

Protokoll FIH-Sitzung 16.06.2017

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. Termin + Location

Auf das genaue Datum des nächsten Termins kann sich zu diesem Zeitpunkt nicht geeinigt werden. Der Ort des Treffens wird weiterhin die Stabi bleiben.

2. Planfeststellungsverfahren U4 und S4

Martin wird beauftragt die Einwendungen zu den geplanten Bauvorhaben S4 – Ost (Abschnitt Hasselbrook - Bovestraße) und U4 – Ost (**Horner Geest**) zu verfassen.

Bei der S-Bahn sind die Planungen weitestgehend mit den Zielen der FIH konform, jedoch nur in dem betroffenen Abschnitt. Lediglich einige Details sind zu kritisieren, welche zum Teil auch zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden könnten und somit unkritisch sind. Möglicherweise ist es sinnvoll, ein allgemeines Statement zum Gesamtprojekt mit abzugeben, um sich darauf auch bei den Folgeabschnitten dieses Projektes beziehen zu können.

Die Einwendungen müssen bis zum **25.08.2017 (Ausschlussfrist)** eingereicht werden.

Bei der U4 ist die Lage etwas kritischer. Hier kritisiert die FIH vor allem, dass die Haltestelle **Horner Rennbahn** dreigleisig ausgebaut werden soll, was nicht nur die Station unübersichtlicher macht, sondern auch ein **Übereckumstiegen** erschwert, da es nicht am selben Bahnsteig erfolgen kann. Desweiteren stört die Seitenbahnsteiglage der Haltestelle Stoltenstraße. Zudem führt die geringe Tieflage zum Verzicht auf eine unterirdische Verteilerebene. Und das führt dazu, dass Fahrgäste zum Bahnsteigwechsel die Fahrbahn queren müssen (Unfallgefahr).

Es entsteht die Idee als Alternative zur dreigleisigen Station Horner Rennbahn die **Ausfädelung bereits an der Haltestelle Rauhes Haus** vorzunehmen und diese Station dreigleisig auszubauen. Die

Station **Horner Rennbahn** würde nur noch durch die **U4** bedient, während die **U2** zwischen Raues Haus und Legienstraße eine neue Station **Bauerberg** bekäme, womit die Schnellbuslinie 31 an dieser Stelle endgültig überflüssig wäre und einen anderen Weg fahren könnte.

Diese Option jedoch stellt nur die **zweitbeste Lösung** (der Variante mit einer Ausfädelung in Horner Rennbahn unter Beibehaltung der Zweigleisigkeit) dar.

Wann die Planunterlagen zu diesem Projekt ausliegen werden, kann an diesem Abend nicht geklärt werden.

3. **U**-Bahn Ulzburg Süd

Nicht nur die Schleswig-Holsteiner Politik, sondern auch die **FIH** würde die Verlängerung der **U**-Bahn von Norderstedt Mitte bis Ulzburg Süd begrüßen. Dadurch entfielen das Umsteigen und das Liniennetz wird unkomplizierter. In Ulzburg Süd wäre nicht nur eine **Verlegung der Station**, sondern auch eine **Kehrschleifenfahrt** der **U**-Bahn mit mittiger eingleisiger Einführung zwischen die **S**-Bahnsteige optimal. Das die **U**-Bahnzüge dabei um 180° gedreht werden, ist aus Fahrgastsicht unkritisch, auch wenn es der **HOCHBAHN** nicht gefallen mag. Ein bahnsteiggleicher Anschluss zur Kaltenkirchener **S**-Bahn in beide Richtungen wäre aber sichergestellt.

4. Schnellbahnhaltestellengestaltung

Unterirdische Schnellbahnhaltestellen sollten, soweit möglich, zwar in geringer Tiefe liegen. In jedem Falle aber soll zwischen Oberfläche und Bahnsteig(en) noch eine Verteilerebene liegen, um unnötiges niveaugleiches Queren von Straßen (gar noch warten an Ampeln) zu vermeiden.

Desweiteren sollten Stationen phantasievollere Zugänge erhalten. So sollten wie in München und Nürnberg auch unterirdische Haltestellen per Rampe erschlossen werden (ggf. mit Fahrsteigen an der Seite). Das hat folgende Vorteile:

- Kein Warten auf Aufzüge
- Keine Störanfälligkeit (Garantie der Barrierefreiheit)
- Höhere Leistungsfähigkeit
- Höhere Bequemlichkeit für Fahrzeugführer
- Schnellere Erreichbarkeit von Zügen auch für Fahrzeugführer
- Geringere Stolpergefahr
- Beschleunigung auch für Fußgänger

Neue Bahnsteige sollen möglichst als Brückenbahnsteige über Straßen gebaut werden bzw. unter diesen hindurchführen. Damit soll einerseits erreicht werden, dass Fahrgäste beide Straßenseiten direkt und kreuzungsfrei erreichen können, andererseits Buslinien optimal an die Schnellbahn anbinden können ohne Schleifen zu fahren.

5. Weitere U-Bahn-Themen

Taktverdichtung U1

Die U1 sollte auch nach 20 Uhr im Innenstadtbereich (Stephansplatz – Wandsbek Markt, evtl. Ohlsdorf – Wandsbek Markt) alle 5 Minuten verkehren.

