

Protokoll **FIH**-Sitzung 26.10.2018

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. Bf Pinneberg

Der Bahnhof Pinneberg wird derzeit modernisiert (<https://www.nah.sh/aktuell/neuigkeiten/baustart-fuer-die-modernisierung-des-bahnhofs-pinneberg/>). Aus Sicht der **FIH** ist es jedoch nicht sinnvoll die Gleisstruktur so beizubehalten. Pinneberg ist als **Eisenbahn-Nicht-Knotenpunkt** als Endpunkt einer **S**-Bahnstrecke ungeeignet. Insbesondere ist die Seitenlage der **S**-Bahn ungeeignet. Diese müsste mittig zwischen den Ferngleisen eingeführt werden um in beiden Richtungen einen bahnsteiggleichen Anschluss zu den Regionalverkehrszügen nach Elmshorn herzustellen, ohne dass diese eingleisig fahren oder das Gegengleis kreuzen müssen. Auch sind Stumpfgleise nachteilig, da hier die S-Bahnzüge nur von dem Gleis abfahren können, auf dem sie ankommen. Schon seit langem sah man das als Provisorium an und hoffte mit Abbruch des Empfangsgebäudes das Problem zu lösen. Nun soll das ja erhalten bleiben. Jedoch stellt das kein Problem dar, da die Bahnanlagen komplett westlich des Gebäudes platziert werden könnten. Die Stumpfgleise könnten einem (erforderlichen) Parkhaus weichen.

Ohnehin wäre es nachteilig zwei **S**-Bahntrassen (eine davon auf Ferngleisen) parallel nach Pinneberg zu bauen. Besser wäre die jetzige Gleichstrom-**S**-Bahn nach Pinneberg in die geplante **S**-Bahn nach Elmshorn zu integrieren.

Hierzu wäre entweder ein Rückbau der Gleichstrom-**S**-Bahn nach Pinneberg erforderlich und Umwidmung der Gleise in Wechselstromgleise erforderlich danach könnten dann nach Verlegung der Bahnsteige von Elbgaustraße bis Thesdorf um eine Gleisachse nach Westen entsprechend die mittleren Gleise durch die neue Wechselstrom-**S**-Bahn nach Elmshorn genutzt werden. Diese fädelt dann hinter Pinneberg kreuzungsfrei in die Fernbahngleise ein. In Pinneberg selbst könnten Zwischenzüge enden und es gäbe dann nur noch den jetzigen Regionalmittelbahnsteig, der in einen S-Bahnsteig (96 cm Höhe) umgebaut werden würde. Südlich von Elbgaustraße führe diese **S**-Bahn dann als Expresslinie ohne Halt, aber auf eigenen Gleisen bis Altona.

Alternativ würde die jetzige Gleichstrom-**S**-Bahn nach Pinneberg westlich am Empfangsgebäude vorbei gebaut werden, an einem neuen Mittelbahnsteig enden. Der Fern- und Regionalverkehr führe dann auf den beiden westlichen Gleisen ohne Halt durch Pinneberg. Die Gleichstrom-**S**-Bahn nach Pinneberg könnte zunächst bis Torneusch verlängert werden. Ab da besteht die Wahl entweder nach Elmshorn oder nach Uetersen (mit Option auf spätere Verlängerung über Groß und Klein Nordende nach Elmshorn) verlängert zu werden.

Pinneberg hätte dann nur noch **S**-Bahnanschluss, was zwei Vorteile hätte, da einerseits der Regionalverkehr ent-, andererseits die **S**-Bahn besser ausgelastet würde.

2. StudiCard

Dieses neue Tarifangebot sollte eingeführt werden, um verschiedene Personengruppen mit geringem oder gar keinem Einkommen **einheitlich** den kostengünstigen Zugang zum ÖPLV (in ganz Deutschland) zu gewähren. Solange dieser nicht unentgeltlich ist, müssen obengenannte Personengruppen einen stark ermäßigten Zugang erhalten, da sie sich aufgrund fehlender Kaufkraft nicht auf diese Argumentation der Fahrpreisbefürworter (ÖPNV ist schon günstiger als ein Auto, was nichts kostet ist nichts wert und gutes Angebot und gutes Angebot ist wichtiger als niedriger Preis) einlassen können. Die Uneinheitlichkeit der Ermäßigungen ist nicht nur unübersichtlich, sondern auch ungerecht. Während bislang nur Kinder und Jugendliche bundesweit vernünftige Ermäßigungen erhalten bekommen Studierende nur lokal (in ihrer Universitäts-Stadt und Umgebung) eine Ermäßigung. Anderenorts gelten sie als Vollzahler, genau wie Multimilliardäre. Manche Auszubildende und alle Menschen die auf Sozialtransferleistungen angewiesen sind (Hartzler) bzw. die geringes Einkommen haben, weil sie

