

# Protokollbericht **FIH**-Sitzung 20.08.2009

## Teilnehmer:

Hans-Uwe Kolle  
Klaus Müller  
Karl-Peter Naumann (ProBahn)  
Jörn Pimsl  
Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)  
Boris Roland  
Patrick Schulze  
Günther Stoltze (Kassenwart)

Tagungsort:  
Restaurant **Corcovado**  
Rosenstraße 2  
20095 Hamburg

## 1. HFF (*Günther*)

*Günther* teilt mit, dass unser HFF-Redakteur *Jürgen* aus gesundheitlichen Gründen an dieser Sitzung nicht teilnehmen kann und auch die aktuelle HFF-Ausgabe noch nicht fertig hat. Diese wird er zum nächsten Termin fertigstellen. *Günther* und *Martin* verständigen sich darauf, dass *Martin* telefonisch Kontakt zu *Jürgen* aufnimmt, um u. a. Details zur aktuellen HFF-Ausgabe zu klären.

## 2. S-Bahn Richtung Ahrensburg (*Boris*)

*Martin* verteilt das Protokoll von der **FIH**-Sondersitzung vom 16.07.2009, die das Thema S-Bahn Richtung Ahrensburg (**S4**) hatte. *Boris* ergänzt zwei Mitteilungen:

1. Es ist definitiv vorgesehen, ab Hasselbrook in Richtung Ahrensburg mit Oberleitung (15 kV) zu fahren.
2. Es ist geplant, zwischen den künftigen S-Bahngleisen und den künftigen Fernbahngleisen mehrere Überleitstellen zu bauen, um die Flexibilität im Betrieb zu erhöhen.

Nach einer anschließenden Diskussion um Vor- und Nachteile solcher Flexibilität beurteilt Karl-Peter die **Vorteile** als **stärker ins Gewicht** fallend. Die **Nachteile** (Fahrplanabweichungen bzw. –ausdünnungen im S-Bahnverkehr zugunsten wirtschaftlich interessanter Güterzug- bzw. Fernzugfahrten) lassen sich durch **Verträge** vermeiden.

## 3. Schnellbusse (*Patrick*)

*Patrick* hat Zweifel an der Aussage zum Thema Schnellbus im Protokoll zur vorigen Sitzung: „Es sind auf der Linie 31 mehr Fahrgäste im Abschnitt Innenstadt - Bergedorf als im Abschnitt Bergedorf - Lauenburg unterwegs.“

*Hans-Uwe* erwidert, dass die Aussage auf der Antwort auf eine Senatsanfrage eines Bürgerschaftsabgeordneten beruht.

## 4. Allgemeine Diskussion

- **Karl-Peter** schlägt vor, im Regional- und Fernverkehr spezielle Fahrradzüge einzuführen. Darüber hinaus sollten klare Regelungen eingeführt werden, wie viele Fahrräder in einem Zug mitgenommen werden dürfen anstatt „Fahrradmitnahme begrenzt möglich“ bei bestimmten Zügen zu kommunizieren. Er schlägt vor, für 1€ eine Reservierung einzuführen. Ebenfalls sollte Personal die Einhaltung der Regeln stärker überwachen.

**Martin** meint dazu:

Solche Regelungen dürften problematisch sein, da Spontanreisende dadurch abgeschreckt werden. Besser ist es, in jedem Regionalzug ausreichend Platz für Fahrräder zu schaffen, damit alle ihre Fahrräder stets mitnehmen können. Bei größeren Reisegruppen müssten eventuelle Einschränkungen halt im Gruppentarif verankert werden. Die Doppelstockwagen sollten die Einstiegstüren besser im Untergeschoss haben. Dieses sollte stets ein reines Traglastenabteil sein.

- **Karl-Peter** meint, man müsse die Frage stellen, ob Freizeitverkehr subventioniert werden muss.

**Martin** meint dazu:

Fahrgastverbände und –initiativen sollen Fahrgastinteressen vertreten. Der Zweck einer Fahrt spielt keine Rolle. Wichtig ist, dass gefordert wird, den ÖPNV zu subventionieren, damit Fahrgäste nicht aufs Auto abwandern. Das gilt im Freizeitverkehr genauso wie im Berufs- und Wirtschaftsverkehr. Wichtig ist auch eine Sozialverträglichkeit, damit sich weniger wohlhabende Menschen genauso viel Mobilität leisten können wie wohlhabende. Andernfalls können sich nur wohlhabende Menschen Freizeitverkehr leisten, was nicht Sinn der Sache sein kann. Als einzige Veränderung im ÖPNV-Nutzungsverhalten wäre eine Vermeidung von Verkehrspitzen, die zu Verzögerungen im Betriebsablauf führen oder zumindest eine drangvolle Enge bescheren, denkbar. Hier hilft nur, flexiblere Anfangszeiten von Schulen, Arbeitsstätten und Events zu fordern.

- **Patrick** fordert eine Ausweitung der Fahrten der Linie **S31** nach Neugraben.
- **Karl-Peter**, **Patrick** und **Martin** diskutieren über die Kapazität der Verbindungsbahn (Fernbahn) und überlegen, wie diese erhöht werden könnte.

