

Die LVS hat in der Vergangenheit 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 Züge der NOB wie heute fahren zu können. Gründe sind geänderte Fahrplanlagen und die Tatsache, dass ein Zug mehr als heute fährt. Der Halt in Glückstadt ist also fahrplantechnisch nicht mehr möglich. Hinzu kommt die seit Jahren einhellige Forderung der Westküste, die Marschbahnzüge zu beschleunigen und die Gesamtfahrzeit Hamburg – Westerland auf unter drei Stunden zu verkürzen. 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 gesamte 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. 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 vom 31.10.2012: „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 ging 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.

Durch den Halt der NOB in Glückstadt müsste also eine um 3 Minuten spätere Ankunft der NOB in Elmshorn berücksichtigt werden. Dort träfe die NOB auf den Flaschenhals Elmshorn – Hamburg, wo sich sämtliche Züge von der Westküste und aus Kiel / Flensburg sowie der gesamte Güterverkehr Skandinavien – Mitteleuropa nur ein Gleis pro Richtung teilen müssten. Ein Überholen oder dichtes Auffahren wie auf der Autobahn ist im Bahnverkehr nicht möglich, so dass der direkt hinter der NOB folgende Regionalzug ebenfalls um 3 Minuten nach hinten geschoben werden müsste. Diese Verschiebung des Regionalzuges würde wiederum dazu führen, dass auch der auf den Regionalzug

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-Altona 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 (Holstein) ist ein Bahnknoten im Taktfahrplan Schleswig-Holstein mit garantierten kurzen Umsteigemöglichkeiten. Die Mindestumsteigezeiten aus Büsum sind zu beachten. Würde die NOB 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. Dabei mussten wir feststellen, dass insbesondere die Bedürfnisse der Pendler (telefonische Befragung der Glückstädter Bürger im September 2012) am frühen Morgen nach Hamburg-Altona 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 Uhr Züge direkt nach Altona fahren. Nachmittags fahren Züge von Altona um 14:55, 15:55, 16:55 und 17:55 Uhr direkt nach Glückstadt. Es bleibt natürlich 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? Ebenso die drei letzten Züge der NOB ab Hamburg?

Es wäre möglich, zumindest morgens den ersten und zweiten Zug der NOB nach Hamburg sowie abends die letzten drei Züge der NOB ab Hamburg zusätzlich in Glückstadt halten zu lassen. Aus Sicht der LVS sprechen folgende Gründe dagegen:

- Mit dem jetzt noch einmal erweiterten Fahrplanangebot hat Glückstadt ein im Vergleich mit anderen Städten im erweiterten Hamburger Umland durchaus gutes Angebot. Daher ist es nicht gerechtfertigt, die Fahrzeiten für deutlich weiter fahrende Pendler, z. B. aus Dithmarschen und Nordfriesland, noch einmal zu verlängern.
- Der Fahrplan ist so deutlich transparenter.

- *Der Verkehrsvertrag mit der NBE nordbahn, der keine Konkurrenz in Glückstadt erlaubt, ist einzuhalten. Diese Regelungen sind in Verkehrsverträgen des Landes üblich und sinnvoll, um Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenseitig vor unkalkulierbarer Konkurrenz zu schützen und ihnen eine seröse Kalkulation ihrer Angebote zu ermöglichen.*
- *Die zur Debatte stehenden Morgenzüge der NOB würden in einem Abstand von 14 Minuten zu den geplanten Zügen der Nordbahn in Hamburg-Altona ankommen. Die Züge der Nordbahn haben eine Fahrzeit von Glückstadt nach Altona von 39 Minuten. Für die Züge der NOB würde eine Fahrzeit von 34 Minuten entstehen.*

Nach Abwägung dieser Fakten ist es aus Sicht der LVS sinnvoller, zusätzliche Züge bei der Nordbahn zu bestellen, statt die NOB halten zu lassen. Die Situation für die Stationen Krempe, Kremperheide und Herzhorn, in denen die NOB nicht halten würde, die Nordbahn aber schon, bleibt bei den Forderungen aus Glückstadt übrigens völlig unbeachtet.

