

Titel	Fahrplan für die nördliche Heidebahn ab 2017 Positionspapier des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg
Datum	12.01.2016
Seiten	4
Datei	FGB_Position_Heidebahn_Fahrplan_2017_20160112.doc

Positionspapier des Fahrgastbeirates zum LNVG-Fahrplanentwurf für die Heidebahn

Einleitung

Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) hat im Februar 2005 ihre Planungen für einen Infrastrukturausbau der sogenannten Heidebahn zwischen Buchholz in der Nordheide und Bennemühlen vorgestellt. Zu den in einer PowerPoint-Präsentation vom 7. Februar 2005 präsentierten Absichten gehörte das von der LNVG selbst klar formulierte Ziel:

- „Optimale Anschlüsse in Buchholz an ME Richtung Hamburg“

Die LNVG legte mit derselben Präsentation einen Musterfahrplan vor, der die Ankünfte der Heidebahn-Züge in Buchholz zur Minute 13 (Weiterfahrt mit schnellem metronom zur Minute 19) und die Abfahrt der Heidebahn-Züge nach Hannover zur Minute 43 (Anschluss vom schnellen metronom, Buchholz an zur Minute 37) vorsah. Dieses Fahrplankonzept war das Fundament für den *fahrplanorientierten Infrastrukturausbau* der Heidebahn, der in den vergangenen Jahren abschnittsweise erfolgt ist. Die mit dem Fahrplankonzept aus dem Jahr 2005 in Aussicht gestellten Fahrplanverbesserungen waren die Grundlage dafür, dass die betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften die Schließung oder die technische Sicherung zahlreicher Bahnübergänge unterstützt haben.

Inzwischen hat sich die LNVG von ihrem 2005 vorgelegten Fahrplankonzept verabschiedet und den Fahrplankonzept um 30 Minuten verschoben. Während sich aus dieser Verschiebung im Südabschnitt der Heidebahn keine Nachteile ergeben, ist der Nordabschnitt der Heidebahn zwischen Soltau und Buchholz bzw. Hamburg negativ betroffen. Die Fahrplanverschiebung um 30 Minuten führt nämlich dazu, dass in Buchholz die schnellen metronom-Züge (RE) nicht erreicht werden. Dennoch bleibt der Umsteigezwang in Buchholz bestehen. Die Fahrgäste sollen zukünftig in den „langsamen metronom“ (RB) umsteigen und zusätzlich eine deutlich längere Wartezeit in Kauf nehmen. Diese Verschlechterungen kommen überraschend; sie waren für niemanden aus der Region zu Beginn des ca. 100 Millionen teuren Infrastrukturprojektes voraussehbar.

Heidebahn-Fahrgäste wollen nicht nur nach Buchholz, sondern weiter nach Hamburg

Die Heidebahn (RB-Linie 38) endet als Regionalbahnlinie ihrem Wesen nach und unter Berücksichtigung der Fahrgastströme im Norden ebenso wenig in Buchholz (Nordheide) wie sie im Süden in Bennemühlen endet. Der überwiegende Teil der Fahrgäste, die in Buchholz aus der Heidebahn aussteigen, steigt in Buchholz mit dem Fahrtziel Hamburg um.

Die Nachfrage der Heidebahn beruht wesentlich auf Fahrten zum Erreichen der Ziele Hamburg bzw. Hannover. Dabei fungiert Soltau als „Wasserscheide“, d.h. der Nordabschnitt einschließlich Soltau ist vorwiegend in Richtung Hamburg orientiert, der Streckenabschnitt südlich von Soltau ist vornehmlich nach Hannover ausgerichtet.

Die Verkehrsstationen nördlich von Schneverdingen (einschließlich) gehören zum Hamburger Speckgürtel. Ihre Bewohner und die Fahrgäste der Heidebahn weisen eine hohe Affinität zu Hamburg auf, beruflich und privat. Hier wird nicht die „Hannoversche Allgemeine“, sondern das „Hamburger

Abendblatt“ gelesen. Das „Hamburg Journal“ (N3) wird dem Magazin „Hallo Niedersachsen“ vorgezogen.

Ein zentrales Ziel des Ausbaus der Heidebahn hätte also sein müssen, nicht nur die Fahrzeiten nach Hannover zu reduzieren, sondern auch attraktive Reisezeiten nach Hamburg zu schaffen. Das war *ursprünglich* auch vorgesehen. Die bevorzugte Ausrichtung der LNVG-Planung auf den Südabschnitt und den Raum Hannover durch Direktverbindungen bis Hannover Hbf und optimierte Fahrzeiten bis Hannover Hbf wird weder den Verkehrsströmen im Nordabschnitt der Heidebahn, noch der Verantwortung der LNVG für das gesamte Land Niedersachsen gerecht.

