

Dokumentation

der

Ergebnisse der Informationsveranstaltung „NAH.SH vor Ort“ im Rathaus der Stadt Pinneberg am 12. Mai 2015

Auftraggeber:

NAH.SH GmbH
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Moderator/ Dokumentation:

JOACHIM MÖLLER
PLANUNG UND MODERATION
Tornberg 22
22337 Hamburg
Fon 040 41 30 38 66
Fax 040 41 30 38 67

Hamburg, 21.05.2015

Ablaufplan der Öffentlichkeitsveranstaltung „NAH.SH vor Ort“ in Pinneberg am 12. Mai 2015

Arbeitsschritt	Inhalte/ Methode	Zeit- bedarf	Material
Begrüßung und Einführung Frau Bgm. Steinberg + Herr Wewers (NAH.SH)	Begrüßung/ Einführung Übergabe der Moderation an Herrn Möller	18.00 - 18.10	
Ablauf Herr Möller	Was soll heute hier passieren?	18.10 - 18.15	Tagesordnung auf Plakat (1)
Themen des Abends Herr Möller	Welche Rückmeldungen/ Beschwerden gab es seit dem 14.12.2014 Inkl. Klärung von Verständnisfragen + Ergänzungen	18.15 - 18.35	Plakate (3) mit den wichtigen Themen
Ergänzung der Themen Herr Möller	Was muss noch ergänzt werden?	18.35 - 18.45	Plakate ergänzen (+1)
Podiums- diskussion Herr Möller	Die identifizierten Themen werden abgearbeitet Podium: Frau Steinberg (Bürgermeisterin Pinneberg) Herr Wewers (NAH.SH) Herr Kiphard (NAH.SH) Herr Nissen (nordbahn) Herr Guggenberger (Regionalbahn SH)	18.45 - 19.40	Moderationswand Ergebnisspeicher (2)
Perspektive Herr Möller	Welche Wünsche haben Sie zur zukünftigen Entwicklung des Bahnverkehrs in Pinneberg?	20.40 - 20.50	Moderationswand mit Themenspeicher (1)
Zusammen- fassung Herr Möller	Zusammenfassung der Ergebnisse des Abends anhand der Plakate	19.50 - 19.55	Alle Moderationswände und Poster (7)
Ausblick/ Schlusswort Frau Steinberg		19.55- 20.00	

1. Fragenkomplex zur nordbahn:

Themen: überfüllte Züge, Zugausfälle, Verspätungen

Frage: Warum verlief der Betriebsstart so katastrophal? Warum kommt es bei der nordbahn so häufig zu überfüllten Zügen, Zugausfällen, Verspätungen?

Herr Nissen (nordbahn):

Der Fahrzeughersteller Stadler hat die bestellten Fahrzeuge nicht rechtzeitig geliefert. Ursache waren Produktionsengpässe, die vorher nicht absehbar waren. Im Dezember 2014 fehlten damit fünf Züge und die nordbahn musste den Betrieb mit einer kleineren Flotte und Leihfahrzeugen aufnehmen. Ein Test der neuen Fahrzeuge im laufenden Betrieb war kaum möglich, es gab vorab nur einzelne Testfahrten in Brandenburg; die (größtenteils neu eingestellten) Triebfahrzeugführer konnten sich also vor dem Fahrplanwechsel nicht mit den neuen Fahrzeugen vertraut machen und auch das Kuppeln in Elmshorn nicht unter echten Bedingungen üben. Deshalb kam es nach der Betriebsaufnahme zu Problemen. Die nordbahn hatte dazu in den ersten Wochen mit technischen Störungen an den Fahrzeugen zu kämpfen.

Infolge dessen standen weniger Kapazitäten und Sitze zur Verfügung als geplant. Seit Ostern dieses Jahres steht die gesamte Wagenflotte zur Verfügung und die Lage hat sich entspannt. Die Kopplungsprobleme sind behoben und eine Korrektur der meisten Probleme an Klimaanlage, Türen usw. hat stattgefunden.

Die Analyse der aktuellen Situation zeigt, dass zur Hauptverkehrszeit (HVZ) genügend Kapazität auf der Strecke von Pinneberg nach Hamburg-Altona zur Verfügung steht. Es gibt jedoch bei einzelnen Fahrten von Pinneberg nach Hamburg Hauptbahnhof in der Hauptverkehrszeit Kapazitätsengpässe.

Laut Statistik fahren mittlerweile bis zu 90 Prozent der Züge pünktlich (Anmerkung: Verspätungen werden ab 5 Minuten gewertet, ab 30 Minuten Verspätung gilt die Fahrt als ausgefallen).

Herr Wewers (NAH.SH):

Der Abschnitt südlich von Elmshorn ist das größte Infrastrukturnadelöhr in Schleswig-Holstein. Hier wiegeln sich Verspätungen schnell auf. Der Stau auf den Gleisen ist durch die begrenzte Infrastruktur verursacht.

Thema: Kommunikation

Fragen: Warum funktioniert die Kommunikation zu Verspätungen und Zugausfällen nicht? Verspätungen der nordbahn sollen konkreter und zeitiger angesagt werden, damit Fahrgäste zur Not auf die S-Bahn umsteigen können.

Nachtrag NAH.SH:

Die Hamburger Verbindungsbahn wird sehr stark befahren mit Zügen des Nah-, Fern- und Güterverkehrs. Gerade im Falle von Verspätungen des Fernverkehrs kann es passieren, dass die Sortierung der Züge durcheinander gerät: Der Nahverkehr wird zurückgehalten, damit Fernzüge ihr Gleis im Hauptbahnhof für dort auf Einfahrt wartende andere Züge möglichst schnell räumen. Da die Anzeiger jeweils nur den direkt folgenden nächsten Zug anzeigen können, und auch der Disponent die Züge der Reihe nach bearbeitet, ist die elektronische Fahrgastinformation der DB Station und Service AG dann damit überfordert, zusätzliche Information zu noch kommenden verspäteten Zügen zu geben. Das ist nicht der nordbahn anzulasten, sondern ein generelles Problem an allen Bahnhöfen, an denen lediglich ein Zug pro Anzeiger gelistet werden kann. Es ist Aufgabe der DB Station und Service AG, die Züge korrekt auszuweisen. Es haben bereits Gespräche zwischen nordbahn und DB Station und Service stattgefunden, um das Problem in den Griff zu bekommen.