prekär beschäftigt sind oder von geringem Vermögen leben müssen, sich also Einkommen in Höhe der viel zu niedrigen Sozialtransferleistungen auf eigene Weise verschaffen (Quasihartzer), erhalten gar keine (nennenswerte) Ermäßigung. Da die Politik und die Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsunternehmen, diesem Problem keine Abhilfe verschaffen (wollen) und stattdessen mit allen (un)möglichen Ausreden versuchen diesen Zustand zu rechtfertigen, müssen neue Ideen her, wie das Problem (von außen) gelöst werden kann. Hierzu soll ein einfaches Angebot eingeführt werden dass sich schrittweise ausgehend von den Semestertickets der Universitäten hin zu einem flächendeckenden Sozialticket an alle finanziell Bedürftigen entwickelt. Das ganze dient auch dazu künftig zu verhindern, dass Personen aus dem Grunde schwarzfahren müssen, weil sie sich die auf die Kaufkraft der Normalverdiener abgestimmten Fahrpreise nicht leisten können und auch nicht einsehen, dass sie auf die ÖPNV-Nutzung verzichten sollen, insbesondere, wenn es finanziell ähnlich gestellte bezahlbare Angebote gibt, die sie aber nicht nutzen können, weil sie nicht alle Kriterien zur Berechtigung der Inanspruchnahme erfüllen. Das sind oft irrelevante Kriterien, die nur genutzt werden, weil sie leicht Kontrollierbar sind, wie Lebensalter oder Besuch einer bestimmten Ausbildungsstätte, zu der nicht jeder beliebig Zugang erhält.

Dieses einfache Angebot soll die **StudiCard** sein. Es funktioniert ähnlich der BahnCard 100, soll jedoch nur 50€ Monat bzw. 600€Jahr. Eine Preisanpassung, wie bei normalen Fahrpreisen, wäre nicht zulässig. Es müsste sonst sichergestellt werden, dass sich auch die Einkommen der Nutzungsberechtigten entsprechend erhöht.

Schrittweise sollen die Semestertickets der Unis zunächst in allen Verkehrsverbänden, dann im gesamten Linienverkehr, danach auch auf allen ÖPNV-Linien (auch private) und schlussendlich auch Fernverkehr (aller bahnunternehmen!) im Basisbereich (gegen Zuschlagszahlung auch in Premiumbereichen) gelten. (Im Nahverkehr soll es keine Premiumbereiche mehr geben).

Zum berechtigten Personenkreis sollen gehören:

1. Kinder/Jugendliche und Schüler
2. Studierende an Universitäten und Fachhochschulen (Auch firmengebundene und private Hochschulen)
3. Auszubildende aller Art und Praktikanten (ohne und mit geringem Gehalt)
4. Hartzer und Quasihartzer

Der Begriff „StudiCard“ (von studieren klingt höherwertiger als „Sozial Card“ und auch diskriminierungsfrei.

3. Fahrgastbeirat

Es wird kurz über den **HVV**-Fahrgastbeirat diskutiert ohne eine konkrete Bewertung und Verbesserungsvorschläge auszuarbeiten. Insgesamt wird eine **proaktive ÖPNV-Förderung** vermisst. Das äußert sich vor allem darin, dass Leistungsausweitung häufig mit zu geringer Nachfrage abgelehnt werden, anstatt sich darüber Gedanken zu machen, wie die Nachfrage gefördert werden kann, z.B. durch Gebietsaufsiedlung. Der **HVV** reagiert oft nur, anstatt zu agieren. Besonders der Schnellbahnverkehr sollte gefördert werden. Hier bietet sich Bedarfssteigerung durch Fahrradmitnahme, Einbeziehung von Lieferdiensten und der Abbau von Busparallelverkehr an.

4. S-Bahnnetz Zukunft bzw. Schnellbahn versus Regionalverkehr und Alfa E

Der Bürgerdialog zum Ausbau des Schienenverkehrs im Raum Niedersachsen hat gezeigt, dass es nicht möglich ist, zukunftsfähige Bahninfrastruktur zu schaffen, sofern man alle Bürger (auch solche, die am Bahn- und ÖPNV-Verkehr kein Interesse haben) mit einbezieht und Anwohnern mehr Gewichtung zukommen lässt als den Bahnnutzern. Nicht nur große Projekte (Y-Trasse) wurden zu Fall, sondern fast alle Ausbaumöglichkeiten. Es wurde sich auf Druck kleingeistiger Wutbürger und inkompetenten Machtpolitiker (vor allem aus dem konservativen Lager) ein Minimalkonzept (Alfa E) geeinigt, welches gerade mal die allernotwendigsten Verkehrsströme auffängt, aber dem Mehrbedarf nicht gerecht werden kann. So würde zu Beispiel die Strecke von Hamburg nach Lüneburg vier Gleise für ein vernünftiges Angebot benötigen. Das aber will der niedersächsische Verkehrsminister nicht. Hier lässt sich schon von vorsätzlicher Sabotage am ÖPNV sprechen, das entsprechen beantwortet werden sollte.