## 5. Zustand der Bushaltestellen (**Karl-Peter**)

**Karl-Peter** macht auf den schlechten Zustand einiger Bushaltestellen aufmerksam. So stören ihn Zigarettenstummel, die oftmals dort herumliegen. Hier wird mehr Sauberkeit gewünscht, um ein für die Fahrgäste attraktives Erscheinungsbild zu fördern. Aber auch bauliche bzw. planerische Mängel sollten beseitigt werden. Der ZOB an der **U**-Bahnhaltestelle **Niendorf Nord** weist folgende Mängel auf: An den Ankunftshaltestellen gibt es Wartehäuschen für die Fahrgäste, nicht jedoch an den Abfahrthaltestellen, wo sie gebraucht würden. **Martin** ergänzt, das Hauptproblem in Niendorf Nord sei die Fehlplanung der Anlage. So kreuzt die Busspur den Fußweg von der Bushaltestelleninsel zum **U**-Bahnhaltstellen-Eingang. Hier kommt es sogar zu einem ampelgeregelten Übergang mit langen Rotphasen für Fußgänger. Da die Anlage komplett neu geplant und angelegt worden ist, sind Platzverhältnisse keine Entschuldigung für diesen Planungsfehler.

**Hans-Uwe** erzählt noch von den Bushaltestellen rund um den **Hamburger Hauptbahnhof**, die alleamt keinen wettergeschützten Zugang zum Hauptbahnhof haben.

*Karl-Peter* bemängelt, dass bei der „Echtzeitanzeige der Buslinien“, das ist das **dynamische Fahrgast-Informationssystem (DFI)**, nicht konsequent alles angezeigt wird. So werden zum Beispiel keine Busse der Firma Jasper angezeigt. Eine **Einheitlichkeit der Leitsysteme** und somit der **DFI** wäre erforderlich.

Bus-Bus-Anschlüsse sind immer problematisch. Es muss sichergestellt sein, dass Anschlussbusse nicht abfahren, wenn sie noch in Sichtweite sind.

## 6. Termine und Treffpunkt (*Martin*)

Leider weichen die künftigen Termine bis Jahresende (ausgenommen der Termin im Dezember) vom üblichen Turnus (3. Donnerstag im Monat) ab! Grund dafür ist, dass das derzeitige Tagungslokal „**Corcovado**“ an dem planmäßigen Termin keinen Raum frei hat. Die **FIH** ist davon nur einmal betroffen (Oktober) die Sitzung findet dann – wie zu den beiden **ProBahn**-Terminen - erst eine Woche später statt (4. Donnerstag im Monat). Somit stellt sich unter anderem erneut die Frage nach einem anderen **Tagungsort**. *Patrick* schlägt hier für den **Wappenhof** vor. Hier jedoch war die **FIH** weggegangen, da hier kein separater Raum gewährt wurde. *Patrick* verweist auf seine Erfahrungen mit dem Verein „**Historische S-Bahn Hamburg e.V.**“ Dieser tagt seit seiner Gründung im **Wappenhof**. Jedoch dürften dem Verein „**Historische S-Bahn Hamburg e.V.**“ im Durchschnitt mehr Besucher pro Sitzung beiwohnen als der **FIH** und **ProBahn** Regionalverband Hamburg. Somit dürften die Chancen für einen separaten Raum beim Verein „**Historische S-Bahn Hamburg e.V.**“ größer sein.

## 7. Schienenersatzverkehr für **S**-Bahn nach Bergedorf (*Martin*)

*Martin* berichtet von den Unzulänglichkeiten des **Schienenersatzverkehrs (SEV)** für die baubedingt unterbrochene **S**-Bahnstrecke nach Bergedorf. Dieses Thema wird unter anderem auch Bestandteil der Themenliste für die **Arbeitsgruppe „Information und Qualität“** des **HVV-Fahrgastbeirats** am 07.09.2009 sein.

Zu bemängeln gibt es folgendes:

### Information:

- Der veränderte Fahrplan auf den Abschnitten der **S21**, wo nur ein 12-Minuten-Takt gefahren werden kann, wurde weder in gedruckter Form noch im Internet zum download bereitgestellt, sondern nur sehr unübersichtlich in Geofox mit eingebastelt und in Form von Abfahrtszeiten auf den Stationen ausgehängt.
- Es wird zum Teil das planmäßige und nicht das tatsächliche Fahrziel bei den Zügen angezeigt, womit suggeriert wird, die Bauarbeiten seien beendet oder fielen aus. Besser wäre es, das tatsächliche Ziel anzuzeigen und einen Hinweis, dass die Weiterfahrt zum planmäßigen Ziel mit Bussen erfolgen muss.
- Auf die weiten Umsteigewege an der Station Billwerder Moorfleet wird nicht hingewiesen.

### Angebot:

- Der im Prinzip sehr sinnvolle Ersatzverkehr mit den Regionalzügen zwischen Bergedorf und Hauptbahnhof ist leider sehr unregelmäßig (kein Taktfahrplan) und weist größere Lücken auf. Vor allem fehlt das Angebot am frühen Morgen und am späten Abend.
- Da nur auf dem Bergedorfer Ast gebaut wird, ist es unverständlich, warum zwischen Elbgaustraße und Hauptbahnhof das Angebot reduziert wird. Hier hätte man von Anfang an die Äste während der Bau-

zeit trennen müssen. Die Züge von Elbgaustraße hätten nur bis Berliner Tor fahren sollen und die Züge von Mittlerer Landweg als **S2** via City-S-Bahn-Tunnel nach Altona geleitet werden müssen.

- An der Station Billwerder Moorfleet fehlen rechtzeitige Vorkehrungen, um die Busse direkt an der S-Bahnstation halten lassen zu dürfen, und eine Anschlusssicherung zwischen SEV und S-Bahn.