Thema: Fahrkarten

Frage: Es gibt scheinbar neue Fahrkarten von Pinneberg nach Elmshorn. Welches Ticket ist das richtige?

Nachtrag NAH.SH:

Das Fahrkartensortiment hat sich mit der Betriebsübernahme der nordbahn nicht verändert.

Thema: Ausstattung der Züge/ Komfort

Frage: Warum sind die Sitze der ersten Klasse nicht breiter als in der zweiten?

Antwort Herr Nissen (nordbahn):

Die Breite der Sitze ist – auch in der ersten Klasse – bedingt durch die Gesamtzahl der Sitze und durch ihren Abstand. Breitere Sitze könnte man also nur einbauen, wenn man insgesamt weniger Sitze zur Verfügung stellt. Der nordbahn war es bei einem S-Bahn-ähnlichen Verkehr mit einer durchschnittlich eher kurzen Verweildauer der Fahrgäste wichtiger, ausreichend Sitze vorzuhalten. Insgesamt haben die Sitze einen sehr guten Standard, was auch Tests ergeben haben. In der ersten Klasse sind die Bezüge als Komfortplus aus Leder.

Frage: Kann man das Licht heller einstellen? Es genügt nicht zum Lesen.

Antwort Herr Nissen (nordbahn):

Die Lichtintensität wird subjektiv wahrgenommen. Die nordbahn kann es in dieser Frage nicht allen Fahrgästen Recht machen und versucht, ein gutes Mittelmaß zu erreichen.

Frage: Wieso gibt es nicht mehr Türen, wenn die nordbahn vorrangig Stationen anfährt, an denen so viele Leute ein- und aussteigen? Und warum sind Türen und Trittstufen ständig gestört?

Antwort Herr Nissen (nordbahn):

Für die nordbahn steht die Sicherheit an erster Stelle, und die ist durch die vorhandenen Türen und Abstände gewährleistet. Die Züge sind normgerecht gebaut und die Möglichkeiten begrenzt. Die Anzahl der Türen ist auch durch die Anzahl der Sitze bedingt: Hätten wir mehr Türen, wären weniger Sitzplätze vorhanden.

Wenn eine Trittstufe beim Ausfahren gegen eine Bahnsteigkante stößt oder sich verkantet – was zum Beispiel in Kurven oder an Bahnsteigen mit wechselnden Höhen (wie in Pinneberg oder Elmshorn) vorkommen kann, blockiert die Tür und lässt sich nicht mehr öffnen. Diese Sicherheitsfunktion der Trittstufen dient aber letztlich auch dem Schutz der Fahrgäste.

Thema: Ausschreibung/ Verkehrsvertrag mit der nordbahn

Frage: Die Fahrgäste bezahlen für die Nutzung der nordbahn den gleichen Preis wie vor dem Betreiberwechsel, obwohl der Service sinkt. Die nordbahn nutzt das Stromnetz und die Gleise der DB, zahlt geringere Löhne – was ist dann der Unterschied zur DB? Was ist das Konzept der nordbahn? Wo bleibt das Geld?

Antwort Herr Nissen (nordbahn):

Die Angestellten der nordbahn werden nach dem gleichen Tarif bezahlt wie die Mitarbeiter der DB. Von „Dumpinglöhnen“ kann keine Rede sein.

Antwort Herr Wewers (NAH.SH):

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ist ein zweigeteiltes System eingeführt worden. Die langlaufenden Schnellverkehre, die den Anschluss der nördlichen Landesteile Schleswig-Holsteins an die Metropole Hamburg herstellen, wurden dabei von den Stadt-Umlandverkehren (weitgehend innerhalb des HVV) getrennt. Die langlaufenden Verkehre halten deshalb weniger häufig als zuvor. Dafür ermöglichen die Züge der nordbahn einen

hochwertigen Pendlerverkehr für die Orte im Hamburger Umland mit sehr modernen und komfortabel ausgestatteten Zügen. Die nordbahn stellt ca. 30 Prozent mehr Sitzplätze zur Verfügung, als vor dem Fahrplanwechsel verfügbar waren. In Brokstedt hielt vor dem Fahrplanwechsel einmal je Stunde und Richtung die alte Regionalbahnlinie, die zwischen Neumünster und Hamburg-Altona unterwegs war. Diese RB-Linie wurde nördlich von Wrist eingespart. Das Geld wurde u. a. in die Verbesserung des Angebotes im Netz Mitte und in neue Fahrzeuge investiert.

Frage: Warum fand diese Ausschreibung überhaupt statt? Warum wurde die nordbahn beauftragt, wenn diese scheinbar nicht fähig ist, die Erfordernisse zu erfüllen? Wer hat den finanziellen Vorteil?

