

Protokoll **FIH**-Sitzung 13.09.2019

Teilnehmer:

Roman Berlin (Nahverkehr Aktuell)
Michael Kretschmer
Klaus Müller (FGB Landkreis Stade)
Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)
kurzfristige Gästin (Referendarin GW)

Tagungsort:

StaBi

(Staatsbibliothek Universität Hamburg)
Von-Melle-Park 3
20146 Hamburg

Folgende Themen werden diskutiert:

1. **U5** Planfeststellung (Deadline für Einwendungen 30.09.2019!)

Es werden anhand der Planunterlagen die notwendigen Einwendungen besprochen. Für Details siehe [Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren U5 erster Abschnitt: City Nord - Bramfeld](#) (FIH -Website).

Veränderungen werden bei der Lage der Endhaltestelle **Bramfeld** gewünscht. Diese soll in den Bramfelder Graben verlegt werden um einerseits den Dorfplatz und andererseits die Fabriciusstraße und die dort verkehrenden Buslinien anzubinden. Die Haltestelle **Nordheimstraße** soll eine **straßenkreuzungsfreie Verbindung** (eventuell Fußgängertunnel) zum bestehenden **S**-Bahnstation **Rübenkamp** erhalten.

In **Sengelmanstraße** wird die **Architektur der Einhausung** kritisiert. Neben der etwas misslichen Gestaltung, besteht die Gefahr des Durchzugs (Wind). Desweiteren wird eine Gleisstruktur gefordert, welche einen späteren **Linientausch**, als auch eine vorübergehende **Einfädelerung** der Strecke von Bramfeld in die **U1** Richtung Innenstadt ermöglicht.

Langfristig wird eine separate Haltestelle Rübenkamp gefordert, welche beim Bau vorbereitet werden soll. Diese ist aber erst sinnvoll, wenn die **S**-Bahnstation nach Norden verlegt wird. eine solche Verlegung ist zwar nicht geplant, aber erforderlich um einerseits die Umsteigesituation zu den Buslinien am Rübenkamp zu verbessern (Zugang zu beiden Straßenseiten) und andererseits den **S**-Bahnsteig langzugtauglich zu machen.

Die Station **City Nord** erweist sich besser geplant, als zunächst vermutet, da der geplante Aufzug nicht nur den Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen des **Überseering (West)** erreicht, sondern auch die Fußgängerbrücke (Jokohamabrücke), welche eine niveaufreie Querung des Überseerings ermöglicht.

2. **S32** zum Osdorfer Born

den Beschluss die **S**-Bahn anstelle der **U**-Bahn zum Osdorfer Born zu bauen sieht die **FIH** kritisch und lehnt die geplante Variante komplett ab. Insbesondere dadurch, dass die geplante S weder Altona, noch Diebsteich berührt, fährt sie nicht nur an der Innenstadt und an bedeutendsten Zwischenpunkten vorbei, sondern bietet nicht einmal Umsteigemöglichkeiten dorthin. Die **S**-Bahn Hamburg bezeichnet die Station Dammtor als „Innenstadt“. Das lässt vollends an deren Kompetenz zur Verkehrsplanung zweifeln. Faktisch werden die allermeisten Fahrgäste mit dem Ziel Hamburger Innenstadt den Hauptbahnhof als Zielstation wählen, was zur weiteren Überlastung dieser Station führt. hiermit widerspricht die Planung sämtlicher Zielsetzungen der Hansestadt Hamburg und des **HVV**.

Die **FIH** schlägt stattdessen eine Änderung der **U5**-Planung vor und will diese Linie auf drei Linien aufteilen. damit erhielten sogar alle Linien die direkte Verbindung zum Jungfernstieg (Innenstadt):

U4 ELBBRÜCKEN – Jungfernstieg – **Hauptbahnhof Nord** – **City Nord** – **Sengelmanstraße** – **BRAMFELD**

U 5 OSDORF – Diebsteich – Christuskirche – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Nord – Horner Rennbahn – HORNER GEEST

U 6 (ARENEN –) LOKSTEDT – Stephansplatz – Jungfernstieg – Hauptbahnhof Süd – FARMSSEN

3. Neue Zugzielanzeiger mit gestalten

Die **FIH** will bei der Gestaltung neuer Zugzielanzeiger im Schnellbahnbereich mitbestimmen und deshalb selbst Vorschläge dazu Einreichen. auf einer der nächsten Sitzungen sollen Grafiken dazu vorgestellt werden. Wichtig sind farbige und formgerechte Darstellung der Liniennummernsymbole, dauerhafte anzeige der Zuglänge und Zugbehandlungen. Wünschenswert wäre die wagennummern. strittig ist derzeit, ob die Zielhaltestelle in Großbuchstaben dargestellt werden soll. dieses wäre nach Meinung einiger besser lesbar, wird von anderen „gestalterisch“ schlecht.