So sollten S-Bahnstrecke nach Stade (**S3** und **S31**) in Harburg Rathaus einen Abzweiger bekommen, welcher sich dann in einer neuen Station Harburg Süd ein weiteres Mal verzweigt in eine Strecke nach Lüneburg (**S5** und **S51**) und nach Buchholz (**S6** und **S61**) Alle Linien verkehren dann im 30-Minutentakt ganztägig (auf jedem Außenast (Stade, Lüneburg und Buchholz) gibt es - Dank zwei Linien - einen 15-Minuten-Takt, ab Har-

burg Rathaus fahren die Züge dann (auch in Tagesrandzeiten) im 5-Minuten-Takt. (Im Norden passt dazu gut die Linien nach **Henstedt-Ulzburg** fahren zu lassen. Auch bis dorthin würde ganztägig ein 5-Minuten-Takt fahren. Eine Aufsiedlung der Gegend wäre sinnvoll. Dann kann auch in Ellerau die Tunnel Lösung realisiert werden. Nördlich von Henstedt-Ulzburg teilte sich die Strecke in drei auf:

- nach Kaltenkirchen – Neumünster
- nach Barmstedt – Elmshorn
- nach Kisdorf - Bad Oldesloe

und zwar so, dass wieder 2 Linien SX und SY1 fahren (SX und SX1 geht nicht da SX1 10 Minuten schneller von Harburg nach Ulzburg fährt als SX) auf jedem der 3 Äste fahren.

Nach Lüneburg würde die **S**-Bahn dann zwei der drei Gleise für sich beanspruchen. Ein Mischverkehr mit anderen Zügen wäre wegen der bahnsteighöhen und der Betriebsstabilität ausgeschlossen. RE2 könnte von Uelzen via Lüneburg und Büchen bis Lübeck verlängert werden. RE3 würde von Hannover via Soltau nach Hamburg fahren. Die anderen Züge (IC und RE-Züge) hätten zwischen Harburg und Lüneburg größtenteils nur ein Gleis → nur noch ein IC pro Stunde.) Somit würden **HVV**-Fahrgäste ab Lüneburg nur noch mit der **S**-Bahn fahren können oder in Büchen umsteigen. Das hätte wohl eine große Verlagerung des Verkehrs auf die **S**-Bahn zur Folge → Entlastung des Hauptbahnhofs.

5. Hauptbahnhof

Für die Erneuerung der Bahnsteige der **S**-Bahn im Hauptbahnhof sollten vorher die Signalanlagen so angepasst werden, dass auch bei Sperrung von zwei Gleisen 5 Züge/10 Minuten den Hauptbahnhof passieren können. Hierfür fehlen Nachrücksignalen an den Gleisen 2 und 3 für die Gegenrichtung. Die signaltechnischen Probleme werden von der Bahn oft nicht genau genug erläutert und sind nur durch intensives Befragen der Verantwortlichen zu erfahren.

6. Friedrichsruh

Der Halt in Friedrichsruh ist mittlerweile (nach Einstellung der RB11) vom RE1 übernommen worden. Jedoch nur sonntags. (Das ist für diesen Wochentag, wenn auch nur mit 7 Fahrtenpaaren, eines der besten Angebote seit einiger Zeit. So fährt der RE1 doch schnell zum Hauptbahnhof ohne viele Zwischenhalte. Auch hier droht zum Fahrplanwechsel 2020 das Aus. Das eigentliche Problem bei einer Schließung von Friedrichsruh, ist nicht die wegfallende Erschließung von Friedrichsruh (mo – fr Buslinie 433, ansonsten fast Fußläufiger Bereich von **S**-Aumühle) sondern die Abbindung der Gemeinde Aumühle vom Regionalverkehr (Richtung Hamburg könnte man beim Halt aller RE1-Züge in Friedrichsruh auch ein Fahrrad von Aumühle im Berufsverkehr mitnehmen.) Vor allem aber ist die Verbindung Richtung Osten (nach Schwarzenbek und Büchen und damit zur Kreisstadt Ratzeburg) erforderlich.

Als Alternative wird ein RE-Halt in Aumühle am **S**-Bahnsteig diskutiert. Dafür wäre vielleicht sogar ein Verzicht auf den 10-Minuten-Takt der **S**-Bahn denkbar.