Nachtrag NAH.SH:

SPNV-Leistungen in Schleswig-Holstein werden seit 1998 in regelmäßigen Abständen ausgeschrieben. Durch diesen Wettbewerb auf der Schiene konnte das Land große Einsparungen erzielen und die frei werdenden Mittel nutzen, um sie wiederum in den Ausbau des ÖPNV zu investieren. Das ÖPNV-System wird dabei in seiner Gesamtheit betrachtet. Der Wettbewerb ist im Sinne der Kunden, weil er in der Regel zu einer Angebotsverbesserung führt. Zudem hat der Bundesgerichtshof 2011 in einem Urteil festgestellt, dass SPNV-Leistungen grundsätzlich ausgeschrieben werden müssen. Der bisherige Verkehrsvertrag im Netz Mitte mit der DB Regio lief im Dezember 2014 aus, deshalb war eine Ausschreibung nötig. Die nordbahn hat ein gutes und wirtschaftliches Angebot abgegeben und deshalb den Zuschlag im Netz Mitte Los B erhalten. Im Netz Nord auf der Strecke Büsum – Neumünster hat das Unternehmen bereits in der Vergangenheit bewiesen, dass es seinen Vertrag gut erfüllen kann. Dass die nordbahn die vertraglich vereinbarte Leistung nach dem Fahrplanwechsel nicht vollständig fahren konnte, lag vorrangig daran, dass die Fahrzeuge zu spät ausgeliefert wurden, es technische Probleme gab und die Mitarbeiter der nordbahn nicht ausreichend Zeit für Testfahrten unter echten Bedingungen hatten. Der Betrieb hat sich stabilisiert, was der NAH.SH GmbH zeigt, dass die nordbahn in der Lage sein wird, ihren Vertrag langfristig gut einzuhalten.

Fragen: Warum wurde der Fahrplan umgestellt, wenn klar war, dass der nordbahn noch Fahrzeuge fehlen und es noch technische Probleme gibt?

Nachtrag NAH.SH:

Der Fahrplan im SPNV ist ein Gesamtkonstrukt, in dem viele Stellschrauben zusammenwirken. Die Fahrplaner der NAH.SH GmbH stimmen den Fahrplanentwurf für Schleswig-Holstein zunächst mit Landkreisen, Kommunen und Nachbarländern ab, die ihre Busverkehre entsprechend koordinieren. Die Fahrplaner reichen den Entwurf dann beim Infrastrukturbetreiber DB Netze AG ein. Diese prüft den Fahrplan und führt sämtliche geplanten Nah-, Fern- und Güterverkehre regions- und länderübergreifend zu einem Gesamtfahrplan zusammen. Man kann also nicht einen Teil des Fahrplans verändern, ohne an einem anderen Punkt die Trassenbelegung oder Anschlüsse aus dem Gleichgewicht zu bringen. Die NAH.SH GmbH hatte damit nicht die Möglichkeit, im Dezember kurzfristig zu entscheiden, dass der Fahrplan doch nicht umgestellt wird.

Thema: Fahrplan/ Veränderung der Taktung

Fragen: Was sind die Beweggründe für diesen neuen Fahrplan gewesen, warum wurde der Fahrplan überhaupt verändert? Warum wurde Pinneberg „abgekoppelt“?

Antwort Herr Wewers (NAH.SH):

Der alte Fahrplan war überholt und ist gerade im Hamburger Umland an seine Grenzen gestoßen. Die RE-Züge von Kiel und Flensburg nach Hamburg waren in der Hauptverkehrszeit ab Elmshorn sehr stark ausgelastet und teilweise überlastet. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 ist ein zweigeteiltes System eingeführt worden. Die Langstreckenzüge halten weniger häufig als zuvor. Dafür decken die kürzer laufenden Züge

der Nordbahn die kleineren Orte ab.

Nachtrag NAH.SH:

Durch den A7-Ausbau werden in den nächsten Jahren noch deutlich mehr Fahrgäste erwartet – vor allem aus Kiel, Neumünster, Wrist und Elmshorn. Die NAH.SH GmbH musste hier im Sinne aller Fahrgäste für eine Entzerrung der Verkehre sorgen, zumal der Abschnitt südlich Elmshorns das größte Infrastruktur-Nadelöhr in Schleswig-Holstein ist. Deswegen läuft der Metropolverkehr nun getrennt von den lang laufenden Bahnlinien. Auf diese Weise können die für den Abschnitt Elmshorn – Hamburg benötigten großen Kapazitäten auf diesen Bereich konzentriert werden und müssen nicht auf den langen Laufwegen von/ nach Flensburg und Kiel mitgeführt werden, wo sie nicht benötigt werden.

Ziel der Fahrplangestaltung ist es, viele Aspekte zu berücksichtigen: Die steigende Nachfrage aus Kiel, Neumünster und Elmshorn Richtung Hamburg, den Wunsch vieler Pendler nach einer schnellen Verbindung von und nach Hamburg, einen regelmäßigen Fahrplankontakt und die beschränkten Möglichkeiten der je Richtung nur eingleisigen Bahnstrecke Elmshorn – Pinneberg – Hamburg Hauptbahnhof. Von dem neuen Fahrplan profitieren viele Pendler, trotzdem führt er für einzelne Fahrgäste zu Nachteilen. Bei der Gestaltung des Fahrplans wurde auch berücksichtigt, dass Pinneberg über eine sehr gute S-Bahn-Anbindung nach Hamburg verfügt.

Warum hat sich die Taktung der Fahrten verändert? Die Abfahrten von Hamburg Hauptbahnhof und Hamburg Altona in der Hauptverkehrszeit sind fast gleich getaktet. Ist da keine andere Variante möglich (z.B. alle halbe Stunde vom anderen Bahnhof)?

Nachtrag NAH.SH:

Die RB 71 startet zum Beispiel am Nachmittag in der Hauptverkehrszeit um 16.55 Uhr von Hamburg-Altona, und die RB 61 fährt dann um 17.06 Uhr vom Hamburger Hauptbahnhof ab. Das ist ungünstig für Pendler, die bei einer Verspätung der RB 71 gern auf die RB 61 ausweichen wollen, weil sie diese nicht rechtzeitig erreichen. Durch die längere Fahrtzeit der RB 61 vom Hauptbahnhof vergrößert sich der Abstand der beiden Regionalbahnen während der Fahrt jedoch, sodass die Züge Pinneberg mit einem Abstand von knapp 20 Minuten erreichen. Im späteren Verlauf sind die Züge also nicht mehr fast gleichzeitig unterwegs. Fahrgäste haben in der HVZ bei Verspätungen einer Verbindung aber die Möglichkeit, die RB 71 zu nutzen, die dann um 17:34 Uhr ab Hamburg-Altona fährt. Damit besteht in der HVZ rund alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit zwischen Hamburg-Altona und Pinneberg.