4. TARIF

Die SPD in Hamburg plant für Schüler (Kinder und Jugendliche) den ÖPNV unentgeltlich anzubieten bzw. die Kosten der Fahrkarte (vermutlich nur Hamburg AB) vollständig zu übernehmen.

Die **FIH** sieht das in der Form nicht als sinnvoll an, da nicht das Alter (Kind/Jugendlicher) bzw. der Ausbildungsstatus (Schüler), sondern das Einkommen allein das Maß für die Ermäßigung sein kann. Der Lebensunterhalt von Schülern wird in der Regel von Eltern bezahlt, bei Studierenden ist das schon anders aus und auch erwachsene Hartz-IV-Empfänger sind da noch bedürftiger.

Ein Gespräch mit dem AStA über das Semesterticket hat ergeben, dass der H 2,50€/Monat mehr für die Ausweitung des Tickets auf den künftigen Gesamtbereich haben möchte. Der AStA lehnt jedwede Erhöhung ab und strebt langfristig den Nulltarif für alle an. Somit bleibt das Semesterticket erst mal nur in den Ringen A-E gültig, welche zum Teil eingeschränkt werden (Dannenberg, Hitzacker, Leitstade, Wolterdingen (Heidepark!) und Soltau sind künftig im Ring F! Die **FIH** teilt zwar einige Positionen vom AStA, wünscht aber eine baldige Ausweitung des Semestertickets auf den Gesamtbereich.

5. Busverkehr Wentorf

Eine Referendarin vom Wentorfer Gymnasium (GW), welche am Nebentisch sitzt, wendet sich mit einem Anliegen an die **FIH** und wünscht eine dichtere **Taktung des Busverkehrs** in Wentorf zur **S**-Bahn. Baustellenbedingt ist die kurze Verbindung nach **S**-Reinbek nicht empfehlenswert. Nach Bf. Bergedorf gibt es bereits eine Dichte Taktung, jedoch nur in Lastrichtung. Sie jedoch muss die Buslinien in Gegenrichtung nutzen.

Die **Lösung** liegt darin, Wagenausgleichsfahrten künftig **nicht** mehr als **Leerfahrten** „anzubieten“, sondern für Fahrgäste freizugeben ggf. Ringlinienstrukturen einführen.

6. weitere Themen

X-Bussystem: Die X-Buslinien sind nur zum Teil Parallelverkehr zur Schnellbahn, jedoch sollte die **FIH** das System kritisch betrachten und Veränderungen vorschlagen. Langfristig könnten dort Straßenbahnen fahren. Die Linie 271 soll wohl von Friedrichsberg bis Hammerbrook oder HBF/ZOB verlängert werden.

Die favorisiert Hammerbrook und wünscht eine Führung via Borgfelder Straße. Damit könnte die 261 bis Berliner Tor erhalten bleiben. eine weitere Frage ist, ob der Buchstaben im Nummernsystem notwendig sind oder besser alles rein numerisch erfolgen sollte (Zweistellige Linien = Expresslinien)

Zur Entlastung des ZOB in Wandsbek wird eine Verknüpfung der Linien 8 und 213 (Nord) vorgeschlagen. Die Linie 213 (Süd) soll von der Linie 28 übernommen werden. Bezüglich der Verknüpfung der Linie 8 und 213 (Nord) gibt es Bedenken hinsichtlich der verkehrlichen Sinnhaftigkeit.

Fahrgastbeiratspreis: der Fahrgastbeiratspreis des **HVV**-FGB sollte am besten für Entscheidungen vergeben werden, wo **gegen** politische, rechtliche oder wirtschaftliche Vorgaben **zugunsten der Fahrgäste** entschieden wurde. Bei der Vergabe an Basispersonal besteht dabei die Gefahr des Verpetzens, was nicht im Sinne des Erfinders wäre.