

Protokoll **FIH**-Sitzung 20.12.2017

Teilnehmer:

Roman Berlin (Nahverkehr Aktuell)
Klaus Müller (FGB Landkreis Stade)
Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Tagungsort:

StaBi

(Staatsbibliothek Universität Hamburg)

Von-Melle-Park 3
20146 Hamburg

Folgende Themen werden diskutiert:

1. Turnusmäßige Sitzung der **FIH**

Da die FIH schon fast regelmäßig freitags tagt, stellt sich die Frage, ob weiterhin am 3. Donnerstag in geraden Monaten als planmäßiger Tagungstag festgehalten werden soll, oder ob ein anderer Wochentag (z.B. der Freitag) als der turnusmäßige Tagungstag bestimmt werden soll. Nach kurzer Diskussion wird entschieden, alles beim alten zu belassen. Somit kommt es in nächster Zeit häufig zu Abweichungen.

2. ÖPNV → ÖPLV

Unter Fachleuten, als auch unter den Armatureuren wird als Oberbegriff für alle Art von Öffentlichen Verkehrsmittel die Abkürzung ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) verwendet. Diese Abkürzung grenzt aber nicht den relevanten Verkehr von anderen Verkehren ab. Die Grenze zwischen Nahverkehr und Fernverkehr ist willkürlich und irrelevant. (Wird im Schienenverkehr eigentlich am ehesten durch die Zuggattung bestimmt)

Andererseits umfasst der öffentliche Verkehr auch Verkehrsmittel, die für die Am- „ÖPNV“ interessierten eher keine Rolle spielen, nämlich der Taxis (=öffentlicher Individualverkehr).

Gegensätze sind **nicht** öffentliche und Individualverkehre, sondern **öffentliche und private** Verkehre bzw. **Individualverkehr versus Linienverkehr**.

Die eigentlich relevante Gruppe ist somit der **öffentliche Linienverkehr** bzw. der öffentliche Personenlinienverkehr. Somit sollte besser die Abkürzung **ÖPLV** verwendet werden.

3. Fahrplanwechsel: Auswirkungen auf Aumühle

Durch die Aufgabe der **RB11 (Aumühle – Büchen)**, ist der Bf Aumühle zum reinen **S**-Bahnhof geworden. Leider sind die Gleisanlagen und Informationsanlagen nicht angepasst worden. Somit gibt es immer noch eine überdimensionierte Übersichtsanzeige der Abfahrtsgleise in der Empfangshalle und den Hinweis auf nach Büchen verkehrende Züge.

Die Teilung von Gleis 3 im Bahnhof Aumühle, die zu einem Abgelegenen Abfahrtsbereich der **S**-Bahnzüge dieses Gleises führt, der auch nicht überdacht ist und weitere Wege mit sich bringt, sollte schleunigst aufgegeben werden. Somit könnten die **S**-Bahnzüge wieder den überdachten und dem Zugang nahe gelegenen Bahnsteigteil erreichen, welcher zur Zeit ungenutzt ist.

Auch kann die Gleisvoranzeige in der Halle demontiert werden. Dafür sollten jeweils zwei Zugzielanzeiger pro Gleis montiert werden, damit sowohl am Treppenabgang, als auch beim Fahrstuhl ein Anzeiger vorhanden ist, der auch ggf. anzeigen kann, dass der Zug vom anderen Gleis zuerst fährt.

Möglicherweise könnte der Bahnhof auch einem größeren aufwendigeren Umbau unterzogen werden.

4. RE1

Die nun auch am Wochenende zwischen Hamburg und Büchen stündlich fahrende Linie RE1 hält bekanntlich ja an Sonntagen in **Friedrichsruh**. Dieses gilt jedoch nur für die Fahrten, die in Büchen enden bzw.

beginnen (**Zweistundentakt**) und ist möglich, weil die Züge mit einer Einheit LINT 41 gefahren werden, welche früher die RB11 bedienten und auch schon in Friedrichsruh hielten. Der Grund warum jedoch die Doppelstockzüge dort nicht halten sollen nicht die zu kurzen Bahnsteige sein, denn diese reichen durchaus für 4-Wagen-Dostos aus (mehr Wagen haben die Dostos der RBSH, die nur bis Büchen fahren auch nicht), sondern angeblich der beschädigte Hausbahnsteig (stadteinwärts), welcher nur noch im vorderen Bereich von den kurzen LINT-Zügen bedient werden kann). Die Frequentierung der Station Friedrichsruh ist zwar schwach und die Züge sind sehr gut gefüllt, das heißt, dass auch an Sonntagen Dostos erforderlich sein könnten. Das aber bedeutet, dass der Bahnsteig repariert werden (und nicht aufgegeben, wie einige böse Menschen es gerne hätten) werden sollte.

Langfristig kann hier eine Verknüpfung von Regionalzügen, **S**-Bahnzügen und Bussen mit großzügigem P+R entstehen. Kurzfristig sollten **TWINDEX**-Züge eingesetzt werden.

Zum Sommerfahrplan (Juni) soll eine zusätzliche Spätverbindung von Rostock - Schwerin nach Hamburg und zurück (Schwerin) auf dem RE1 eingerichtet werden, welche allerdings die jetzige Spätfahrt der RBSH von Hamburg nach Büchen ersetzen. Anstatt diese Fahrt der RBSH zwischen Hamburg und Büchen zu streichen, sollte sie versetzt werden, so dass sie das abendliche **RE1**-Angebot auf einen Stundentakt auch im Spätverkehr verdichtet.

5. Neue Schulbuslinie 735

Verkehrt zwischen Aumühle und Schulzentrum Reinbek über Wohltorf und Wentorf. Dieses ist zum einen Parallelverkehr zur S-Bahn, welche eher zusätzliche Fahrgäste benötigt, anstatt welche abzugeben! Zu dem verkehrt die Linie nur auf den Schülerverkehr ausgerichtet:

- Nur an Schultagen
- Nur tageszeitbedingt morgens in Richtung Schulen, nachmittags zurück
- Zum Teil keine Anbindung an **S**-Bahnhöfen (**fehlende Netzwirkung!**)
- Verkehr mit Unterlinien und zum Teil chaotischen Rückfahrten mit Nichtbedienung bestimmter Haltestellen, da die Haltestellen auf der Rückfahrt in derselben Reihenfolge bedient werden (nicht in entgegengesetzter!).

Gefahr: Verweis auf diese Buslinien, bei Unzulänglichkeiten der regulären ÖV-Linien (keine Anschlüsse in **S**Reinbek und Wunsch nach ganztägiger Fahrradmitnahme, sofern Schülerverkehr als Begründung hierfür in die Waagschale geworfen wird.

Forderungen:

- grundsätzlich Ersatz von solcher Linien durch ganztägig verkehrende reguläre Buslinien, welche abgelegene Ecken anbinden, aber nur bis zur nächsten Schnellbahnstation.
- Kennzeichnung solcher Schummellinien (Schulbuslinien) im Netzplan, da derzeit Aumühle und Wohltorf vollerschlossen durch Buslinien dargestellt werden, welche in Wahrheit nur selten fahren.

6. Autonome Busverkehr

Es entsteht eine Diskussion um autonom fahrende Busse und Rufsysteme.

Gefahren, dass Menschen Fahrten genauer planen müssen, ein Smartphone benötigen, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, ein öffentlicher Oberflächen Individualverkehr zu Lasten des Linienverkehrs, insbesondere schienengebundener Systeme sich breit macht.

Chancen flächendeckendes Angebot, kurze Wartezeiten, häufige Fahrten und Lenkung der Verkehrsströme auf schienengebundene Systeme.