Die Verbindungsbahn zum Hamburger Hauptbahnhof ist so eng belegt, dass es für die Nordbahn-Züge bzgl. der Abfahrtszeiten kaum noch Variationsmöglichkeiten gibt, ohne das Gesamtgefüge aus dem Gleichgewicht zu bringen.

Anmerkung: Morgens ist es nicht zu schaffen, zeitig von Pinneberg nach Hamburg-Altona zur Arbeit zu pendeln.

Nachtrag NAH.SH:

Das Fahrplanangebot zwischen Pinneberg und Hamburg-Altona hat sich morgens nicht grundsätzlich geändert. Es fahren zwei Regionalbahnen und sechs S-Bahnen je Stunde. Verändert hat sich nur, dass nicht mehr die Regionalbahn Schleswig-Holstein, sondern die Nordbahn die Verkehrsleistung erbringt. Nachdem nun alle Neufahrzeuge in Betrieb und die meisten technischen Probleme gelöst sind, gehen Nordbahn und NAH.SH GmbH davon aus, dass sich auch die Pünktlichkeit weiter erhöht und der Betrieb sich weiter stabilisiert.

2. Fragenkomplex: Halt der RE-Züge Richtung Hamburg

Fragen: Warum halten die Züge des Regionalexpress aus Kiel Richtung Hamburg nicht mehr in Pinneberg? Warum können aber weiter einige Regionalexpress-Züge in Richtung Hamburg in Pinneberg halten und andere nicht?

Nachtrag NAH.SH:

Die RE-Züge der Regionalbahn Schleswig-Holstein waren vor dem Fahrplanwechsel in der Hauptverkehrszeit bereits ab Elmshorn so stark ausgelastet, dass für weitere Reisende – zum Beispiel aus Tornesch oder Pinneberg – kaum noch Platz war. Um dieser starken Auslastung entgegenzugewirken, hat die NAH.SH GmbH im Dezember ein neues Fahrplankonzept umgesetzt. Es sieht vor, dass es schnelle langlaufende Verbindungen mit Regionalexpresszügen nach Hamburg gibt, die im Hamburger Umland nicht überall halten und durch die kurzen Fahrzeiten wichtige Anschlüsse für viele Fahrgäste sicherstellen. Zusätzlich fahren Regionalbahnen, die alle Bahnstationen bedienen. Bei den neuen Regionalbahnen der Nordbahn konnte die Kapazität zudem im Vergleich zu den früheren Fahrzeugen der RB SH ausgeweitet werden.

Dass einige RE-Züge Richtung Hamburg noch in Pinneberg halten, hat mit der Auslastung der Züge zu tun. Züge, die gegen die sogenannte ‚Lastrichtung‘ verkehren (morgens aus Richtung Hamburg, abends in Richtung Hamburg) sind weniger stark ausgelastet. Zudem wird die Hamburger Verbindungsbahn früh morgens und abends noch nicht so stark von Fernverkehrszügen befahren. Damit haben die RE-Züge hier etwas mehr Spielraum im Fahrplan, der evtl. für einzelne Halte genutzt werden kann: So kann z. B. der Zug um 18:56 Uhr von Flensburg in Pinneberg halten, ohne dass in Hamburg Hauptbahnhof dadurch wichtige Anschlüsse an den Fernverkehr verloren gehen. Der Zug um 6:37 Uhr ab Pinneberg Richtung Norden hält speziell für die Pendler in Richtung Neumünster und Kiel. Dieser Zug ist morgens zwischen Hamburg und Pinneberg nicht so stark ausgelastet, und es bestehen im Hamburger Hauptbahnhof noch keine wichtigen Anschlüsse. Für Züge, die in Lastrichtung verkehren, sieht das Bild komplett anders aus. Die RE-Züge sind in der Hauptverkehrszeit ab / bis Elmshorn überlastet.

Frage: Warum hält der Regionalexpress nur einmal die Stunde in Brokstedt und einmal die Stunde in Pinneberg? Warum gibt es keine 30-Minuten-Taktung mehr?

Nachtrag NAH.SH:

Es gab für Pinneberg und Brokstedt auch vor dem Fahrplanwechsel keinen 30-Minuten-Takt aus RE-Zügen. Früher gab es zwei Verbindungen je Stunde für Pinneberg – eine mit Regionalbahn und eine mit Regionalexpress – die jedoch in der Regel im Abstand von 10 bis 15 Minuten ab Pinneberg fuhren. Seit Dezember können Pinneberger Fahrgäste die modernen Expresszüge der Nordbahn nutzen, die stündlich von Itzehoe bis zum Hamburger Hauptbahnhof fahren. Nach Hamburg-Altona gibt es weiter den ganzen Tag über eine und in der Hauptverkehrszeit zwei Verbindungen pro Stunde. Zusätzlich profitieren Fahrgäste aus Pinneberg von einer guten S-Bahn-Anbindung.

In Brokstedt hielt vor dem Fahrplanwechsel einmal je Stunde und Richtung die alte Regionalbahnlinie, die zwischen Neumünster und Hamburg-Altona unterwegs war. Diese RB-Linie bediente zwischen Neumünster und Wrist nur den Halt Brokstedt und verkehrte damit im Wesentlichen nur für die wenigen Fahrgäste dort. Mit dem neuen Fahrplankonzept wurde die RB-Linie nun auf den Abschnitt Wrist – Hamburg Altona eingekürzt. Damit Brokstedt weiter eine Bahnanbindung hat, hält jetzt die RE-Linie 70 dort.

