

Protokoll **FIH**-Sitzung 15.12.2016

Teilnehmer:

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

Tagungsort:

StaBi

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

Folgende Themen werden diskutiert:

1. Lokation

Einstimmig beschließen die Anwesenden der aktuellen **FIH**-Sitzung, dass der Tagungsort sich bewährt hat. Jedoch dürfen die Sitzungen nicht zu viele Teilnehmer haben. Die Arbeitsatmosphäre ist ruhiger. Zudem stehen technische Mittel zur Unterstützung der Arbeit zur Verfügung. Eine genaue Bewertung soll in einer der nächsten Protokolle erfolgen.

2. Fahrplan Altona

Es ergibt sich mal wieder eine umfangreiche Diskussion über den **S**-Bahn-Fahrplan. Verschiedene Modelle werden diskutiert. Dabei wird auch über Sperrung der **S**-Bahn im Bereich Altona in den Sommerferien 2017 gesprochen.

3. Regionalbahnlinienbezeichnung

Die neue Linienbezeichnung der Regionalbahnen im **HVV** hat sich bewährt, zumal die Liniennummern jetzt auch in den Anzeigen am Bahnsteig und an den Zügen dargestellt werden. Auch die Koordination von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg ist gelungen. Lediglich in Niedersachsen gibt es ein paar Ungereimtheiten. So sollte die RB33 (Buxtehude – Bremerhaven) besser RB 51 heißen, da sie einen Bezug zum RE5, aber nicht zum RE3 hat. Da der RE2 (Niedersachsen) öfters mit dem RE3 (Uelzen – Hamburg) durchgebunden wird, sollte hier eine einheitliche Liniennummer vergeben werden. Die „2er“-Gruppe ist in Hamburg nicht vertreten und es gibt auch keinen Korridor, wo das jemals der Fall sein könnte, somit sollte diese Gruppe besser die Strecke nach Lüneburg – Uelzen betiteln (RE3 → RE2, RB31 → RB21, RB32 → RB22). Die „3er“-Gruppe kann dann für die Heidebahn (RB38) verwendet werden. Sofern, wie in alten Zeiten wieder Eilzüge bzw. REs von Hamburg über Soltau nach Hannover fahren, wäre das der RE3. Die bietet sich besonders an, wenn die Heidebahn von Buchholz über Jesteburg bis Harburg weiterverkehren würde.

4. Dosto-Innenraumgestaltung

Auf Regionalverkehrslinien im **HVV** sollten weitestgehend Doppelstockwagen eingesetzt werden. Dabei ist es ratsam, im Untergeschoss nur Traglastenabteile einzurichten. Ausnahme wäre, wenn im Obergeschoss sich die **1. Wagen-Klasse** befindet.

5. Ausweitung **HVV**

Die **HVV**-Ausweitung nach Süden ist immer noch ungewiss. Eine Ausweitung bis zur nächsten Verbindungsgrenze wäre generell wünschenswert, um die teuren Ländertarife zu umgehen. Wichtig wäre auch eine kleine Erweiterung im Norden. So müssen die Knotenpunkte Neumünster und Lübeck alleine deshalb in en **HVV**, weil sie jetzt schon für Transitreisende von einem **HVV**-Punkt zu einem anderen als schnellste Verbindung genutzt werden könnten. Inhaber von **HVV**-Gesamtbereichskarten ist für Fahrten zwischen zwei im **HVV** gelegenen Punkten nicht zuzumuten sich bei der Wegwahl noch um tarifliche Fragen zu kümmern.

6. Hauptbahnhof

Zur Ausweitung der Kapazität am Hauptbahnhof, werden in der Presse, als auch in den verschiedenen Gremien diverse Vorschläge ausgearbeitet. Nicht alle sind realisierbar, manche teuer, manche verstoßen gegen den Denkmalschutz, viele lösen das Problem nicht.

