

Protokoll

Betreff 2. Gesprächsrunde 14.06.2012, 19.00-21.00 Uhr, Rathaus Pinneberg, Saal C
Themen: Bahnhofsgebäude Pinneberg, S3 + S 21

Teilnehmer	Michael Hüttel	SB Hmb GmbH – Präsentation SB-Netzwerk
	Yvonne Hartwig	SB Management Hmb
	Stefan Fellmuth	SB Management Hmb
	Volker Blohm	DB Regio AG SH
	Sigrid Pohlmann	ProBahn
	Herr Naumann	ProBahn
	Reinhard Matthies	SPD Pinneberg
	Manfred Stache	AGENDA21 Pinneberg - Protokoll
	Klaus Marquardsen	AGENDA21 Pinneberg Energie
	Paul Cwielong	AGENDA21 Verkehr
	Gudrun Hackenberg	AGENDA21 Stadtentwicklung
	Astrid Budzus	AGENDA21 Stadtentwicklung – Moderation/Protokoll
	Reinhard Schlifke	Geschichtswerkstatt – Präsentation hist. Bhf.
	Knut Precht	DB AG
	Dr. Ilse Hamann	interessierte Bürgerin
	Anette ?	Interessierte Bürgerin
	Carsten Gloor	interessierter Bürger
	Karsten Wördemann	“
	Thorsten-Michael Wulff	“
	Rita Fink	“
	Gerd Weiss	“
	+ weitere Bürger	“

Randanmerkungen

Der Weg entlang der Bahnstrecke Richtung Thesdorf wird im Winter nicht gestreut, obwohl es ein öffentlicher Weg ist.

Zwischen Thesdorfer Bahnhof und den angrenzenden Hochhäusern liegt die Böschung voller Unrat, den man aber nur im Winter sieht; im Frühjahr und Sommer verdecken die Brombeeren den Müll.

Herr **Matthiesen** will sich kümmern.

Herr Hüttel

Die S 21 hat so wenig Fahrgäste, dass ihre Fahrt 2003 (m.M.n. bereits 1993 Bem. A.B.) auf der Strecke Elbgaustraße - Pinneberg eingestellt wurde.

Trotz wachsender Einnahmen müssen nur 80 % einen Sitzplatz finden.

Der Grund „weniger Fahrgäste“ liegt auch darin, dass die 1. Klasse ab 2000 abgeschafft wurde und die S3 ab 1983 in Einsatz kam. Bis dahin fuhr die S2 Pinneberg-Bergedorf-Pinneberg über Dammtor.

Und mit der Erweiterung des Tarifgebietes konnten die Regionalbahnen und -expresse auch mit HVV-Karten benutzt werden. Daher entfallen weniger Fahrgäste auf die S-Bahnen. Weshalb das Land Schleswig-Holstein ihren Teil der Zahlung einfror bzw. wegen der Zahlungseinstellung SH stellte die Bahn AG die Fahrt der S21 für die Teilstrecke Elbgaustraße-Pinneberg ein.

Es gibt ja immer noch eine Verbindung mit der S 3 von Pinneberg über Altona bis Hauptbahnhof.

Die S 3 fährt seit 15 Jahren nach dem gleichen Fahrplan. Er ist nicht nachfrageorientiert, sondern angebotsorganisiert. Auch bei einem 20Minuten-Takt sind die S 3-Züge nicht voll ausgelastet. Es geht auch darum, dass die Züge eigenwirtschaftlich fahren.
Es gibt keine Bemühung des Landes Schleswig-Holstein, die jetzige Regelung aufzuheben.

Warum wurde die S 21 und nicht die S 3 verkürzt?

Besonders am Abend fahren mehr Leute mit der S 3 als mit der S 21, aber genaue Zahlen hat Herr Hüttel nicht, sie werden etwa alle drei Jahre erhoben.

Lange Wartezeiten gelten ab 10 Minuten, die gibt es auf der Strecke nach Pinneberg nicht, vorausgesetzt, die Fahrgäste kennen sich mit dem Fahrplan aus oder sind mit dem Fahrplan in der Hand unterwegs.

Die Preise kommen aufgrund des politischen Willens zustande, vor allem des Landes Schleswig-Holstein. Es müssten für das Senken der Preise Steuermittel verwendet werden.

Wie kann man Elmshorn an die S-Bahn anbinden?

Es wurde mit Schleswig-Holstein darüber gesprochen. Das Anbinden Elmshorn mit der SB bedeutet längere Fahrzeiten. Der Regionalexpress könnte weiterhin attraktiver sein.

Die derzeitigen Fahrzeuge, dürfen nicht mehr gebaut werden. Es muß eine neue Sicherheitsabnahme erfolgen.

Man braucht bei einem Systemwechsel (Stromabnahme von der Schiene / Hochleitung) für einen S-Bahn-Betrieb bis Elmshorn, weitere 6 Fahrzeuge und eine Systemwechselstelle. Die Fahrzeuge müssen zunächst beantragt und die Systemwechselstelle gebaut werden.

Systemwechselstelle für die Weiterfahrt des S3 nach Stade ist in Neugraben. Der Zug fährt mit 100 kmh.