Frage: Warum hält nicht die Nord-Ostsee-Bahn in Pinneberg?

Nachtrag NAH.SH:

Für die Züge der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) zwischen Westerland und Hamburg ergeben sich durch den neuen Fahrplan andere Bedingungen: Sie müssen jetzt zu einer anderen Zeit durch den Engpass südlich von Elmshorn fahren. Das geht nur, wenn die Fahrzeit insgesamt kürzer wird. Die NOB-Züge können deshalb nicht regelmäßig in Pinneberg oder auch Tornesch oder Glückstadt halten, weil im Fahrplan keine Zeit dafür ist. Anderenfalls würde die NOB den direkt folgenden Triebzug der Nordbahn an jeder Station ausbremsen. Dasselbe Problem bestünde nachmittags auch von Hamburg nach Norden. Ein weiterer

Grund für die kürzere Fahrzeit nach Hamburg: Die Fahrgäste erreichen die Fernverkehrszüge in Hamburg besser. Das ist auch für die vielen Touristen, die auf der Strecke unterwegs sind, wichtig.

Frage: Könnte es nicht mehr Bahnhalte in Tornesch geben?

Nachtrag NAH.SH:

Das Land Schleswig-Holstein hat in den vergangenen Jahren immer wieder zusätzliche Zughalte für Tornesch zum Hamburger Hauptbahnhof und nach Hamburg-Altona bestellt. Grundsätzlich ist die Zusanbindung für eine Stadt mit 12.500 Einwohnern gut, vergleichbar mit anderen Städten dieser Größenordnung im Hamburger Umland (vgl. Bargtheide oder Schwarzenbek) und der Nachfrage angemessen.

Während früher direkte Fahrten zum Hamburger Hauptbahnhof nur in der Hauptverkehrszeit möglich waren, fährt die Nordbahn jetzt stündlich, sieben Tage die Woche, direkt zum Hauptbahnhof. Seit dem Fahrplanwechsel sind 32 statt früher 15 Züge zwischen Tornesch und dem Hamburger Hauptbahnhof unterwegs. Die Nordbahn ist dabei durchschnittlich vier Minuten schneller als die alten Regionalbahnen. Nach Hamburg-Altona können die Fahrgäste ab Tornesch weiter mindestens stündlich fahren. In der Hauptverkehrszeit ist ein Verstärkerzug von Elmshorn nach Hamburg-Altona unterwegs. Damit haben Tornescher in der Hauptverkehrszeit die Möglichkeit, dreimal je Stunde nach Hamburg zu fahren. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird die Verbindung von Tornesch nach Hamburg-Altona erneut verbessert. Ab diesem Zeitpunkt werden zehn weitere Züge nach Hamburg-Altona bei der Nordbahn bestellt.

Frage: Warum gibt es nur noch eine Zugverbindung je Stunde zum Hauptbahnhof?

Nachtrag NAH.SH:

Bei allen Fragen zur Fahrplangestaltung berücksichtigt die NAH.SH GmbH das Verhalten und die Gewohnheiten der Fahrgäste. Diese müssen aber auch mit den vorhandenen Infrastrukturkapazitäten in Einklang gebracht werden. Grundsätzlich sind die Verbindungen nach Hamburg Hauptbahnhof sehr gut nachgefragt. Der Hauptbahnhof und der Weg dorthin (die sog. „Verbindungsbahn“ über Hamburg Dammtor mit einem nutzbaren Gleis je Richtung) sind jedoch in der Hauptverkehrszeit sehr stark durch den Fern-, Güter- und Nahverkehr belegt, so dass kaum noch zusätzliche Züge fahren können.

Die Verbindungen nach Hamburg-Altona sind ebenfalls gut nachgefragt und der Ausbau dieses Angebots wurde in der Vergangenheit oft gefordert, weil hier viele Pendler von den guten Anschlussbeziehungen an die S-Bahn profitieren: Sie können bequem und schnell umsteigen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen.

Frage: Warum halten die Züge nachts häufiger auf den Zwischenstationen als tagsüber?

Nachtrag NAH.SH:

An den Tagesrandlagen sind die Züge und Trassen nicht so stark ausgelastet, wie z. B. zur Hauptverkehrszeit und es werden keine wichtigen Anschlüsse gefährdet. Deshalb halten die RE-Züge dann an mehr kleineren Orten als in der Hauptverkehrszeit.

Frage: Kann man die Nachtverbindung ab Hamburg nach Pinneberg und Tornesch gegen 1 Uhr morgens wieder einführen? Das käme Konzertbesuchern zugute.

Nachtrag NAH.SH:

Es fahren auch nachts weiter Züge von Hamburg Richtung Norden, die in Pinneberg und in Tornesch halten. So z. B. die Linie RB 71, die täglich um 1:07 Uhr ab Hamburg-Altona unterwegs ist und um 1:17 in Pinneberg und um 1:25 Uhr in Tornesch hält. Oder die Linie RE 7, die um 1:43 Uhr ab Hamburg Hauptbahnhof fährt. Sie ist um 2:02 Uhr in Pinneberg. (s. NAH.SH-Fahrplanbuch Seite 8, <http://www.nah.sh/assets/Fahrplantabellen/2015/Fahrplanbuchgesamtweb.pdf>).

Frage: Der letzte Zug in Pinneberg fährt viel zu früh nach Hamburg – gegen 21.00 Uhr. Vor dem Fahrplanwechsel war es 1.20 Uhr.

Nachtrag NAH.SH:

Es gibt auch nach dem Fahrplanwechsel noch spätere Verbindungen, der RE hält in den Tagesrandlagen in Pinneberg: Die letzten Züge von Pinneberg in Richtung Hamburg Hauptbahnhof fahren täglich um 23:11 Uhr, um 0:11 Uhr und um 1:07 Uhr (alle RE 7). Die letzten Züge vom Hamburger Hauptbahnhof nach Pinneberg fahren um 22:43, um 23:43 Uhr, 00:43 und 1:43 Uhr (alle RE 7).