Die **F1H** hält vor allem folgende Maßnahmen für hilfreich:

- Verbreiterung des Südsteiges nach Innen mit entsprechender Neuordnung der Treppenanlagen, welche schmaler sind, dafür aber mehr davon hintereinander, vor allem mehr Fahrtreppen und Aufzüge
- Schließung des Glockengießerwalls für den KFZ-Verkehr, damit auch von der Wandelhalle die Innenstadt „barrierefrei“ (=ampelfrei) erreicht werden kann und somit der Nordteil des HBF besser genutzt wird.
- Treppen von der Steintorbrücke zu den Bahnsteigen und Bushaltestelle auf der Steintorbrücke (→ kürzere Wege, Entlastung des Südsteiges)
- direkter Zugang von den Bahnsteigen 5 und 6 zur **U**-Bahnhaltestelle Steinstraße
- umsteigefreie Verbindung von allen Außenästen der **S**-Bahn zur City-**S**-Bahn, damit der Hauptbahnhof nicht als Innenstadtersatzstation genutzt werden muss, wie bei der Linie **S 21**.

7. Metrobus 5 Neuplanung

Die Metrobuslinie 5 sollte nicht mehr als durchgehende Linie von der Innenstadt bis **A**-Burgwedel verkehren, sondern nur noch zwischen der Innenstadt und Lokstedt Nedderfeld. Der Nordabschnitt sollte einer anderen Linie übertragen werden, welche südlich von Nedderfeld Richtung **U**-Lattenkamp verkehrt. Damit sollen die noch wenigen verbleibenden Doppelgelenkbusse für den Betrieb der starknachgefragten Metrobuslinie 5 für einen ausschließlichen Betrieb damit ausreichen, zum anderen soll die Nachfrage auf dieser Linie durch Fehlnutzung als Alternative zur **U**-Bahn gesenkt werden. Beides dient dazu, der eigentlichen Erschließungsaufgabe mehr Kapazität zu schaffen.

8. Buslinie 433 Neuplanung Aumühle

Zwischen Aumühle und Trittau wurde eine neue Buslinie 433 eingerichtet, welche in Aumühle nicht am Bahnhof endet, sondern eine kurze Strecke weiter verkehrt und an der Haltestelle Lindenstraße überliegt, danach jedoch in einer großen Schleifenfahrt ohne weiteren Halt zum Bahnhof zurückfährt. Hier wird ein hoher Aufwand ohne größeren Erschließungswert getrieben. Vorschlag wäre, diese Linie wie die Linie 8820 via Sachsenwaldstraße durch Aumühle zu führen und zum Krabbenkamp zu verlängern. (Zusammen mit einer Linie von Aumühle Richtung Kröppelshagen, Escheburg und Borghorst nach Geesthacht könnte im Abschnitt Krabbenkamp - Sachsenwaldstraße ein 20-Minutentakt aus den drei Linien, jeweils im Stundentakt, entstehen. Alternativ könnte die Linie von Trittau auch mit der neu einzurichtenden, bzw. schon als Linie 8822 rudimentär existierenden Linie nach Kröppelshagen verbunden werden. In Trittau sollte die Linie 433 mit der Linie 369 nach Bf Ahrensburg verknüpft werden und unter dieser Liniennummer betrieben werden. Die Linie sollte nur noch via **U**-Großhansdorf fahren und nicht mehr den Umweg über Schmalenbek.

9. Busliniennummern Neuordnung erforderlich

Eine Neustrukturierung der Busliniennummern im **HVV**-Bereich ist erforderlich, dabei sollte die Numerische Ordnung künftig mit der Reihenfolge im Fahrplanbuch übereinstimmen. Sonder Formen, wie Eil-, Schnell, und Metrobusse sollte es nicht mehr geben. Auch Nachtbusse sollten in das System so integriert werden, dass es einheitlich ist. Wichtige Buslinien (Metrobuslinien) sollte lediglich glatte nummern bekommen. Ein Konzept sollte hierzu erarbeitet werden.