig um 7:11 Uhr (mit Halt an allen Stationen) und um 7:27 Uhr (mit Halt an allen Stationen) in Glückstadt an. Auch künftig werden beide Schulen rechtzeitig zum Schulbeginn erreicht.

Es ist nicht auszuschließen, dass einige Schülerinnen und Schüler, die in Glückstadt wohnen, Schulen in Itzehoe besuchen. Eltern aus Glückstadt, die ihre Kinder nicht auf die Regionalschule in Glückstadt schicken wollen, sondern lieber auf ein reines Gymnasium, finden in Itzehoe 3 Gymnasien. Es ist nicht auszuschließen, dass sich für dieses Schülerinnen und Schüler die Wartezeiten ab Dezember 2014 verändern, sie bleiben aber in jedem Fall im gesetzlichen Rahmen.

Weiterhin sind in Itzehoe 2 Berufs(fach)schulen angesiedelt, die vsl. auch von einigen Glückstädtern besucht werden.

Im Rahmen der Veranstaltung im Herbst 2012 in Glückstadt wurde darüber hinaus bemängelt, dass einige Schüler aus Itzehoe nach Schulschluss nun nicht mehr nach Glückstadt gelangen. Das ist so nicht richtig. Am Nachmittag gibt es künftig stündliche Verbindungen nach Glückstadt. Ggf. verlängern sich die Wartezeiten der Schüler nach der Schule um einige Zeit. Endet die Schule z. B. immer zur vollen Stunde, so erreichen die Schüler den Bahnhof ca. 20 Minuten nach der vollen Stunde (die o. a. Schulen sind fußläufig alle in dieser Zeit erreichbar). Der nächste Zug Richtung Glückstadt fährt heute in der Regel zur Minute :24 und zur Minute :34. Künftig fahren die Züge stündlich ca. zur Minute :58 in Itzehoe ab.

Die Zahlen für den Schülerverkehr nach Glückstadt rechtfertigen in den Mittagsstunden kein Angebot von bis zu 3 Abfahrten pro Richtung in Glückstadt. Dies wird unterstützt durch die Fahrgastzahlen für die Gesamtnachfrage (siehe Tabelle im Anhang).

11. Ein Zug pro Stunde kann nicht als „gut“ bezeichnet werden.

Der Stundentakt ist in Schleswig-Holstein das Standardangebot im SPNV. Ein darüber hinaus gehendes Fahrtenangebot wird in Glückstadt während der Hauptverkehrszeit angeboten. Damit verfügt Glückstadt über ein genauso gutes und teilweise sogar besseres Angebot wie ein Großteil der anderen Stationen in Schleswig-Holstein (insbesondere im Vergleich mit Bargteheide oder Schwarzenbek).

12. Ein Ausbau der Strecke Elmshorn – Itzehoe auf 140km/h bzw. der Einsatz leistungsstärkerer Loks ab 2015 würde einen Halt der NOB in Glückstadt erlauben.

Die ab 2015 einzusetzenden Loks werden derzeit in einem bereits laufenden Ausschreibungsverfahren ermittelt. Es ist noch nicht absehbar, ob diese Loks signifikant leistungsstärker als die heute im Einsatz befindlichen Loks seien werden. Hinsichtlich einer möglicherweise höheren Anfahrszugkraft ist diese bei derzeit am Markt verfügbaren Modellen für den Personenverkehr nicht geeignet, zu einer Fahrzeitreduktion im erforderlichen Maße beizutragen.

Eine Beschleunigung des Streckenabschnittes Itzehoe – Elmshorn ist derzeit von der DB Netz AG nicht vorgesehen. Hierzu wäre es nötig sämtliche Bahnübergänge in diesem Abschnitt für die höhere Geschwindigkeit herzurichten. Probleme würde dabei insbesondere die Vielzahl privater Bauernüberwege bereiten, deren Ertüchtigung für höhere Geschwindigkeiten nicht wirtschaftlich wäre und somit eine Auflassung erforderlich sein dürfte. Über die sonstigen nötigen baulichen Anpassungen an der Strecke hinsichtlich z.B. der Tragfähigkeit der Trasse für höhere Geschwindigkeiten kann zum derzeitigen Zeitpunkt keine qualifizierte Aussage getroffen werden. Mögliche Kosten und Umsetzungszeiträume sind derzeit ebenfalls nicht zu quantifizieren.