3. Fragenkomplex: Halt der RE-Züge Richtung Kiel/ Flensburg

Frage: Warum gibt es Veränderungen der Verbindungen in Richtung Kiel?

Nachtrag NAH.SH:

Vor dem Fahrplanwechsel bestand durch RE-Züge eine stündliche Direktverbindung zwischen Pinneberg und Kiel. Es waren für 2015 weiterhin einige direkte Fahrtmöglichkeiten morgens von Pinneberg nach Kiel und abends von Kiel nach Pinneberg mit den Linien RE 70 Kiel – Hamburg und RE 7 Flensburg/ Kiel – Hamburg vorgesehen. Die RB SH hat geplant, auf diesen Verbindungen neue Züge mit einer besseren Beschleunigung einzusetzen. In Neumünster soll es beim RE 7 in Zukunft eine Zugteilung geben, so dass eine Hälfte des Zuges nach Flensburg weiterfahren kann und die andere nach Kiel.

Weil sich die Lieferung durch den Hersteller Bombardier jedoch um zwei Jahre verzögert, sind für einen Übergangszeitraum Fahrzeuge älterer Bauart mit anderen technischen Voraussetzungen, einer geringeren Beschleunigung und einer teilweise niedrigeren Maximalgeschwindigkeit, im Einsatz.

Die Folge: Die vorgesehenen kürzeren Fahrzeiten können nicht eingehalten und damit noch nicht alle geplanten RE-Halte in Pinneberg umgesetzt werden. Der derzeitige Fahrplan stellt eine Art „Übergangsfahrplan“ bis Mitte 2017 dar. Die Direktverbindungen am Morgen von Pinneberg nach Kiel bietet die RB SH weitestgehend schon an, um 4:45, 5:55, 6:37 und um 7:37 Uhr. Eine zusätzliche Verbindung mit Umstieg in Elmshorn ermöglicht den ganzen Tag über regelmäßige Fahrten von Pinneberg nach Kiel und zurück. Die Umsteigezeit ist mit 10 bzw. 14 Minuten lang, aber sehr sicher, die Fahrzeit erhöht sich allerdings dadurch auf 1:14 Stunden. Fahrgäste, die die Linie RB 77 zwischen Kiel und Neumünster nutzen, haben fünf Minuten Zeit für den Umstieg in Neumünster und eine Fahrzeit von 1:04 Stunden. Im Vergleich zur früheren Verbindung verlängert sich die Fahrtzeit während des Übergangsfahrplans also um acht bis 18 Minuten.

Herr Guggenberger (DB Regio):

Die für Pinneberg vorgesehenen einzelnen RE-Halte können erst mit den neuen, schnelleren Zügen realisiert werden. Mit den älteren RE-Zügen kann derzeit das Kilometervolumen erbracht werden, allerdings nicht die Geschwindigkeit, da alte Fahrzeugmodelle als Übergangslösung bis zur Lieferung der neuen Züge dienen müssen.

Frage: Es wäre doch gut, wenn die Nordbahn bis Neumünster durchfahren würde. Warum wird dies nicht gemacht?

Nachtrag NAH.SH:

Die Regionalbahnzüge der DB waren früher im Gegensatz zu den Regionalexpresszügen zwischen Wrist und Neumünster nur sehr schwach genutzt. Durch die Verkürzung der bisherigen Regionalbahnlinie nördlich von Wrist spart das Land Geld, das in die Verbesserung des Angebotes im Netz Mitte und in neue Fahrzeuge investiert wurde. Deshalb fährt die Nordbahn nur zwischen Wrist und Hamburg und nicht die gesamte Strecke der vorher zwischen Neumünster und Pinneberg/Hamburg verkehrenden Regionalbahn. Die Linie RE 70 Kiel – Hamburg hat mit dem Fahrplanwechsel auf dem kurzen Abschnitt zwischen Neumünster und Wrist die Funktion der bisherigen Regionalbahnen übernommen

und hält zusätzlich in Brokstedt, damit das zwischen Neumünster und Wrist gelegene Brokstedt weiterhin eine Bahnanbindung hat.

Frage: Bei der neuen Verbindung von Pinneberg nach Kiel muss man 18 Minuten in Elmshorn warten. Warum? Früher konnte man direkt fahren.

Nachtrag NAH.SH:

Der derzeitige Fahrplan stellt eine Art „Übergangsfahrplan“ bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 dar, weil die schnelleren Neufahrzeuge der Regionalbahn Schleswig-Holstein nicht rechtzeitig zum Fahrplanwechsel 2014 geliefert wurden. Die Direktverbindungen am Morgen von Pinneberg nach Kiel bietet die RB SH weitestgehend schon an. Eine zusätzliche Verbindung mit Umstieg in Elmshorn ermöglicht den ganzen Tag über regelmäßige Fahrten von Pinneberg nach Kiel und zurück. Die Umstiegszeit ist mit 10 bzw. 14 Minuten lang, aber sehr sicher, der Umstieg ist so auch bei Verspätungen nicht so schnell gefährdet. Fahrgäste, die die Linie RB 77 zwischen Kiel und Neumünster nutzen, haben fünf Minuten Zeit für den Umstieg in Neumünster und eine Fahrzeit von 1:04 Stunden. Im Vergleich zur früheren Verbindung verlängert sich die Fahrzeit während des Übergangsfahrplans also um acht bis 18 Minuten.

Frage: Fährt man die Verbindung Pinneberg – Kiel – Raisdorf, hält der Zug in beiden Richtungen nicht in Pinneberg; auf dem Rückweg muss man außerdem 14 Minuten in Elmshorn warten, warum?