Denkbar wären vier Möglichkeiten zur Lösung des Problems:

1. **Wiedereinführung der RB11**, ganztägig und täglich im 1-Studentakt, jedoch nur zwischen Aumühle und Schwarzenbek, jeweils mit Anschluss an den RE1 in/aus Richtung Büchen in Schwarzenbek und die **S**-Bahn in Aumühle. Hierbei könnte (und müsste) auf einen Zughalt in Friedrichsruh verzichtet werden.
Probleme: Zusätzlicher Aufwand und ungünstiger Einsatz der Fahrzeuge, wenn auch nur ein Triebwagen erforderlich
2. **Verlängerung der **S**-Bahn bis Schwarzenbek**
Probleme: erheblicher Baulicher Aufwand Beeinträchtigung der **S**-Bahn
3. **RE-Halt in Aumühle**
Probleme: erheblicher Baulicher Aufwand, Fahrstraßenkreuzung könnte Fahrplanproblem bringen. Beeinträchtigung der **S**-Bahn

4. RE1-Halt aller Züge in Friedrichsruh

Probleme: Baulicher Aufwand (Bahnsteigverlängerung erforderlich), keine Verknüpfung S-Bahn. Lediglich die Buslinie 433 könnte S-Bahn und Regionalverkehr verbinden. Damit wäre das kein Ersatz für RE-Halt in Bergedorf.

Insgesamt scheint Lösung 4 die kostengünstigste zu sein und sollte von daher realisiert werden, sofern keine der drei anderen realisiert würde, auch wenn der HVV hierin zu geringe Nachfrage sieht. Die FIH lehnt jedoch wegen der erheblichen Nachteile Lösung 2 ab. Lediglich die Lösungen 3 und 4 werden unterstützt. Von offizieller Seite will man offenbar mit der einfältigen Begründung „zu geringes Aufkommen“ gar nichts realisieren, womit die Östlichen Stationen von Aumühle nur mit einem Umweg über Bergedorf erreichbar wären. Dieses ist aus folgenden Gründen unzumutbar:

- Höherer Fahrpreis, da Ring B mit einbezogen werden muss.
- Kein bahnsteiggleiches Umsteigen damit verbunden auch hohes Risiko eines nicht barrierefreien Umsteigens (zwei Aufzüge müssen funktionieren).
- Extrem schlechte Anschlüsse in Bergedorf, sobald der eine Zug einfährt, fährt der andere sofort ab. → 20 Minuten Übergang (in der halben Zeit wäre man mit dem Zug von Aumühle in Schwarzenbek)
- Ggf. kommen Fahrradsperrzeiten in die Quere (S-Bahn)

Jedoch ist auch hier die Politik in Aumühle gefordert!

7. Geesthacht

Nach Geesthacht soll nun die Eisenbahnstrecke wieder in Betrieb genommen werden. Geplant ist ein Pendelzugverkehr von Nettelnburg bis Geesthacht. Alternativ jedoch könnten Busse auf der Trasse fahren, die zu diesem Zweck mit Beton ausgegossen werden soll, jedoch ohne die Gleise stillzulegen. Dieser Vorschlag kommt natürlich vom Busunternehmen VHH, dem die Trasse gehört. Leider favorisiert auch der Kreisverkehrsplaner diese Lösung. Eine Bahnanbindung wäre das nicht, da weiterhin die Busbedingungen gelten würden:

- kein Essen von Pizza und Eis
- kontrollierter Vorreeinstieg
- stark eingeschränkter Fahrradtransport
- möglicherweise doch Fahrt auf Straßen in Bergedorf → Geschaukel unsinniger Halt an Ampeln, Fliehkräfte aufgrund enger Kurven

Die FIH lehnt diesen (einseitig auf Unternehmensinteressen eines Verkehrsunternehmens ausgerichteten Vorschlag) ab und fordert stattdessen eine Stadtbahn nach Karlsruher Modell einzurichten, wobei die Züge wechselweise in Nettelnburg am S-Bahnsteig enden (mit Anschluss in beide Richtungen) bzw. ohne Halt in Nettelnburg auf den Fernbahn Gleisen bis Hamburg Hbf (Gleis 8) durchfahren.

8. Info KVG-Bus

Attraktive Sitzplätze im Bus welche z.B. gute Aussicht auf die Strecke nach vorne haben, müssen allen Fahrgästen gleichermaßen offenstehen. Hier dürfen nicht bestimmte Gruppen (Behinderte, Frauen, Kinder, Kollegen oder Senioren einen Vorrang geltend machen.) Somit hat das Symbol für Menschen mit Behinderung von diesen Plätzen zu verschwinden, auch in Bussen der KVG. Pragmatische Gesichtspunkte im Betriebsablauf, dürfen nicht den Reisegenuss schmälern.