Im Abendverkehr ab 21 Uhr fahren die Züge der nordbahn nach Glückstadt auch weiterhin ab Hamburg-Altona. Auch hier würde in Zukunft lediglich ein Abstand von 16 Minuten zwischen der Abfahrt der NOB und der Nordbahn liegen. Daher gelten auch hier die selben Gründe wie für die Morgenzüge.

6. Was kostete der Verzicht auf die Exklusivität der nordbahn-Halte – was müsste das Land an nordbahn und/oder NOB zahlen, wenn die NOB weiter hielte?

Vorstellbar und mit den beteiligten Unternehmen bereits andiskutiert ist eine Regelung, bei der die nordbahn auch die Einnahmen der NOB für den Halt in Glückstadt und die NOB einen finanziellen Ausgleich für die erhöhten Betriebskosten erhielte. Da der regelmäßige Halt der NOB jedoch fahrplantechnisch nicht möglich und der Halt einzelner Züge nach fachlicher Einschätzung der LVS nicht sinnvoll ist, fehlt für entsprechende weitergehende Verhandlungen mit nordbahn und/oder NOB die sachliche Grundlage.

7. 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.

8. Warum kann die NOB nicht zumindest in der Nebenverkehrszeit in Glückstadt halten? Die Trassenkonflikte im Abschnitt Elmshorn – Hamburg bestehen doch nur in der Hauptverkehrszeit.

Der Vorschlag ist zwar auf dem Papier umsetzbar, jedoch aus Sicht der LVS aus mehreren Gründen abzulehnen.

- *Der Vorschlag würde bedeuten, dass sich die Wendezeit in Hamburg-Altona von geplanten 20 Minuten auf nur noch 14 Minuten verkürzen würde. Damit wäre der Betrieb der Marschbahn, der aufgrund einer hohen Zahl an Zwangspunkten (Eingleisigkeiten, Hindenburgdamm, Klappbrücke Itzehoe) bereits heute sehr verspätungsanfällig ist, nicht mehr zuverlässig durchzuführen. Die Anzahl der Verspätungen würde deutlich zunehmen.*
- *Der Vorschlag sieht für Züge der NOB einen Halt in Glückstadt vor, die damit im Abschnitt Elmshorn - Hamburg freie Takttrassen der Regionalzüge Elmshorn - Hamburg belegen. Das hätte zur Folge, dass die mittelfristig geplante Verdichtung des Angebotes für Orte wie Prisdorf oder Tornesch nicht mehr möglich wäre. Gerade im Korridor Elmshorn - Tornesch - Hamburg ist jedoch bei anhaltendem Fahrgastanstieg eine Ausweitung des Angebotes dringend nötig.*
- *In der Nebenverkehrszeit zeigen die Fahrgastzahlen, dass der Halt der NOB in Glückstadt auch heute unterdurchschnittlich genutzt wird.*

Gleichzeitig werden gerade in der Nebenverkehrszeit die Züge der NOB sehr stark von Touristen im Fernreiseverkehr genutzt. Diese Fahrgäste wünschen kurze Reisezeiten und verlässliche Anschlüsse in Hamburg-Altona zum Fernverkehr. Ein Halt in Glückstadt stünde diesem entgegen.

9. Gibt es Leerzüge der Nordbahn, die sinnvoll für fahrplanmäßige Fahrten geöffnet werden könnten?

Nein, die Nordbahn hat ihre Umlaufpläne derartig optimiert, dass fast keine unproduktiven Leerfahrten mehr bestehen. Derzeit plant die Nordbahn nur noch zwei Leerfahrten. Einer dieser Züge verkehrt zwar in der nachmittäglichen Berufsverkehrszeit um circa 16:50 Uhr ab Itzehoe nach Hamburg, liegt damit aber nur 6 Minuten vor einem fahrplanmäßigen Zug der Nordbahn von Itzehoe nach Hamburg-Altona.