Nachtrag NAH.SH:

Auch das liegt am „Übergangsfahrplan“. Solange, bis die Neufahrzeuge der Regionalbahn Schleswig-Holstein geliefert sind, gibt es nur am frühen Morgen (um 4:45, 5:55, 6:37 und um 7:37 Uhr) Direktverbindungen von Pinneberg nach Kiel. Durch die zusätzliche Verbindung mit Umstieg in Elmshorn, ermöglicht die Regionalbahn trotzdem den ganzen Tag über regelmäßige Fahrten von Pinneberg nach Kiel und zurück. Die Umstiegszeit ist mit 10 bzw. 14 Minuten lang, stellt aber einen sicheren Umstieg her. Sind die neuen Fahrzeuge geliefert, klappt die Fahrt auf dieser Relation schneller.

Frage: Ist man zwischen Flensburg und Pinneberg unterwegs, ist die Wartezeit von 40 Minuten beim Umstieg in Elmshorn zu lang.

Nachtrag NAH.SH:

Dass die Wartezeit mit 38 Minuten bei einigen Zügen außerhalb der Hauptverkehrszeit so lang ist, liegt auch am Übergangsfahrplan der Regionalbahn Schleswig-Holstein. Bei den meisten Zügen, v. a. in der Hauptverkehrszeit, beträgt die Wartezeit nur 18 Minuten. Wenn die RB SH ihre Neufahrzeuge erhalten hat und der Übergangsfahrplan nicht mehr gilt, wird die Umstiegszeit in der Hauptverkehrszeit nur noch 14 Minuten betragen. Außerhalb der Hauptverkehrszeit halten dann mehr direkte Züge, sodass bei diesen Verbindungen kein Umstieg mehr nötig ist. Die sehr langen Übergangszeiten sollen dann die Ausnahme sein.

4. Verkehrsvertrag mit DB Regio

Fragen: Warum werden die Bedingungen aus der Ausschreibung von der DB nicht eingehalten? Wird es denn dann ab 2016 funktionieren?

Nachtrag NAH.SH:

Es ist ein übliches und sinnvolles Vorgehen in einer Ausschreibung, dass ein Verkehrsunternehmen neue Fahrzeuge erst nach Erteilung des Zuschlags bestellt. Das finanzielle Risiko für die Verkehrsunternehmen wäre ansonsten nicht tragbar. Den Zuschlag für das Los A in der Ausschreibung zum Netz Mitte erteilte das Land Schleswig-Holstein 2012. Nach der Vergabe bestellte die Regionalbahn ihre neuen Fahrzeuge. Der

Fahrzeughersteller Bombardier gab damals die Zusage, dass die Doppelstocktriebwagen rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel 2014 ausgeliefert werden. Erst im Jahr 2014 zeichnete sich ab, dass Bombardier den Liefertermin nicht einhalten kann. Die Regionalbahn entwickelte deshalb einen Übergangsfahrplan, organisierte für den zu überbrückenden Zeitraum Ersatzfahrzeuge aus anderen Netzen und kann den eigentlich in der Ausschreibung vorgesehenen Fahrplan nicht einhalten. Bombardier hat angekündigt, die Doppelstocktriebwagen bis Mitte 2017 auszuliefern. Sowohl die NAH.SH GmbH als auch die Regionalbahn Schleswig-Holstein planen dann mit den Neufahrzeugen.

5. Sonstige Themen

Frage: Warum erinnert man sich nicht an das Achsenkonzept um das Zentrum Hamburg (Staatsvertrag, Historie) und stärkt die Achsen? Das Maximum an Pendlern ist erreicht, die Infrastruktur Richtung Hamburg schlichtweg überlastet.

Nachtrag NAH.SH:

Das stimmt. Viele Züge nach Hamburg waren vor dem Fahrplanwechsel sehr stark ausgelastet und teilweise überlastet. Darauf hat die NAH.SH GmbH im Rahmen ihrer Möglichkeiten durch die Trennung der lang- und kurzlaufenden Verkehre reagiert. Gerade in der Hauptverkehrszeit stoßen einige Züge aber immer noch an ihre Belastungsgrenzen. Durch den A7-Ausbau werden noch mehr Fahrgäste erwartet – vor allem aus Kiel, Neumünster, Wrist und Elmshorn. Die NAH.SH GmbH prüft derzeit, ob noch einzelne Entlastungszüge möglich und finanzierbar sind. Ein großes Problem bei der Planung ist aber tatsächlich, dass der Abschnitt südlich Elmshorns das größte Infrastruktur-Nadelöhr in Schleswig-Holstein ist. Eine Entlastung und ein Ausbau der Infrastruktur wären dringend nötig. Sowohl die Schieneninfrastruktur, als auch der Erhalt, Neu- und Ausbau ist jedoch vorrangig Aufgabe des Bundes.

Anmerkung: Die Vernetzung mit dem Pinneberger Umland muss intensiviert werden. Diese Orte sind nur schwer zu erreichen, Fahrten dorthin sollten erhöht werden.

Nachtrag NAH.SH:

Die NAH.SH GmbH strebt eine gute Bahn-Bus-Verknüpfung an und versucht, gemeinsam mit den Kommunen, den Bahnverkehr gut mit dem Busverkehr zu koordinieren. Letztlich fällt der Busverkehr aber in den Aufgabenbereich der Kommunen bzw. der Verkehrsunternehmen vor Ort. Der richtige Ansprechpartner für dieses Anliegen ist die SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH.

Fragen: Von wann ist die Fahrgastprognose mit der gerechnet wurde? Wer hat die Bahnnutzer gezählt? Die Zahl ist in der Realität viel größer. Wie stark ist die Streckenbelastung generell? Mit welchen Zahlen arbeitet man bei den Berechnungen?

