

Stellungnahme

Ausschreibung Marschenbahn 2015

Die Ausschreibung der Bahnstrecke Hamburg-Westerland/Sylt, die sogenannte Marschenbahn, ist für das Jahr 2015 vorgesehen. Diese Verbindung ist für die Anbindung der Inseln und Halligen von großer Bedeutung, da sie die wichtigste Hauptverkehrsachse im Bahnverkehr ist. In der Region besteht ein sehr großes Interesse an dem Erhalt und der Verbesserung der Verbindung.

Die Bahnlinie ist fest eingebunden in ein engmaschiges Netz aus verschiedenen Trägern des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die Marschenbahn ist der Zubringer zu den Küstenorten. Knotenpunkte sind die Umsteigebahnhöfe, die Anbindung an Busse und Fähren ist eng aufeinander abgestimmt. Die Marschenbahn wird von Touristen wie auch Einheimischen stark frequentiert.

Die Insel- und Halligkonferenz sieht hier bei der bestehenden Anbindung einigen Verbesserungsbedarf, der bei der Neuvergabe berücksichtigt werden sollte.

Fahrplanangebot

1. Verbesserung der Vertaktung (30 Minuten-Takt Westerland/Niebüll/Westerland), um mehr Angebote für die Pendler zu haben.
2. Die derzeitige Fahrzeit (HH/Westerland/HH) ist um mindestens 15 Minuten zu reduzieren. Gleichzeitig soll der Stundentakt gewährleistet werden.
3. Neben den IC-Verbindungen soll mindestens einmal täglich ein Schnellzug angeboten werden mit deutlich weniger Haltestellen, um die Fahrzeit zu verringern. Der Schnellzug am Samstag ist bedarfsgerecht für die Anbindung zu den Inseln Amrum und Föhr sowie nach Dänemark. Die Anbindung der Tourismusorte (Heide, Husum, Niebüll, Büsum, Tönning/St. Peter-Ording, Nordstrand/Pellworm/Föhr/Amrum/Halligen etc.) muss gewährleistet bleiben.

Für unsere bedeutende Urlaubsregion sind zeitgemäße und tourismusfreundliche Anbindungen gerade auch im Hinblick auf den stetig steigenden Individualverkehr unerlässlich. Um jedem Fahrgast einen Sitzplatz zu garantieren, müssen die Spitzenwerte in den Kapazitätsplanungen bzw. Auflagen mehr Berücksichtigung erlangen, so dass nicht schon ab Elmshorn keine Fahrgäste mehr in die Züge passen.

4. Die Vorrangstellung des Sylt Shuttle aufgeben. Uns ist bewusst, dass dies eine Einigung der Unternehmen ist und wir gehen nicht von einer Konzessionsbereitschaft der DB aus. Beim DB Fernverkehr ist die Situation erfreulich: gut 40 % der IC-Reisenden wollen nach Dagebüll bzw. Amrum oder Föhr, wovon auch die IC-Anbindung nach Westerland profitiert.
5. Die Taktung mit DB-Sylt Shuttle bedarf einer zeitlich besseren Abstimmung mit dem Personenverkehr.

DB Syltshuttle blockiert mit den Sonderverkehrstagen die Streckenkapazität. Niebüll - Klanxbüll ist somit die erste Strecke mit Überlastungsvermerk nach § 16 EIBV in Deutschland. Geändert hat sich jedoch nichts.



Qualität

1. Die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit müssen verbessert werden.
2. Die Ausstattung und der Service sind verbesserungsbedürftig (z.B. Tische bei Vierersitzen, gute verlässliche Klimaanlage, mehr Flexibilität beim Einsatz der Waggon, Familienbedürfnisse stärker berücksichtigen).
3. Die Sauberkeit in den Zügen, insbesondere in den WC-Anlagen, ist zu gewährleisten.
4. Das Krisenmanagement ist verbesserungswürdig.

Material und Fahrzeuge

1. Die von veralteten geräuschintensiven Loks und Wagenmaterial oder beim Rangieren auftretenden Lärm- und Schadstoffemission sind auf Grund des steigenden Bedarfs in den letzten Jahren erheblich angestiegen. Die Emissionen müssen auf das technisch mögliche Minimum reduziert werden. Der Lärmpegel des eingesetzten Zugmaterials sollte eindeutig definiert werden.
2. Der Netzbetreiber ist zu verpflichten, das Netz zukunftsfähig auszubauen und zu unterhalten, sodass es auf dem neuesten technischen Stand gehalten wird. Die zunehmenden Materialschäden auf der Strecke sind unzumutbar.

Service, Tarife

1. Die tariflichen Bedingungen für die MitarbeiterInnen des Betreibers sind eindeutig in der Ausschreibung festzulegen. Beschäftigungsverhältnisse wie Leiharbeit oder sozialversicherungsfreie Beschäftigung sind auszuschließen.
2. Die fahrplanmäßige Netzbedienung zwischen Sylt und dem Festland ist auch im Streikfall festzuschreiben. Die Erfüllung dieser Verpflichtung gilt es durch eine Vertragsstrafe abzusichern.
3. Das derzeit vorhandene Tarifsystem für die Fahrkarten muss erhalten bleiben. Extraangebote in der Saison sind anzustreben.
4. Die Kassensysteme und Buchungsplattformen sind überwiegend auf elektronischer Basis, was nicht für alle Kunden nutzungsfreundlich ist. Die persönlichen Dienstleistungen werden zunehmend vernachlässigt. Auch der Service Point ist nur zeitlich begrenzt besetzt. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.

Bei der SVG und der neg sind alle Sortimente des SH-Tarifs in Zügen und Bussen erhältlich, bei der WDR und SVG an Schaltern Fahrkarten des bundesweiten (DB-)Tarifs inkl. Seeverkehr. Öffnungszeiten der Fahrkartenschalter von DB-Vertrieb unterlegen vermutlich deren Unternehmensentscheidungen. Der ServicePoint ist ein "Angebot" des Bahnhofsbetreibers "DB Station und Service". Die Zeiten sind zu optimieren.



5. Die Informationspolitik (MitarbeiterInnen, Hinweistafeln, Internetauftritt etc.) soll verbessert und transparenter werden. Verbesserung des und Einführung eines landesweiten "Fahrgastinformationssystem", um auch Fahrgäste in Westerland oder Dagebüll ausreichend zu informieren.

Midlum, 18.09.2012

Natalie Eckelt