Trotz millionenschweren Ausbaus: Die Reisezeiten nach Hamburg werden länger

Mit dem vorliegenden Fahrplanentwurf verlängern sich die Reisezeiten nach Hamburg gegenüber dem Zustand vor dem Ausbau der Heidebahn und gegenüber dem Status quo außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit zum Teil deutlich. Dies hat zwei Gründe:

- *Die Wartezeit in Buchholz soll von heute 6 auf zukünftig 13 Minuten verlängert werden. (In der Gegenrichtung von 8 auf 14 Minuten.)*
- *In Buchholz sollen die Fahrgäste nicht mehr in den schnellen RegionalExpress, sondern in die langsamere RegionalBahn umsteigen.*

Der folgende Reisezeitvergleich veranschaulicht die Entwicklung der Reisezeit von Hamburg nach Handeloh für einen typischen Berufspendler in der abendlichen Hauptverkehrszeit von 1988 bis 2017:

Hamburg Hbf ab	16:41	17:15	16:38
Handeloh an	17:17	17:58	17:31
Reisezeit	36 Min.	43 Min.	53 Min.
Jahr	1988	2016	2017

Durch das Umsteigen in die langsame RegionalBahn (Milchkannenanschluss in Buchholz) wird die Reisezeit *subjektiv zusätzlich* verlängert. Erschwerend kommt hinzu, dass die Züge der Linie RB41 in Buchholz sehr häufig durch verspätete Züge der IC-Linien 30/31 Köln – Hamburg ausgebremst werden (sog. außerplanmäßige Überholungen). Somit summieren sich drei negative Effekte: Lange planmäßige Wartezeiten in Buchholz, Umstieg in die langsameren RB-Züge und drittens Anschluss an eine sehr verspätungsanfällige RB-Linie 41. Diese drei Faktoren kumulieren zu einer störungsanfälligen und unattraktiven Reisekette mit bereits planmäßig langen und im betrieblichen Alltag noch längeren Reisezeiten.

Wartezeiten in der geplanten - und noch weniger in der realistischerweise zu erwartenden - Größenordnung werden für die relativ kurzen Reiseweiten im Nahverkehr von regelmäßigen Fahrgästen nicht akzeptiert. Die Heidebahn droht zum Verkehrsmittel für Zwangskunden degradiert zu werden: Alte, Arbeitslose, Auszubildende. Wer die Möglichkeit hat, wird mit dem privaten PKW aus der Heide zukünftig die P&R-Parkplätze in Tostedt, Sprötze, Buchholz und ggf. Klecken (günstiger HVV-Großbereichstarif) ansteuern, um von dort direkt mit einem metronom in Richtung Hamburg zu fahren. Etliche Heidebahn-Fahrgäste aus dem Raum Holm-Seppensen / Suerhop werden auf die Stadtbuslinien 4101 und 4103 ausweichen.

Der Fahrplanentwurf verschärft die Kapazitätsprobleme im Abschnitt Buchholz - Hamburg

In der morgendlichen Hauptverkehrszeit sollen die Fahrgäste der Heidebahn mit Ankunft in Buchholz um 7:03 Uhr zukünftig in den Zug ME 81986 um 7:09 Uhr nach Hamburg Hbf umsteigen. Der metronom 81986 verkehrt mit nur 5 Wagen und ist bereits heute überlastet.

Chronisch unpünktliche metronom-Züge werden zu massenhaften Anschlussverlusten führen

Im Feierabendverkehr (Hauptverkehrszeit 2) sollen die Heidebahnzüge in Buchholz den Anschluss von den Zügen des RE4-Verstärkertaktes mit einer Übergangszeit von 6 Minuten aufnehmen. Die nachmittäglichen RE4-Verstärkerzüge sind leider chronisch ausfall- und verspätungsgefährdet. Die Heidebahnzüge nach Hannover werden in Buchholz wegen des straffen Fahrplans zukünftig nicht mehr auf verspätete Anschlusszüge warten können. Eine Auswertung des Fahrgastbeirates hat ergeben, dass in einem Zeitraum von zwei Wochen im November 2015 die genannten Züge aus Hamburg so häufig und so stark verspätet waren, dass in mehr als der Hälfte der erixx-Anschlusszug in die Heide nicht erreicht worden wäre. Die Tatsache, dass metronom im Hanse-Netz 2014 bei der Pünktlichkeit aller Nahverkehrszüge in Niedersachsen leider nur den letzten Platz erreicht, darf bei der Fahrplangestaltung durch die Planer der LNVG nicht ignoriert werden, sofern eine realistische und alltagstaugliche Planung gewünscht wird.