Nachtrag NAH.SH:

Alle Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein erheben für alle Züge und Fahrzeiten Fahrgastzahlen. In modernen Zügen mit einem automatischen Fahrgastzählsystem, in älteren Zügen durch manuelle Zählung. Bei Ausschreibungen verwendet die NAH.SH GmbH immer die letztmöglichen, also bis dahin aktuellsten Zahlen. Daraus prognostiziert die NAH.SH GmbH – teilweise mit Unterstützung durch externe Gutachter – die Entwicklung der Fahrgastzahlen. Mehr zu diesen Prognosen erfahren Sie auch im Landesweiten Nahverkehrsplan (<http://www.nah.sh/assets/downloads/berichte/LNVP-bis-2017web.pdf>).

Frage: Die Einstiegszahlen von Pinneberg und Elmshorn sind ähnlich, warum hat Elmshorn den Vorteil des RE-Haltes und Pinneberg nicht? Warum ist Elmshorn „Endbahnhof“ und nicht Pinneberg?

Nachtrag NAH.SH:

Bei der Fahrplangestaltung hat die NAH.SH GmbH berücksichtigt, dass Pinneberg auch weiterhin uneingeschränkt die S-Bahn-Linie 3 mit 212 Zügen täglich nutzen kann; diese verbindet Pinneberg alle zehn Minuten mit Hamburg-Altona und dem Hamburger Hauptbahnhof. Elmshorn hat keine S-Bahn-Anbindung. Der Bahnhof Elmshorn hat außerdem im Regionalverkehr mehr als doppelt so viele Ein- und Aussteiger wie Pinneberg.

Frage: Warum wurde kein System ähnlich dem von Hamburg nach Bremen eingeführt?

Nachtrag NAH.SH:

Zwischen Hamburg und Bremen fahren zwei Züge: Ein schneller RE-Zug, der ausnahmslos die großen Orte an der Strecke bedient, und ein langsamer Zug, der an allen Bahnstationen hält. Die Fahrgastströme auf dieser Verbindung sind dabei ausgeglichen – es fahren etwa gleich viele Pendler in Richtung Hamburg und in Richtung Bremen. Die Bedingungen zwischen Kiel und Hamburg sind anders: Das Fahrgastaufkommen in Richtung Hamburg ist deutlich höher. Deshalb wurde zwischen Kiel und Hamburg eine Lösung gewählt, bei der es prinzipiell zwei gleichwertige Angebote gibt, auf die sich die Fahrgäste etwa gleich verteilen.

Wie sieht das Konzept für die Zeit ab ca. 2023 aus, wenn der Bahnhof Altona aufgegeben werden soll?

Nachtrag NAH.SH:

Die Planungen sind noch nicht konkret. Die NAH.SH GmbH geht aber davon aus, dass der Infrastrukturengpass zwischen Elmshorn und Hamburg dadurch entlastet wird. Zudem werden dann alle Regionalverkehrszüge von Elmshorn – Pinneberg auch am neuen Bahnhof Altona-Nord halten.

Welche Wünsche haben die Pinneberger zur zukünftigen Entwicklung des Bahnverkehrs in Pinneberg?

Auf Plakaten wurden die TeilnehmerInnen dazu aufgefordert, ihre Wünsche und Anforderungen an zukünftige Planungen bezüglich des Zugverkehrs in Pinneberg zu nennen.

- Der Ort Pinneberg soll wieder im Abfahrtsplan (HH) aufgelistet werden.
- Mehr Halte in Tornesch
- Die Hälfte der RE-Züge hält in Elmshorn und die andere Hälfte in Pinneberg?
- Die Verbindung Pinneberg – Elmshorn sollte dreimal je Stunde angeboten werden. Die Nordbahn fährt außerhalb der HVZ nur zweimal die Stunde.
- Die Vernetzung mit dem Umland sollte intensiviert werden. Diese Orte sind nur schwer zu erreichen, das Busangebot dorthin sollte erhöht werden.
- Der Nordbahn-Fahrplan sollte besser auf die RE-Züge abgestimmt werden. Wichtig wäre, dass die Abfahrt von Elmshorn zehn Minuten früher erfolgt (17.14 bzw. 18.14 Uhr).
- Eine schnellere Verbindung nach Kiel/ Neumünster und ein Halt je Stunde in Pinneberg der Linie RE70 in beide Richtungen
- Eine Bahn-App zur Verbesserung der Kommunikation bei Verspätungen und Zugausfällen
- Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Pinneberg und der Ausbau der P+R-Angebote sollte schnell vorangetrieben werden.

Ausblick

Herr Wewers (NAH.SH):

Es wird geprüft, ob in Pinneberg häufiger gehalten werden kann. Dies benötigt jedoch Zeit, da die Netz AG ihr Feedback diesbezüglich geben muss. Weiterhin benötigt man dafür mehr Züge, was wiederum Geld und Zeit kostet. Mitte 2017 wird es bessere Verbindungen mit der Regionalbahn Schleswig-Holstein geben, da dann die neuen Züge geliefert werden.

Auf der Veranstaltung Mitte Juni in Tornesch werden die Ergebnisse der telefonischen Befragung vorliegen und konkretere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation von Verkehrsminister Meyer vorgestellt werden.

Nachtrag

Bei einer Veranstaltung in Tornesch im Juni verkündete Minister Meyer, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember insgesamt zwölf weitere Züge von Tornesch und Pinneberg nach Hamburg fahren sollen.

Zwei dieser Züge sollen die heute in der HVZ am stärksten ausgelasteten Züge zum Hauptbahnhof entlasten. Die anderen zehn Züge füllen Lücken im Fahrplan nach Hamburg-Altona. Dadurch wird in Zukunft nachmittags bereits ab etwa 13 Uhr ein 20-Minutentakt zwischen Pinneberg und Elmshorn angeboten, und es können Lücken im Frühverkehr geschlossen werden.

(Stand: Juni 2015)