

Protokoll **FIH**-Sitzung 17.08.2017

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. **U**-Bahn-Themen

Verluste bei Verkehrsunternehmen

„Erträge aus Verlustübernahme durch HGV“ lautet ein Posten in der HOCHBAHN-Bilanz. Dieses ist unserer Sicht nach kein Manko, da Verluste in dieser Branche nicht auf schlechtes Wirtschaften zurückzuführen ist, sondern auf die mangelnde Kaufkraft der Nachfrager. Der Staat (hier die Freie und Hansestadt Hamburg) gleicht diesen Mangel genannten Posten aus. Dieses erfolgt normalerweise durch Bestellerentgelte, kann jedoch auch auf diese Weise erfolgen. Vorstände sollten vermeiden. Diesen „Verlust“ dadurch zu minimieren, in dem die Betriebsqualität herabgesetzt wird. Und den Fahrgästen vermeintlicher Luxus vorenthalten wird.

Taktverdichtung Linie **U1** am Abend

Die **U1** sollte auch nach 21 Uhr im Innenstadtbereich (Stephansplatz – Wandsbek Markt, evtl. Ohlsdorf – Wandsbek Markt) alle 5 Minuten verkehren.

Veranstaltung zur **U5** in Bramfeld

Klaus hat eine Veranstaltung der HOCHBAHN in Bramfeld besucht, auf der Details zum geplanten Bau und Betrieb der **U5** vorgestellt wurden:

- Die Haltestelle Bramfeld erhält eine Abstellanlage und wird so angelegt, dass eine Verlängerung Richtung Karlshöhe nicht verbaut wird.
- Der Takt der Linie wird aufgrund des automatischen (fahrerlosen) Betriebes von Anfang an dicht (HVZ+NVZ alle 5 Minuten, SVZ alle 10 Minuten)
- *Es entsteht eine Diskussion über den Bedarf für die Station New-York-Ring als Endstation von Norden.:*
Fahrgäste aus Richtung Norderstedt und Bramfeld mögen sie vielleicht nutzen. Vielleicht wäre es besser diese Station zunächst nicht in Betrieb zu nehmen, damit die Züge von Bramfeld an der Sengelmannstraße in die **U1** integriert werden können, diese verstärken und von Anfang an eine umsteigefreie Verbindung zur Innenstadt hergestellt wird, auch wenn auf dem **U1** - Abschnitt dann ein Fahrer erforderlich wäre.

- Die Zugänge zu neuzubauenden Haltestellen, sollten phantasievoller gestaltet werden. Es werden in Hamburg stets enge Treppenhäuser Fahrtreppen und Aufzüge zu Tunnelstationen gebaut. In München und Nürnberg z.B. gibt es auch Rampen und Fahrsteige auch zu tiefliegenden Tunnelstationen. Diese sind nicht nur nicht störungsanfällig, sondern auch wesentlich leistungsfähiger. Hinzu kommt aufgrund der längeren Zugangswege ein ausgeweiteter Erschließungsradius, da Wege im Zugangsanlagen eines Verkehrsunternehmens straßenkreuzungs- und ampelfrei sind.

DT6 Ideensammlung

Schon vielfach wurde über die Gestaltung des neu zu entwickelnden U-Bahnzuges **DT6** diskutiert. Dass er fahrerlos fahren können soll, dürfte klar sein, aber was sollte er von vorigen Baureihen übernehmen?

Vom DT5: Farbgebung und Durchgängigkeit, die Türen sollten aber komplett rotorange sein, nicht so verschoben, wie beim DT5

Vom DT4: das kastenförmige Design und die Mindestlänge von 60 Metern. (Es sollten alle Bahnsteige der Hamburger U-Bahn 120 Meter lang ausgebaut werden. Ansonsten kann dort, wo das noch nicht der Fall ist (Westring), ja der DT5 verkehren.) Durch diese Mindestlänge werden zu kurze Züge vermieden.

Vom DT3: komfortable Sitzanordnung (auf der rechten Seite Einzelsitze. Dafür sind die Sitze breiter. (Die Menschen sind es ja auch im Vergleich zu früher und Handgepäck braucht auch seinen Platz...))

Hinzu kommt eine komfortable Frontaussicht und ungestörte Scheiben. Sofern Türen sich selbstständig schließen, sollen sie sich per Bewegungsmelder öffnen und der selbständige Schließvorgang leicht zu deaktivieren sein.

2. Regionalbahn-Themen

Anbindung Glindes über Stormansche Kreisbahn (RB61-Verlängerung)

Es entsteht eine Diskussion über die Sinnhaftigkeit der Anbindung von Glinde via Stormansche Kreisbahn als Verlängerung der RB61:

Vorteile wären eine Bahnanbindung Glindes (Eine U-Bahn-Anbindung dürfte kaum noch realisierbar sein, da sämtliche (auch geplante) U-Bahnlinien allesamt auf Hamburger Gebiet gebraucht werden.)

Nachteil wäre der Stundentakt dieser Linie, der dazu führt, dass dieses Angebot kaum genutzt werden würde. Lediglich die Linie 333 von Trittau würde zum neuen Bahnhof in Glinde anstatt zur U-Bahnhaltestelle Steinfurther Allee geführt werden. Die anderen Linien (im 10-Minuten-Takt) führen weiter nach Hamburg.

HBF neu ordnen

Es werden zur besseren Nutzung des Hamburger Hauptbahnhofes für den Fern- und Regionalverkehr eine neue Gleisbelegung, zusätzliche Gleise, ohne neue Bahnsteige bauen zu müssen, und ein neuer Elbtunnel im Hamburger Westen vorgeschlagen. Dadurch würde ein ganz anderes Betriebskonzept möglich werden.