Einen attraktiven Umsteigeknoten wird es in Soltau in absehbarer Zeit nicht geben

Die LNVG begründet die Wahl der Fahrplanlagen u.a. mit der „Möglichkeit“, in Soltau (Han) einen Nullknoten mit Verknüpfungen in Richtung Bremen und Uelzen einrichten zu können. Dabei wird übersehen, dass der Verkehr auf der sogenannten Amerika-Linie in den kommenden Jahren durch Ausbaumaßnahmen (Alpha-E-Variante) stark eingeschränkt sein wird. Es ist auf absehbare Zeit auch kaum mit einem attraktiven SPNV-Angebot auf der Amerika-Linie zu rechnen, da die Amerika-Linie nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt werden soll. Die Nachfrage nach Umsteigeverbindungen in Soltau dürfte damit auf Jahre vernachlässigbar sein.

Längere Reisezeiten Soltau – Hamburg: die aktuelle Planung bereitet dem Fernbus den Markt

Nach der Liberalisierung der Fernbusmärkte tritt der Fernbus nicht nur in Konkurrenz zum Schienenpersonenfernverkehr, sondern auch zum Schienenpersonennahverkehr. Die Unternehmen MeinFernbus / Flixbus und Postbus bedienen die Relation Soltau – Hamburg ZOB. Die Fahrzeit von Soltau nach Hamburg beträgt mit dem Fernbus 55 Minuten, mit dem SPNV nach den Planungen der LNVG 82 Minuten. Eine Fahrpreisrecherche im Januar 2016 ergab bei einer Vorausbuchung von einem Tag für die Relation Soltau - Hamburg einen Fahrpreis von 17,20 EUR für die Eisenbahn und von 5,00 EUR für den um 27 Minuten schnelleren Fernbus (umsteigefrei, WLAN).

Nur wenn die erixx-Züge bis Hamburg-Harburg durchfahren, können die negativen Aspekte der neuen LNVG-Planung abgemildert werden

Wenn nicht das gesamte Fahrplankonstrukt der LNVG vollständig verändert werden soll, gibt es nur eine Möglichkeit, die negativen Auswirkungen der vorliegenden LNVG-Planung zumindest abzumildern: Die Züge der Heidebahn müssen bis/ab Hamburg-Harburg, perspektivisch bis Hamburg Hbf, durchgebunden werden. Das gilt grundsätzlich für alle Züge an allen Verkehrstagen. Die Züge verkehren zwischen Buchholz und Harburg über Hittfeld ohne Halt. Die Durchbindung der Züge muss bereits ab dem Fahrplanjahr 2017 erfolgen. Eine spätere Umsetzung dieser Maßnahme führte zu Fahrgastverlusten, von denen sich die Heidebahn frühestens nach etlichen Jahren erholen würde.

Die Verlängerung der RB-Linie ab/bis Hamburg-Harburg darf auch nicht an etwaigen Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr scheitern, denn etwaige Trassenkonflikte zwischen Buchholz und Hamburg-Harburg hätten vor der Entscheidung, den Grundtakt der Heidebahn um 30 Minuten zu verschieben, geprüft werden müssen.

Eine Durchbindung der RB-Linie 38 bis Hamburg-Harburg entspricht den Fahrgastströmen, mildert die Kapazitätsprobleme auf den Linien RE4 und RB41 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit, stabilisiert die Reiseketten und trägt zu einer höheren Fahrplanstabilität bei (keine Verspätungsübertragung durch Warten auf Anschlusszüge in Buchholz).

Noch vor wenigen Jahren fungierte Bennemühlen als südliches Ende der Heidebahn. Dort mussten Fahrgäste in die S-Bahn nach Hannover umsteigen. Inzwischen hat die LNVG alle Fahrten ab/bis Hannover Hbf bestellt. Was im Raum Hannover zum Erfolg der Heidebahn beigetragen hat, ist im Norden Niedersachsens nicht falsch: Die konsequente Ausrichtung der SPNV-Linien auf die Metropolen mit dem Ziel, den Fahrgästen das Erreichen der großen Städte schnell und ohne Umsteigezwang zu ermöglichen.

Fazit

Die mit der überraschenden Verschiebung des Heidebahn-Taktes um 30 Minuten verbundenen Nachteile können abgemildert und nur dann in Kauf genommen werden, wenn die Heidebahn-Linie RB 38 von / nach Hamburg-Harburg verlängert wird.