



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG BEZIRKSAMT BERGEDORF

Drucksache XVII/376.3
16. Juni 2006

M i t t e i l u n g

an die Bezirksversammlung

Betreff: IC-Halte in Hamburg Bergedorf

Zu dem einstimmig von der Bezirksversammlung Bergedorf am 22.12.2005 beschlossenen Interfraktionellen Antrag -Drucksache XVII/376- hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ergänzend zur Mitteilung Drucksache XVII/376.1- wie folgt Stellung genommen:

„Nach Reduzierung der InterCity-Halte in Hamburg Bergedorf hat die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die Angelegenheit mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) eingehend erörtert. Im Ergebnis hält die DB AG weiterhin an ihrer Entscheidung fest, IC-Halte aus wirtschaftlichen Gründen zu streichen. Leider sieht sich die DB AG auch nicht in der Lage, zumindest einen Teil der Zughalte z. B. während der Hauptverkehrszeiten wieder einzurichten.

Im Einzelnen vertritt die DB AG folgende Positionen:

1. Die Reduzierung der Fernverkehrshalte in Hamburg-Bergedorf auf der Relation Hamburg – Schwerin – Rostock wurde aus wirtschaftlichen Gründen vorgenommen. Die im Zeitablauf unveränderten Ein- und Ausstiegswahlen im nur einstelligen Bereich rechtfertigen keinen InterCity-Halt. Durch das parallele Angebot im Regionalverkehr ist eine klare Orientierung der Reisenden auf das regionale Verkehrsangebot zu beobachten. Durch Auflösen des Haltes kann darüber hinaus auch eine Reisezeitverbesserung erzielt und die Betriebsqualität erhöht werden.

Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wurden die Fahrzeiten der IC-Linie 26 Karlsruhe – Frankfurt (M) – Hamburg – Rostock – Stralsund (– Binz) durch Verbesserung der Infrastruktur auf dem Streckenabschnitt Schwerin – Rostock spürbar verkürzt. Ein weiterer Baustein zur Beschleunigung dieser Linie war in der Tat der Wegfall von Hamburg-Bergedorf als IC-System-Halt.

Die Ein- und Aussteiger werden regelmäßig in einem repräsentativen Zeitraum (nicht während der Ferienzeit) gezählt. Die letzte Reisendenzählung wurde vom 30. Mai bis zum 5. Juni 2005 durchgeführt, einem Zeitraum, der auf ausgewiesenen Pendlerrelationen keinen ferienbedingten Einbruch zeigt. Darüber hinaus wird bei der Betrachtung dieser Daten über mehrere Jahre deutlich, dass sich die entsprechende Nachfrage seit dem Jahr 2000 noch in keinem Jahr im zweistelligen Bereich bewegt hat.

2. Der Vorschlag, durch eine Verringerung der Standzeiten in Hamburg Hauptbahnhof (12 Minuten) und Rostock (9 bzw. 11 Minuten) einen Halt in Hamburg Bergedorf zu ermöglichen, kann nicht umgesetzt werden, da diese Zeiten für die Fahrtrichtungswechsel der Züge, zur Sicherung der Betriebsqualität und aufgrund der Verfügbarkeit der Trassen zwischen Hamburg und Rostock notwendig sind. Eine Verkürzung der Standzeiten ist daher nicht möglich, denn nur auf Basis der aktuellen Fahrlagen ist die schnelle Reisezeit realisierbar.
3. Da die Regionalbahn von bestimmten Taktknoten abhängig ist, gibt es leider auch keine kurzfristige Möglichkeit, die Fahrzeiten der Regional-Express-Züge zu verkürzen.
4. Aufgrund der geringen Inanspruchnahme des Haltes Hamburg-Bergedorf durch Ein- und Aussteiger im Fernverkehr - die Ein- und Ausstiegszahlen bewegen sich überwiegend im einstelligen Bereich - ist ein weiterer Halt in Hamburg-Bergedorf derzeit nicht vorgesehen, auch nicht während der Hauptverkehrszeiten. Die Reduzierung auf Tagesrandhalte hat die DB AG daher als ein Gebot der Wirtschaftlichkeit angesehen, zu der der Fernverkehr nach den Vorgaben der Bahnreform verpflichtet ist, da er eigenwirtschaftlich betrieben wird. Allerdings wurde gerade im Pendlerverkehr festgestellt, dass sich die Kunden hier eindeutig zum Regionalverkehr orientiert haben.
5. Andere Halte in Mecklenburg-Vorpommern, wie z. B. in Bützow; werden von mehr Fahrgästen im Fernverkehr genutzt als Hamburg-Bergedorf, zumal dies Umsteigestationen sind, in Bützow z. B. in Richtung Neubrandenburg.
6. Im Jahre 2003 wurde zusammen mit dem Reisezentrum Bergedorf und örtlichen Reisebüros sowie mit Presseinformationen für die Halte der Züge in Bergedorf geworben. Trotz dieser Aktivitäten ist eine rückläufige Tendenz der ohnehin schwachen Nutzung (2003 durchschnittlich neun Reisende je Halt, 2005 durchschnittlich sechs Reisende je Halt) feststellbar.

Dies sind im Wesentlichen die Gesichtspunkte, die die DB AG auch schon im Dezember 2005 für die Streichung der IC-Halte vorgetragen hat. Die BSU hat im Fernverkehr keine direkten Einflussmöglichkeiten auf die DB AG, da diese den Fernverkehr eigenverantwortlich und eigenwirtschaftlich betreibt. Dies ist auch den ca. 40 Bürgerinnen und Bürgern mitgeteilt worden, die sich an die BSU gewandt und eine Rücknahme der Entscheidung der DB AG gefordert hatten.“