Ein weiterer Leerzug ist abends nach 20 Uhr ab Itzehoe Richtung Hamburg nur bis Elmshorn geplant.

10. 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 Fahrgastaufkommen Itzehoe – Elmshorn rechtfertigt deren Betrieb nicht. Zusammen mit den Zügen der NOB bestehen damit z.Z. von Glückstadt - auch in einigen Stunden außerhalb der Hauptverkehrszeit - 3 Abfahrten pro Stunde und Richtung. Die meisten dieser Halte außerhalb der Hauptverkehrszeit werden jedoch in Glückstadt von weniger als 10 Reisenden wahrgenommen. Aus diesen Nachfragezahlen lässt sich kein Angebot mit 3 Zügen pro Stunde und Richtung rechtfertigen.

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

Die vorhandenen Angaben zum Schülerverkehr des Kreises sind summarisch und lassen keine Bewertung individueller Betroffenheiten zu.

Schülerverkehr mit der Bahn nach Glückstadt findet nach Aussage des Kreises Steinburg im Wesentlichen aus den Orten Krempe, Kremperheide und Herzhorn statt. Diese Orte werden nicht von der NOB bedient. Aus den Städten mit NOB-Halten (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.

Nach Aussage des Kreises nutzen derzeit 111 Schüler den SPNV für Fahrten zu Schulen nach Glückstadt. Dabei handelt es sich um sogenannte "Listenschüler" - also 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 zur Schule 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, für die die Reisekette nicht genau nachvollzogen werden kann.

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

Es gibt in Glückstadt drei maßgebliche Schulen, ein Gymnasium (Schulbeginn 7:30 Uhr; 10 Min. Fußweg vom Bahnhof), eine Regionalschule (Schulbeginn 7:30 Uhr; 15 Min. Fußweg vom Bahnhof) und eine Grundschule (Schulbeginn 8:00 Uhr; 8 Min. Fußweg vom Bahnhof).

Alle Schulen werden heute und auch nach Einführung des neuen Fahrplans (ab 2015), auch unter Berücksichtigung der Fußwege, zur ersten Stunde erreicht.

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

Für Schülerinnen und Schüler, die in Glückstadt wohnen und die Schulen in Elmshorn oder Itzehoe besuchen, werden sich die Wartezeiten ggf. ab Dezember 2014 verändern. Für wie viele Schülerinnen und Schüler zu den einzelnen Schulen sich Wartezeiten ändern werden, kann anhand der vorliegenden Informationen nicht genau ermittelt werden. Die Gesamtzahl an Einsteigern in die Züge ab ca. 13:00 Uhr ist dem Anhang zu entnehmen.

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

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

Die ab 2015 einzusetzenden Dieselloks 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 sein werden. Eine möglicherweise höhere Anfahrzugkraft als bei derzeit für den Personenverkehr am Markt verfügbaren Modellen wäre allerdings nicht geeignet, zu einer Fahrzeitverkürzung 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 machen würde. Über die darüber hinaus 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 benennen.

14. Glückstadt wird in seiner Bedeutung im Vergleich zu anderen Städten verkannt

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

	Ein- und Aussteiger täglich (2010)
Glückstadt	2.085
Husum	4.852
Heide (Holst)	3.662
Itzehoe	3.612
Elmshorn	13.300

Es ist also nicht gerechtfertigt, im Vergleich zu anderen Städten der Region von einer Benachteiligung Glückstadts durch den Wegfall des NOB-Haltes zu sprechen.

15. 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 (teilweise sogar besseres) Angebot wie ein Großteil der anderen Stationen in Schleswig-Holstein (insbesondere im Vergleich mit Bargteheide oder Schwarzenbek).

