

Protokollbericht **FIH**-Sitzung 22.10.2009

Teilnehmer:

Ewald Brincken (stellvertretender Kassenwart, kam kurz vorbei)

Pascal Fischer

Hans-Uwe Kolle

Klaus Müller

Herbert Naumann

Jörn Pimsl

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Günther Stoltze (Kassenwart)

Birger Wolter (ProBahn)

Marcus Wulff

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

1. HFF (*Günther*)

Günther übergibt *Martin* eine Liste mit Namen von **HFF**-Abonnenten. Ebenfalls gibt er ihm einen Entwurf für ein Schreiben an die Abonnenten, dass die nächste Ausgabe des **HFF** wegen Erkrankung des **HFF**-Redakteurs (*Jürgen*) später erscheint bzw. nur in der nächsten **Schleswig-Holstein-Schiene** erscheinen wird. Der Text wird von *Klaus* noch überarbeitet und lautet dann:

Oktober 2009

Liebe HFF-Leser,

Sicher haben sie schon auf das Erscheinen von Heft 21 gewartet. Leider ist unser verantwortlicher Redakteur schwer erkrankt, so dass wir das Heft nicht pünktlich herausbringen konnten. Wir bedauern dieses sehr. Wir werden es als Mittelteil der Schleswig-Holstein-Schiene Nr. 27 beifügen und Ihnen im Dezember übersenden. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Ihr Redaktionsteam

Günther und *Martin* verständigen sich darauf, dass *Martin* diesen Text digital erstellt und anhand der Liste an die Adressaten verschickt. Auch die übrigen Teilnehmer stimmen sowohl dem Text, als auch dem Verschicken zu.

2. Lokalität (*Martin*)

Es entsteht, wie üblich, eine Diskussion über den zukünftigen Tagungsort, welche ohne Ergebnis bleibt.

3. AKN Durchfahrt HBF (*Birger*)

Das Hauptthema an diesem Abend ist die zum Fahrplanwechsel geplante **Einstellung** der „AKN-Durchfahrten“ zum Hamburger Hauptbahnhof. Das heißt die Linie **A1** endet künftig auch in den Abend-

stunden aus Richtung Kaltenkirchen kommend in Eidelstedt. Dieses bedeutet für Fahrgäste der Schnellbahn aus Richtung **Hamburg-Schnelsen** und der Großsiedlung **Hamburg-Burgwedel** einen Umsteigezwang mit unsicheren Anschlüssen und ggf. einer Wartezeit von bis zu 38 Minuten auf einem zugigen Bahnsteig in Eidelstedt für Fahrten in und aus der Innenstadt. Als Ersatz ist dafür eine Ausweitung des 20-Minuten-Betriebes auf der **A1** und der **A2** vorgesehen, der aber nicht die gesamte Betriebszeit umfasst, vor allem nicht den Sonntag. Zwar wird durch die Ausweitung des 20-Minuten-Taktes die zeitliche Erreichbarkeit der betroffenen Linienabschnitte deutlich verbessert und auch die maximalen Wartezeiten sowohl für Binnenverkehr der betroffenen Linienabschnitte, als auch auf dem Bahnhof Eidelstedt, ersetzt aber nicht die Durchfahrt zum Hauptbahnhof. Die Taktverdichtungen werden insbesondere von den Anliegergemeinden der **A1** als überfällig angesehen und nicht als Ersatz für die Durchfahrt. Leider ist dieses Angebot abbestellt worden, obwohl es sehr gut angenommen wurde. Die Verlängerung der **S3** nach Stade 2007 wurde insbesondere damit begründet, Fahrgästen aus dem Umland eine Zugverbindung in die Stadt ohne Umsteigen in Hamburg-Neugraben geboten werden soll. Offenbar brauchen die Schnelsener diesen Komfort nicht...

Während **Birger** diese Maßnahme (Einstellung der Durchfahrten) verteidigt, weil er meint, dass „das“ Geld anderweitig besser ausgegeben werden kann und mit der Taktverdichtung auch wird (zumal die Durchfahrten nur in den Abendstunden erfolgen), sieht **Martin** in dieser Maßnahme einen Rückschritt. Die **FIH** sollte sich auf jeden Fall dafür einsetzen, dass die **A1** wieder bis zum **Hauptbahnhof** fährt. Und dieses möglichst ganztägig. Schließlich ist diese Durchfahrt eine **Urforderung** der **FIH** gewesen. Eine **S**-Bahn als langfristige Lösung beurteilt Martin als eher ungünstig, da die Infrastruktur der Strecke noch lange nicht **S**-Bahnstandard erreicht hat. Vielmehr besteht die Gefahr, dass nach der Stader Strecke damit eine weitere Strecke mit Regionalbahnstandard relativ geringem Fahrtenangebot den Hamburger **S**-Bahnstandard auf das Niveau anderer deutscher Städte (Frankfurt, München, Stuttgart) oder gar Hannover (dort gibt es sogar Zwei-Stunden-Takt bei der „**S**“-Bahn) heruntergezogen wird. Stattdessen sollten solche Regionalbahnen unter einer speziellen Bezeichnung (z.B. **A**-Bahn) die innerstädtische **S**-Bahninfrastruktur mitbenutzen. Um „Parallelverkehr“ (solchen gibt es ja auch bei den **S**-Bahnlinien untereinander) und daraus resultierendes Überangebot in den Schwachlastzeiten zu vermeiden, sollte z.B. lieber die Linie **S21** (zeitweilig) bis Sternschanze zurückgenommen werden. **Hans-Uwe** macht dazu gleich einen interessanten weitergehenden Vorschlag:

Nach seinen Plänen sollte die **S21** anstelle der **S31** nach **Altona** anstatt nach Elbgaustraße fahren (so wie zurzeit im Nachtverkehr) und die **A1** dann die Holstenkurve alleine befahren.

Dieser Vorschlag würde dann zur Folge haben, dass die **S31** dann nach **Elbgaustraße** fahren muss. Diese verkehrt jedoch nur an Werktagen tagsüber. **Hans-Uwe** hält dieses schon informationstechnisch für sinnvoller, da **S3** und **S31** besser zusammenpassen, als **S3** und **S21**.

4. HVV-FGB (**Klaus**)

Klaus berichtet kurz über die aktuellen Veranstaltungen des HVV-Fahrgastbeirats.

5. HVV-Fahrpreiserhöhung (**Hans-Uwe**)

Hans-Uwe bemerkt zu der aktuellen HVV-Fahrpreiserhöhung, dass diese moderat ist und er kein Verständnis für das „Gejammer“ derjenigen hat, die damit nicht einverstanden sind.

Martin sieht die Sache an dieser Stelle ähnlich und ergänzt, dass die **FIH** nicht über jede Fahrpreiserhöhung diskutieren sollte, sondern bei Bedarf strukturelle Veränderungen des HVV-Tarifs fordern sollte.