Astrid Budszus

Frage bzw. Vortrag eines Vorschlages

Wäre es nicht möglich, den Triebwagen des Pendelzuges vor die SB zu koppeln, der die Bahn dann bis Elmshorn zieht? So geschehen 1978/79 bei der Schneekatastrophe.

Um die Weiterfahrt nach Elmshorn zu gewähren, müsste die S3 künftig auf Gleis 3 Bahnsteig 2 einfahren.

Michael Hüttel

Ein solches Vorgehen, Ankoppeln mit einem Schlepphaken ist aus Sicherheitsgründen verboten. Eine Maßnahme erfordert mehrere Triebwagen, weil in Elmshorn keine Möglichkeit zum Wenden gegeben ist. Für das Einfahren der S3 auf Gleis 3 sei wiederum ein Stellwerk nötig, das auch erst hergerichtet werden müsste.

Nach Stade ist das anders, weil die Züge der Metronom-Gesellschaft langsamer fahren als die Regionalbahnen (120 kmh) auf der Elmshorner Strecke.

Die Takte könnten schwierig zu verwirklichen sein.

Aus diesem Grund und wegen eines möglichen neuen Fernbahnhofs in Altona und wegen der Anbindung von Ahrensburg setzt sich Schleswig-Holstein ein und fordert Planungen.

Die S 4 soll nach Altona mit 140 km/h fahren, und es sind Zwei-Strom-Fahrzeuge geplant.

Idee ist,

die S4 nach Westen zu verlängern – als Express-S-Bahn nach Pinneberg (mit der gleichen Geschwindigkeit) und dann mit allen Zwischenhalten nach Elmshorn und dann nach Itzehoe und Wrist als Ersatz für den Regional-Express und die Regionalbahn mit einer Zeitschiene bis 2027.

Vorteil: Man kommt ohne Umsteigen von Elmshorn in die Innenstadt Hamburg.

Die Querung des Fehmarn-Belt ist notwendige Voraussetzung, weil der Güterverkehr von der Strecke muss.

Ein zusätzlicher Bahnhof in Pinneberg Nord wird wahrscheinlich nicht so wichtig sein, wie ein zusätzlicher Bahnhof in Elmshorn Süd.

Der Einsatz der S 4 ist besser als die Verlängerung der S 3 nach Elmshorn, weil zeitsparend. Die S3 bis Elmshorn verlängert die Fahrzeit.

Die Nordbahn-Gesellschaft hat die Lizenz für die S-Bahn-Strecke S 4 im Wettbewerbsverfahren gewonnen.

Park and Ride ist in Pinneberg nicht gut gelöst.

- Eine Park+Ride-Gesellschaft unterhält die Parkangelegenheiten in Hamburg.
- Politische Entscheidung maßgebend
- Kriminierungsfreiheit

Volker Blohm

In der Hauptverkehrszeit halten in Tornesch die Bahnen 3mal pro Stunde.

Tornesch mit 103 Zügen pro Tag steht an 5. Stelle im Land, bei der Nachfrage? an 9. Stelle.

Ab 2014 erhält die Regionalbahn neue Züge, wovon die Nordbahn Gesellschaft 11 neue Züge beschafft. 3 Züge pro Stunde werden dann fahren.

Über 17 Stunden werden aus Tornesch Züge nach Hamburg Hauptbahnhof fahren

Im Prinzip bleibt die Anzahl der Halte in Pinneberg gleich, in Tornesch werden sie erhöht.

Für Pinneberg wird man länger nach Norden (Kiel) brauchen, immer auch mit Umstieg in Elmshorn, aber man wird häufiger pro Stunde fahren können.

Bahnhof/Bahnhofsvorplatz

Es liegt Pinneberg und der DB AG viel daran, den ältesten Bahnhof (Baujahr 1844 – 1. Bahnhof auf der Nord-Ostsee-Strecke) zu erhalten und zu sanieren! Lt. Herrn Schlifke dürfte aber nicht mehr viel Zeit vergeudet werden.

Herr Fellmuth

Die DB AG sammelt gerade Ideen.

Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung ist auch notwendig.

EU-Richtlinien sind zu beachten, eine Terminalschiene gibt es nicht.

Barrierefreiheit ist ein sehr wichtiger Punkt. Vorplanungen hierzu laufen.

Die Barrierefreiheit (mit Brücke und Fahrstühlen) ist unabhängig von der Sanierung des Bahnhofsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes!

Die Brücke wird nicht mehr favorisiert, sondern die Tunnellösung. Die soziale Kontrolle der Fahrstühle ist nicht gegeben, wenn diese zu weit weg von der Masse der Fahrgäste gelegen ist.

Ideen-Sammlung

Vorschlag von Herrn Schlifke: Den zugemauerten Torborgen zwischen Hauptgebäude und Flachbau wieder öffnen, um der historischen Bauweise gerecht zu werden.

Nächstes und übernächstes Jahr wird nichts daraus; es gibt Vorschriften, die eingehalten werden müssen.

Bahn und Stadt/Politik müssen zusammenarbeiten,

um Übergangslösungen zu finden! Nur so kann Pinneberg etwas durchsetzen bei der DB AG. (siehe Tornesch)

Astrid Budszus, 03.07.12