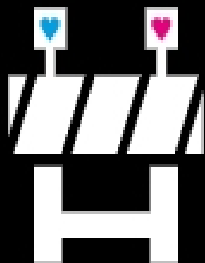


Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



Prellbock Altona e. V.

mischt sich ein ...

19.04.2022

Seit August 2021 liegt der äußerst praktische und schnell umsetzbare Vorschlag vor, Regionalzüge nicht im Hauptbahnhof enden lassen. Die Umsetzung würde den Hauptbahnhof enorm entlasten. Prellbock hat seit August 2021 versucht, die FHH, die Deutsche Bahn und die Landesverkehrsgesellschaften dazu zu bewegen, zum Fahrplanwechsel 2021/2022 erste Versuche zu starten.

Wir müssen aber feststellen: Es gibt eine hartnäckige Koalition der Unwilligen.

Warum?

Wer spielt mit verdeckten Karten?

Warum bewegt sich nichts?

Wir bleiben hartnäckig und verfolgen dieses Thema.

Wir freuen uns auf Zuschriften, Meinungen, Kommentare:

info@prellbock-altona.de

Auf Anfrage stellen wir Ihnen unsere 36-seitige Studie, die wir am 18.08.2021 auf einer Pressekonferenz vorstellten, gerne zur Verfügung.

Die Koalition der Unwilligen

Im August 2021 hatte Prellbock Altona auf einer Pressekonferenz eine Studie des Verkehrsberatungsbüros Doege & Knauer zur Durchbindung von Regionalzügen am Hauptbahnhof vorgestellt. Prellbock selbst hatte diese Studie in Auftrag gegeben.

Die Studie war unter den folgenden Rahmenbedingungen vergeben worden:

- maximale Entlastung des Hauptbahnhofs durch Wegfall von wendenden (= Kopf machenden) Zügen,
- Nutzung des vorhandenen Waggonmaterials,
- kein Eingriff in das Fahrplangefüge,
- Sicherstellung der Umsteigebeziehungen an den Ausgangs- und Zielbahnhöfen,
- keine Investitionen als Vorbedingung,
- schnellstmögliche Umsetzbarkeit.

Die Studie kam zum Ergebnis, dass sich sechs Regionalzuglinien zu drei leistungsstarken Durchmesserlinien – Transregio genannt – verbinden lassen, und zwar

- Transregio 1: RE 70 mit RB 41 von Kiel Hbf. nach Bremen Hbf. und zurück
- Transregio 2: RE 4 mit RE 7 von Bremen Hbf. nach Flensburg/Kiel Hbf. und zurück
- Transregio 3: RB 61 mit RE 3 von Hannover/Uelzen nach Itzehoe und zurück

Die Studie belegt, dass

- sich so maximale Fahrzeiterparnisse von bis zu einer Stunde erzielen lassen,
- sich durch den Wegfall von Umsteigzwängen mit Wartezeiten und Gedränge am Hamburger Hauptbahnhof ein hoher Komfortgewinn erzielen lässt,
- am chronisch überlasteten Hauptbahnhof eine Bahnsteigkante dauerhaft freigesetzt wird, was einen hohen Kapazitätsgewinn darstellt,
- die Umläufe mit dem vorhandenen Waggonmaterial gefahren werden können und dabei sogar zwei Zuggarnituren als Reserve freigesetzt werden,
- keine Vorlaufinvestitionen erforderlich sind,
- eine Betriebskosteneinsparung von bis zu 2 Mio. Euro/Jahr erzielt wird,
- das Konzept schon zum Fahrplanwechsel 2021/2022 und damit ab Mitte Dezember 2021 hätte umgesetzt werden können.

Von den offiziellen Akteuren der Verkehrspolitik in Hamburg – das wären der Hamburger Senat, die DB, die Aufgabenträger LNVG und NAH.SH – kam auf die Studie keinerlei Reaktion, noch nicht einmal Kritik. Die DB arbeitet angabegemäß seit zwei Jahren an einer Studie zur Durchbindung. Deren Veröffentlichung wurde schon mehrfach verschoben. Offen ablehnen konnte man die Studie von offizieller Seite aus auch nicht, weil das vorgeschlagene Projekt so plausibel ist und offenkundig Sinn macht.

Jetzt hat der Arbeitskreis Schiene des Hamburger Bündnisses für Mobilität noch einmal nachgefasst und auf direkte Gespräche mit LNVG und NAH.SH gedrängt. Von NAH.SH keinerlei Reaktion. Mit der LNVG war ein Gesprächstermin vereinbart, doch er wurde kurzfristig wieder abgesagt mit der Begründung, man sei noch nicht so weit und es lägen noch keine Ergebnisse der DB-Studie vor. Jetzt wurde bekannt, dass sich LNVG und NAH.SH getroffen haben, um festzustellen, dass aus ihrer Sicht eine Durchbindung nicht wünschenswert ist. Argumente dafür werden natürlich nicht genannt. Initiativen von außen sind für die Bahnbürokraten offensichtlich unangenehm. Das ist Kirchturmpolitik pur!

Wenn man schon von Seiten der Offiziellen den Bedenkenträger spielt, dann könnte man doch wenigsten mit der Durchbindung von ein oder zwei der drei vorgeschlagenen Linien beginnen, um zu sehen, wie das funktioniert, wie die Fahrgäste reagieren, ob sich dadurch möglicherweise zusätzliche Fahrgäste gewinnen lassen und ob alles so wie berechnet läuft. Natürlich muss eine solche Umstellung werblich begleitet werden; es müssen entsprechende Fahrgastinformationen in den Zügen und an den Stationen bereitgestellt werden, Lokführer müssen Streckenkenntnisse erwerben etc. Aber das ist normaler Eisenbahnalltag.

Prellbock Altona fordert daher die Akteure im Hamburger Nahverkehr zum Fahrplanwechsel 2022/2023 dazu auf, zumindest die erste Stufe des Durchbindungskonzeptes umzusetzen und sich nicht hinter vorgeschobenen Bedenken oder einer unbeweglichen Bürokratie zu verschanzen!

Die Einführung des befristeten 9-Euro-Monatstickets hat gezeigt: Wenn die Politik nur will, dann können bestimmte Dinge ganz schnell gehen!

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.:

„Angesichts knapper Investitionsmittel – der Etatansatz 2022 für die Bundesschiene wurde gerade um knapp 3 Mrd. Euro gekürzt – ist es besonders wichtig, zuerst die Projekte umzusetzen, die einen hohen Nutzen für die Fahrgäste haben und keinen oder nur geringen

Geldaufwand erfordern. Angesichts der riesigen Autobahnbaustellen in und um Hamburg herum in den nächsten zehn Jahren ist für Pendler eine Verbesserung der Bahnverbindungen im Nahverkehr besonders vordringlich. Hier ist die Politik gefordert, den Aufgabenträgern klare Vorgaben zu machen.“

Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de www.prellbock-altona.de