



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V. Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt

20.07.2023: Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. zur Digitalisierung der S-Bahn

Digitalisierungswahn

S-Bahn- Hamburg

kostet Hunderte Millionen Euro und bringt den Fahrgästen nichts

Autonom und fahrerlos sollen künftig die S-Bahnen durch Hamburg rauschen; eine globale Steuerung soll zusätzlich noch bis zu 30% Strom einsparen. Hinzu gesellen sollen sich noch Tausende autonom fahrender Minibusse. So sieht die heile Zukunftswelt von Verkehrssenator Tjarks aus.

Meldungen über Elemente dieser digitalen Zukunftswelt werden immer dann in die Presse lanciert (siehe HA vom 19.07.2023), wenn der S-Bahnalltag für Pendler, Urlauber und sonstige Reisende mal wieder eine Aneinanderreihung von Streckensperrungen, Zugausfällen, Verspätungen und Falschinformationen ist.

Dieser Alltag ist seit Beginn der Hamburger Sommerferien für Hunderttausende real erfahrbar!

Derzeit leidet der gesamte Schienenverkehr in Hamburg unter der Sperrung der Verbindungsbahn bis zum 28.07.2023!

Einzelne S-Bahnlinien (S11, S31) werden gänzlich eingestellt, ebenso fallen wichtige Regionalbahnlinien komplett aus und der Fernverkehr endet in Harburg, Bergedorf oder auch in einigen Fällen am Hauptbahnhof. Altona und Dammtor werden vom Fernverkehr nicht angefahren; alle RE-/RB-Züge aus Schleswig-Holstein beginnen und enden in Altona (siehe PM von Prellbock vom 14.07.2023).

Und gerade die S-Bahn-Nutzer*innen aus dem Süden sind sauer und verärgert über ausfallende S-Bahnen und vor allem, dass die Zusage. Langzüge (9 Waggons) einzusetzen, oft nicht eingehalten wird.

Ab 29.07.2023 wird dann der S-Bahn City Tunnel komplett für 4 (!)Wochen gesperrt.

Der Jubel von Verkehrssenator Herrn Anjes Tjarks über vermeintliche Möglichkeiten eines

fahrerlosen Zugbetriebes (der Lokführer fährt nur noch als „Aufpasser“ mit, und das „natürlich“ nur noch mit dem schlechteren Gehalt eines Zugbegleiters) hat mit der rauen Realität des Eisenbahnbetriebes nichts zu tun.

Denn dieser ist die tägliche Bewältigung einer Aneinanderreihung von Störfällen, die nicht automatisch behebbar sind, sondern nur durch menschliches Einschätzen, Entscheiden und Handeln. Was passiert mit einem automatisch fahrenden Zug, der nach einer Warnmeldung „Personen im Gleis“ zum Stopp kommt? Bleiben dann Tausende von Passagieren stundenlang auf offener Strecke gefangen? So etwas passierte kürzlich ICE-Reisenden auf einer Brücke in Sachsen-Anhalt. Wer übernimmt dann die Kommunikation mit der Fahrdienstleitung, wer mobilisiert Rettungsdienste usw.? Eine Fülle von Entscheidungen ist gefragt, die ein digitaler Lokführer nicht treffen kann.

Auch eine Stromeinsparung von 30% (siehe HA vom 19.07.2023), wobei 30% der Spitzenlast gemeint sind, nicht des Verbrauchs, lässt sich sicherlich am Computer berechnen. In der Realität dürfte sie allerdings nicht funktionieren, denn die Halte-, Ein- und Aussteigevorgänge aller S-Bahnen lassen sich nicht sekundengenau für das ganze Netz planen. Mal steigen Fahrgäste langsam ein bzw. aus, mal klemmt ein Kinderwagen in der Tür, mal braucht ein Rollstuhlfahrer Hilfe, mal müssen Fahrräder rangiert werden. Alle diese allzu menschlichen Geschicke führen in ihrer Summe zu minimalen Verzögerungen, die dann aber oftmals während der Fahrt wieder eingeholt werden. Ein besonnenes Handeln des Zugführers mit Augenmaß kann kein elektronisches Anfahrmanagement leisten.

Der digitale Hokusfokus kostet den Senat und den HVV und damit letztendlich uns Steuerzahler mindestens erst einmal 800 Mio. Euro.

Das ist das Vertragsvolumen des zwischen der S-Bahn, der Stadt Hamburg und der Firma Siemens Mobility abgeschlossenen Vertrags. Dieses Geld wäre wahrlich sinnvoller in die Modernisierung der S-Bahnstationen, eine Angebotsausweitung und die Reparatur der Infrastruktur investiert.

Der Verkehrssenator erzeugt mit der von ihm vollmundig verkündeten „Automatisierung und Digitalisierung aller S-Bahnzüge zur Etablierung von Hamburg als „deutschlandweite Modellregion der Mobilität“ eine Erwartungshaltung, die an den Tücken der Realität zerschellen wird.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e.V.:

„Die unter falschen Zukunftsversprechen für die Digitalisierung der S-Bahn verschwendeten Steuergelder müssen umgehend anderen Verwendungen zugeführt werden, die einen konkret erfahrbaren, produktiven Nutzen für die Fahrgäste haben. Dazu zählt u.a. eine Angebotsausweitung, das planmäßige Fahren von Langzügen auf der hoch belasteten S3-Linie nach Neugraben und eine konsequente Reinigung und, wo noch nicht erfolgt, Modernisierung der z.T. völlig versifften S- und U-Bahnstationen. Der Senat und insbesondere der Verkehrssenator müssen sich umgehend von den unrealistischen Digitalisierungsprojekten verabschieden und sich den realen Problemen im Hamburger Schienenpersonennahverkehr zuwenden.“

Michael Jung

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg