

Protokoll **FIH**-Sitzung 15.08.2013

Teilnehmer:

Klaus Müller

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Birger Wolter

Tagungsort :

LADES

Hähnchenland

Steindamm 70

20099 Hamburg

Folgende Themen wurden diskutiert:

- Das **S**-Bahn-Angebot nach **Bergedorf** ist unzureichend. Sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht. Letzteres macht sich vor allem im Spätverkehr bemerkbar, weil auf dieser Strecke – im Gegensatz zu allen anderen Außenstrecken – schon kurz vor 21 Uhr nur noch **Kurzzüge** fahren. Gerade auf dieser Strecke legen Fahrgäste besonders lange Strecken zurück (die meisten fahren bis Bergedorf), so dass nicht nur jeder stets einen Sitzplatz benötigt, sondern diese auch bequem sein müssen (das heißt, im Prinzip braucht jeder zwei Plätze wegen Beinfreiheit und Handgepäck). Zumindest außerhalb der Stoßzeiten sollte das gewährleistet sein und nicht durch alberne Sparmaßnahmen (Kurzzüge) verhindert werden. Im Berufsverkehr sollte die Linie **S2** wesentlich länger fahren, allein schon um eine umsteigefreie Verbindung zur City-**S**-Bahn zu gewährleisten. Schließlich ist die Bergedorfer **S**-Bahn die einzige, die nicht ständig über die Haupt-Innenstadt-Strecke (City-**S**-Bahn) geführt wird.
- Unverständlich ist, warum auf der Harburger **S**-Bahn (stärkst frequentierte Strecke) der tagessrandzeitliche 20-Minuten-Betrieb früher einsetzt als auf anderen Strecken. Offenbar sehen **HVV** und **S**-Bahn dort keinen Handlungsbedarf, etwas zu korrigieren, *Wie kann man denen hier die Augen öffnen?*
- Für die Linie **S32** gibt es zurzeit keine Züge. Diese Linie soll erst zusammen mit der **S**-Bahn nach Kaltenkirchen eingeführt werden. Sinnvoller wäre der Einsatz von Langzügen statt eines dritten Zuges in 10 Minuten, da langfristig im Innenstadtbereich die Trasse der

geplanten **S32** für die **S41** gebraucht wird. Dieser Bedarf wird von offizieller Seite zurzeit vehement bestritten und mit Hinweis auf die **S32** verweigert.

Schon jetzt könnte bei geschicktem Fahrzeugeinsatz die **S32 trotz Fahrzeugengpass gefahren werden.**

- Der eingleisige Streckenabschnitt der **A1** im Bereich Eidelstedt hat den Vorteil, dass diese Linie im Bahnhof Eidelstedt im **Linksverkehr** betrieben werden kann. Dadurch wäre ein bahnsteig- und zeitgleicher Anschluss an die Züge der Linie **S3** möglich und das auch im 10- bzw. 20-Minuten-Takt der **A1**. Lediglich die Zugkreuzung **S21** und **S3** müsste dort abgeschafft werden. Dies ginge, wenn - siehe nächster Punkt...
- und **S31** sollten im Westen einen Linientausch machen. Dadurch würde die Bergedorfer Strecke wenigstens **ganztägig mit Altona** verbunden sein. Außerdem würde der 10-Minuten-Takt am Sonntag nicht mehr in Sternschanze enden müssen. Die **S31** würde zwischen Elbgaustraße und Berliner Tor einen 20-Minuten-Takt fahren. Darüber hinaus ergeben sich weitere betriebliche und verkehrliche Vorteile. Auch wäre die Linienführung im **Nachtverkehr** nicht mehr anders.
- Die neue U-Bahnstation **Elbbrücken** soll Seitenbahnsteige erhalten. Für eine Endstation ist dieses sehr unpraktisch, sofern wie hier im Bahnsteig gewendet werden muss. Es lässt sich im Prinzip nur ein Gleis nutzen. Das andere kann nur für den Notfall vorgehalten werden. Ein **wechselseitiges Fahren** von beiden Gleisen ist wegen der Abfahrt von verschiedenen Bahnsteigen den Fahrgästen **nicht zumutbar**.
- Die **Planungsvorschläge** für eine Verlängerung der Flughafen-**S**-Bahn nach **Norderstedt** sind dermaßen **schlecht (Eingleisigkeit, Irrelevanz der Wahl der Innenstadtstrecke)**, dass solche Planungen nicht weiterverfolgt werden sollten.
- Der Zugverkehr **Büchen – Hamburg** ändert sich zum Winterfahrplan. Deutliche **Verbesserung durch stündliche RE-Verbindung** zum Hauptbahnhof, jedoch ist der Abschnitt Schwarzenbek – Büchen von Aumühle künftig nur noch mit Umweg über Bergedorf erreichbar, was eine Verdreifachung der Fahrzeit und einen höheren Fahrpreis zur Folge hat. **Lösung des Problems** wäre, die **RE-Züge in Friedrichsruh** halten zu lassen. Diese Station soll nach den Planungen sonst nur noch am Wochenende bedient werden, wo zunächst noch weiterhin RB-Züge fahren werden. Schwierig ist nur, die Offiziellen Stellen davon zu überzeugen, da in Friedrichsruh Anpassungen an die Bahnanlagen vorgenommen werden müssen. Jedoch das Fahrgastaufkommen auch in der Relation Aumühle - Büchen derzeit gering ist...

20.10.2013