

## Der Marschbahnhalt in Glückstadt muss bleiben

### Argumentationspapier zu den Planungen des Ministeriums und der LVS

#### a) Aus Sicht des Standortes Glückstadt

1. Die Stadt Glückstadt ist weit überproportional durch den Wegfall von Arbeitsplätzen betroffen, der im Wesentlichen durch die ungünstige Verkehrsanbindung zu erklären ist.
2. Die Zukunftschancen der Stadt liegen in ihrer hohen Attraktivität als Wohnstandort mit guter sozialer Infrastruktur und bezahlbarem Wohnraum, sowie als Tourismusstandort. Der Wegfall des Halts der Marschbahn trifft die Stadt insbesondere bei diesen beiden Bereichen schwer. Zuzug aus dem Inneren der Metropolregion Hamburg kann den Bevölkerungsrückgang in der Region Glückstadt abmildern bzw. kompensieren.
3. Die Einkommensteueranteile sind die überragende Einkommensquelle der Stadt, Letztere ist auf Pendler mit relativ hohem Einkommen angewiesen.
4. Die Kommunen mit ähnlichen Standortbedingungen, insbesondere in Niedersachsen (z.B. Lüneburg, Stade, Buchholz), gewinnen weiteren Boden im Wettbewerb um Menschen aus der Metropolregion, die ihren Wohnort nach Kriterien wie Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, Wohnumfeld und Bezahlbarkeit ausrichten.

#### b) Aus Sicht der Menschen in Glückstadt

1. Für die Menschen, die im Westen der Stadt Hamburg ihre Arbeitsplätze haben und über Altona dorthin gelangen, scheidet Glückstadt faktisch als Wohnstandort zukünftig aus, ein Umzug ist unvermeidlich.
2. Die Nordbahn wird nicht in der Lage sein, die Kapazitäten aufzunehmen. Die sowieso durch die verlängerte Fahrzeit gestressten Pendler werden zusätzlich noch durch überfüllte Züge belastet.
3. Es dürfte gut über 1.000 Pendler sein, von denen die meisten nach Altona fahren, die massiv durch die Pläne der LVS betroffen sind. Ganz besonders trifft dies eine erhebliche Zahl von Teilzeitkräften, darunter viele Frauen und Mütter, die kaum mehr in der Lage sein werden, in akzeptabler Zeit mittags nach Glückstadt zurückzukehren. Das große Ziel „Vereinbarkeit von Familie und Beruf“, das sich die politischen Parteien auf die Fahne geschrieben haben, wird durch die Planungen ins Gegenteil verkehrt.
4. Die unzureichende Ausstattung mit Fachärzten in Glückstadt hat dazu geführt, dass insbesondere ältere und behinderte Menschen in Altona betreut werden. Die geplante Änderung ist nicht als Inklusion anzusehen, sondern führt zur Ausgrenzung.
5. Für SchülerInnen und Jugendliche, die feste Schulzeiten haben und die vor allem sicher, selbstständig und schnell nach IZ oder in den Kreis PI pendeln sollen, gilt genauso, dass sie auch in akzeptabler Zeit morgens und mittags nach Glückstadt zurückkehren können.
6. Für länger Arbeitende ist eine schnelle Anbindung am Abend zwischen 18:00 und 20:30 Uhr besonders notwendig, um ihnen einen zügigen Heimweg zu ermöglichen. Die bislang angebotene Nordbahn-Verbindung erfüllt diese Ansprüche nicht adäquat. Dabei ist nicht zu unterschätzen, dass die Kapazitätsprobleme im Bereich Hauptbahnhof / Dammtor regelmäßig zu Verspätungen führen, die die Fahrzeit weiter erhöhen.

#### c) Aus technischer Sicht

1. Trotz entgegenstehender Versprechungen hat sich die LVS nicht ernsthaft bemüht, gemeinsam mit dem Glückstädter Vertreter von „Pro Bahn“, der von Staatssekretär Dr.

Naegele ausdrücklich als vermittelnder Berater eingesetzt war, zu Lösungen zu kommen, die zeitlich umsetzbar sind.

2. Die behauptete Einsparung von 7 Minuten je Richtung ist nachweisbar falsch. Ein Halt in Glückstadt würde lediglich 3 Minuten in Anspruch nehmen.
3. Die Behauptung der DB Netz, dass zwischen den Zügen zwischen Elmshorn und Hamburg aus Sicherheitsgründen 4 Minuten Pufferzeit liegen muss, ist nicht nachvollziehbar.
4. Durch den Erwerb spurstarker Loks, die 160 km fahren können, sind 2 Minuten pro Fahrt einsparbar. Dies setzt zwar Maßnahmen an der technischen Infrastruktur an wenigen Streckenabschnitten voraus, ermöglicht aber, dass der Marschbahnhalt in Glückstadt zu jeder Zeit technisch möglich ist.

d) Aus landespolitischer Sicht

1. Die geplante Änderung wird die Menschen der Region in großer Zahl vom Zug in den Individualverkehr mit dem Auto zwingen. Dies ist nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch umwelt- und klimapolitisch ein Schritt in die völlig falsche Richtung und läuft ausdrücklich den landespolitischen Zielen zuwider.
2. Nachhaltigkeit, Natur- und Klimaverträglichkeit, Ressourcenschonung und Stärkung des ÖPNV durch das Umsetzen eines neuen Mobilitätsdenkens sind die wichtigsten Zukunftsaufgaben. Diese Bereiche werden von den geplanten Änderungen konterkariert.
3. In Hamburg entstehen weiterhin hochqualifizierte Arbeitsplätze, um die Wohnorte dieser Pendler stehen Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Wettbewerb. Als gut angebundene Region kann der Kreis Steinburg / die Region Glückstadt den Bevölkerungsrückgang abmildern bzw. kompensieren. Wettbewerbsrelevant sind schnelle und verlässliche Verbindungen über den gesamten Arbeitstag, da Fahrzeit ausschlaggebend ist.
4. Das Potenzial für mehr Zuzüge schöpft Schleswig-Holstein im Vergleich zu Niedersachsen nicht aus. Im Wettbewerb sind Lüneburg und Elmshorn gut positioniert und profitieren. Lüneburg ist jedoch zeitlich weiter als Glückstadt von Hamburg entfernt. Glückstadt besitzt ein Potenzial, das mehr ausgeschöpft werden sollte.
5. Bereits erzielte Einsparungen durch Effizienzgewinne (Netz Mitte) sollten in den Erhalt und den Ausbau von SPNV-Infrastruktur im Hamburger Umland investiert werden. Mit seinem noch nicht ausgeschöpften Potenzial bietet Glückstadt eine sinnvolle Möglichkeit, um mehr einkommensstarke Arbeitnehmer nach Schleswig-Holstein zu locken anstatt sie an Niedersachsen zu verlieren.
6. Ein wichtiges Ziel über die Parteigrenzen hinweg ist mehr Bürgerbeteiligung. Es wäre eine schallende Ohrfeige, wenn das Votum von 6.000 Menschen, davon viele Bürgerinnen und Bürger der Region, aber auch viele Touristen, durch eine Anhörung ohne weitere Konsequenzen einfach weggewischt würde.