Fahrzeugeinsatz auf der U-Bahn:

Linien, die ausschließlich 120-Meter-Bahnsteige bedienen, sollten möglichst nur mit DT4-Fahrzeugen bedient werden, um zu kurze Züge zu vermeiden. Die Sparwut der VUs und Aufgabenträger führt gerne dazu, lieber Fahrgäste stehen zu lassen, als leere Plätze durch die Gegend zu fahren. Insofern ist der DT5 schlecht, da er in drei Stufen angepasst werden kann und somit möglicherweise nur mit 2/3el-Länge verkehrt. Soweit er doch auf solchen Linien verkehrt, sollte er auf oberirdischen Linien fahren (U1), da hier die Klimaanlage eher benötigt wird, als im Tunnel.

6. Traglastenabteile in Schnellbahnzügen

Es entsteht eine Diskussion über die optimale Lage der Traglastenabteile in Schnellbahnzügen:

Plädoyer für Anlage in der Mitte:

Dies ist in den 474Plus der Fall. Dadurch verteilen sich die Fahrgäste besser auf dem Bahnsteig. Fahrgäste mit sperrigem Gepäck nutzen die auf Grund der in der Regel an den Bahnsteigenden befindlichen Zugänge nachfrageschwächeren Bahnsteigmitte.

Plädoyer für Anlage an den Zugenden:

Dies war ursprünglich beim 474Plus geplant. Dadurch können Fahrgäste mit Gepäck ihr Ziel schneller erreichen. Ebenfalls ist es sinnvoller, Fahrgäste wenig zu reglementieren. Zudem entstehen dadurch mehr Abteile für Gepäck.

Grundsätzlich sollten die Fahrgäste zunächst zu den langweiligen Abschnitten eines Zuges geleitet werden. Das ist in der Regel die Zugmitte. Damit verbleibt die Masse dort und die interessanten Abschnitte eines Zuges (Zugenden) bleiben den Interessenten vorbehalten. Grundsätzlich sollten Zugenden (Blick auf die Strecke) allen daran Interessierten offen bleiben. Das bedeutet, dass diese Enden niemals einer bestimmten Bevölkerungsgruppe (Mobilitätseingeschränkte, Frauen, Inhaber von Zuschlägen (1. Klasse), Bediensteten) vorbehalten bleiben, noch bestimmte Gruppen ausschließen (Gepäck). Es muss möglich sein (soweit frei), dass potentiell jeder zu jederzeit am Zugende reisen kann.

7. Benennung Bf Altona

Die **FIH** soll sich dafür einsetzen, dass die derzeitige Station Altona ihren Namen behält, auch wenn der Fernbahnhof nach Diebsteich verlegt wird, da Altona weiterhin Ziel zahlreicher Buslinien und einiger **S**-Bahn Züge ist, muss dieser kurze einprägsame Name für diese Station erhalten bleiben. Über dies repräsentiert diese Station das Zentrum von Altona. Der Fernbahnhof soll den Namen **Hamburg Diebsteich** erhalten. Dieser Name ist ebenfalls einprägsam und passt auch zu dem Ambiente der neuen Station. Die von **DB** gewünschte Mitnahme des Namens **Altona** zum neuen Fernbahnhof lehnt die **FIH** entschieden ab! Zum einen sind die Argumente zur Beibehaltung des „international bekannten“ Ziels **Hamburg Altona** nicht im Geringsten stichhaltig, zum anderen führt eine Umbenennung (insbesondere, wenn zwei Stationen den Namen Altona enthalten) unweigerlich zu Verwechslungen. Drittens soll nicht der Eindruck entstehen, dass die Station nur wegen der Fernbahnhalte wichtiger wird.

8. FIMS/RBL Blankenese Landungsbrücke

Die Bushaltestelle am Schiffsanleger Blankenese (Blankenese Landungsbrücke, Schnellbuslinie 48) sollte mit einer Fahrgastinformation zur tatsächlichen Abfahrt ausgestattet werden (Echtzeitanzeige, RBL/FIMS).

9. Einfädung Diebsteich

Es wird vorgeschlagen, die Station Diebsteich für die **S**-Bahn viergleisig auszubauen und dabei die Inneren Gleise zunächst für die **RB71** zu nutzen. Diese müsste aus den Fernbahngleisen kreuzungsfrei ausfädeln und dann noch das **S**-Bahngleis Langenfelde – Diebsteich niveaufrei überwinden. Südlich von Diebsteich wäre ein Kehrgleis erforderlich, dass die **RB71** zum Kehren nutzen müsste. Eine Bahnsteigwendung wäre wegen der bahnsteiggleichen Anschlüsse zur/von der **S**-Bahn kontraproduktiv. Später könnten diese Gleise für die **S4** (West) genutzt werden. Auch die **RB61** sollte dann am Diebsteich enden, dafür der **RE6** zum Hauptbahnhof fahren. Beide **RB**

-Linien gingen später in die **S4** (West) auf.

Dagegen spricht nicht nur das aufwendige Ausfädelungsbauwerk und der (unnötige) Aufwand Diebsteich für die **S**-Bahn viergleisig zu bauen, sowie das aufwendige und später zurückzubauende Südkehrgleis am Diebsteich, während die Aus/Einfädung für die **S4** (West) in Altona so gut wie vorhanden ist, sondern auch, dass einerseits die Express-**S**-Bahn eine Art Ausgleich für den Umweg über Altona und den Citytunnel ist und somit nicht die Express-**S**-Bahn mit der Abkürzung über die Verbindungsbahn kombinierbar sein soll (Dafür gibt es die **RE**-Züge) und andererseits nicht zu viele **S**-Bahn-Linien am Diebsteich halten und somit dies Station in der Pampa unnötig aufwerten, wodurch den Fahrgästen der Wedeler Strecke (**S1**) ein Nachteil entstünde, die ja den Bahnhof Diebsteich nicht (umsteigefrei) erreichen können.