16. Kann in der neuen Ausschreibung der Marschbahn ein Halt der Express-Züge Hamburg – Sylt in Glückstadt als Option gefordert werden?

Ein Halt der Express-Züge in Glückstadt wird auch nach der Ausschreibung des Bahnnetzes West voraussichtlich fahrplantechnisch nicht möglich sein. Theoretisch wäre dieser Halt denkbar, wenn schnellere und spurtstärkere Lokomotiven eingesetzt und die Infratrutklur entsprechend angepasst würden und damit trotz des zusätzlichen Haltes die nötige Fahrzeit gehalten werden könnte. Diese Lokomotiven sind jedoch nicht Bestandteil der gegenwärtig laufenden Ausschreibung zur Fahrzeugbereitstellung im Netz West.

Um auf mögliche neue Entwicklungen eingehen zu können, ist es möglich, die Bieter bei der Ausschreibung des Verkehrs im Netz West um optionale Angebote mit einem Halt in Glückstadt zu bitten.



Fahrplan und Fahrgastnachfrage des mittäglichen Schülerverkehrs

Fahrplan heute																				verkehr nur im Winter									
	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger					
Itzehoe	21	12:56		65	13:22		21	13:37		11	13:46		48	14:22		25	14:37		78	15:22		22	15:37	8	14	15:46		0	
Kremperheide				2	13:28	5							1	14:28	8				2	15:28	4	0		0				1	
Krempe	1	13:05	4	5	13:33	10				1	13:55	3	5	14:33	5				4	15:33	7	0		0	3	15:55		1	
Glückstadt	9	13:10	7	14	13:39	19	7	13:49	11	5	14:00	5	13	14:39	13	8	14:49	7	19	15:39	20	8	15:49	10	4	16:00		9	
Herzhorn				2	13:43	6							2	14:43	2				1	15:43	5	0		0				0	
Elmsborn		13:22	8		13:52	16			34		14:01			14:52	14			33	26	15:52	22	18	16:01	23	18	16:12		5	
Hamburg-Altona		Pinneberg			14:20						Pinneberg			15:20						15:20		18	16:25	94			Pinneberg		
Hamburg Hbf																													

Fahrplan neu																														
	NBE						NBE						NBE						NBE											
Itzehoe																														
Kremperheide																														
Krempe																														
Glückstadt																														
Herzhorn																														
Elmsborn																														
Hamburg-Altona																														
Hamburg Hbf																														

Fahrplan heute																				verkehr nur im Winter						verkehr nur im Winter													
	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger	Einsteiger	NOB	Aussteiger	Einsteiger	RB	Aussteiger									
Hamburg Hbf																																							
Hamburg-Altona																																							
Elmsborn	32	10:33		5	10:37		27	11:33		21	11:45		10	12:40		46	12:33		9	12:37		40	13:46		21	13:33		18	13:45		61	14:33		24	14:37		51	15:33	
Herzhorn				2	11:04	1				1	12:21	2				0,4	13:13	2							0			3	14:21	4	0			3	15:13	4	0		
Glückstadt	8	11:06	11	4	11:17	5	7	12:06	18	14	12:25	23	43	12:51	8	7	13:06	14	8	13:17	13	10	13:57	29	9	14:06	19	20	14:25	26	10	15:06	40	11	15:17	28	11	16:06	48
Krempe				4	11:23	2				2	12:31	7	1	12:57	32				3	13:23	5	3	14:03	10			0	2	14:31	22			0	1	15:23	15		0	
Kremperheide				0,5	11:27	2				0,1	12:35	3				0,5	13:27	5										0	1	14:35	5			1	15:27	6		0	
Itzehoe				11	11:34	13					12:42	21																											

Fahrplan neu																																							
	NBE						NBE						NBE						NBE																				
Hamburg Hbf																																							
Hamburg-Altona																																							
Elmsborn																																							
Herzhorn																																							
Glückstadt																																							
Krempe																																							
Kremperheide																																							
Itzehoe																																							