2 statt 10 Regionalbahnhöfe in Hamburg

In Hamburg sollen ausschließlich die Schnellbahnen die zentrale Funktion des ÖPNV übernehmen. Der Regionalverkehr sollte für den Hamburger Binnenverkehr keine Rolle spielen. Dafür ist er nicht ausgelegt. In diesem Sinne sollten nur 2 Regionalbahnhöfe (Hamburg Hbf und Hamburg Harburg) aufrechterhalten werden. An den anderen derzeitigen Regionalbahnhöfen sollten die Züge ohne Halt durchfahren.

3. S-Bahn-Themen

S-Bahn -Takt nach Harburg

Die **FIH** spricht sich dafür aus, im Berufsverkehr Langzüge auf der S-Bahnstrecke nach Harburg einzusetzen anstelle eines dritten Zuges in 10 Minuten. Zum einen fehlt in der Innenstadt nachher die Trasse für eine zweite Linie nach Rahlstedt, wenn drei Züge pro 10 Minuten nach Harburg fahren, zum anderen würden die Mehrzahl der Züge von Harburg über die **Verbindungsbahn** fahren und die Züge zur **nachfragestärkeren** City-S-Bahn für die in Harburg und der Elbinsel zusteigenden Fahrgäste kaum nutzbar sein (Überfüllung, da nur Vollzug)

S2 nach Aumühle

Alltäglich fährt ein Zug der Linie **S2** bis Aumühle, welcher aber im veröffentlichten Fahrplan nur bis Bergedorf fahren soll. Die Weiterfahrt ist eine betrieblich freiwillige Leistung der S-Bahn-Hamburg, wird also vom Besteller nicht bestellt und bezahlt. Jedoch gibt es morgens eine Fahrt der Linie **S21** nach Aumühle, welche offiziell in Aumühle aussetzen soll, inoffiziell, also ebenfalls unbestellt und unbezahlt wieder nach Hamburg zurückfährt. Diese Rückfahrt ist jedoch die verkehrlich sinnvollere Fahrt. Die nachmittägliche **S2** ist es ebenfalls und soll umlaufmäßig der Ersatz für den morgens doch nicht aussetzenden Zug der Linie **S21** sein. Wir schlagen nun vor die nachmittägliche Fahrt der Linie **S2** offiziell bis Aumühle zu fahren und die morgendliche Fahrt nach Aumühle abzubestellen (also inoffiziell fahren zu lassen. Damit würde sich auch in den Köpfen verfestigen, dass die **S2** Aumühle erreicht und nicht ausschließlich von der **S21** bedient wird.

Änderung der Anschlüsse am Hauptbahnhof

Es wird vorgeschlagen, dass die S-Bahnanschlüsse am **Hauptbahnhof** so zu ändern, dass stadtauswärts mit der Linie **S1** nicht nur die **S21** erreicht wird, sondern auch die zwei Minuten früher fahrende **S31**. Stadteinwärts sollte mit der **S31** auch noch am Hauptbahnhof die **S1** erreicht werden. Dazu müsste also in beiden Richtungen die Linien **S1** und **S31** zeitgleich verknüpft werden. Die Korrespondenz mit der **S21** müsste aufgegeben werden. Um Anschlussverluste aus Richtung Elbgaustraße zu vermeiden, müssten die westlichen Enden der Linien **S21** und **S31** getauscht werden.

Bauarbeiten Altona

Die Bauarbeiten am Lessingtunnel sind so umfangreich, dass die Sperrpause in den Sommerferien nicht ausgereicht hat. Unter diesen Umständen ist es noch weniger begreiflich, warum der **HVV** und die **S**-

Bahn-Hamburg nicht doch eine längerfristige Sperrung mit Umfahrung Altonas aus Richtung Blankenese eingerichtet haben. Hierzu würde die Linie **S11** direkt von Bahrenfeld nach Holstenstraße fahren, dabei von Wedel bis Bahrenfeld in der Fahrplanlage der **S1** fahren und ab Holstenstraße in der **S11**.

Eine weitere Diskussion entsteht über den optimalen Endpunkt der **S11** während der Sperrung.

Berliner Tor insbesondere Gleis 3, wird wegen des Fahrgastandranges kritisch gesehen. Gleis 3 hat jedoch den Vorteil der einheitlichen Rückfahrt nach Poppenbüttel. **Sternschanze** wäre ein gewünschtes Ziel gewesen, wenn man die **S2** doch hätte in Landungsbrücken kehren können, was *vielleicht* entgegen der **HVV**-Meldung doch möglich gewesen wäre.

Einwendungen **S4** erster Abschnitt

Es werden die wesentlichen Punkte für die Einwendungen für den Planfeststellungsabschnitt der (Hasselbrook – Lütkensallee) zusammengetragen:

- Station „Claudiusstraße“ soll „**Marienthal**“ heißen
- Eine **Bushaltestelle auf der Robert-Schuhmann-Brücke** (Linien 23, 213, 160) soll eingerichtet werden mit Zugang zur **S**-Bahnstation
- **Bovestraße** soll zu beiden Seiten einen barrierefreien Ausgang erhalten und ein Regendach bekommen (notfalls das jetzige vom Bf Wandsbek)

Weiteres

- Rollstuhlfahrer sollen in die **S**-Bahnzüge ohne fremde Hilfe ein- und aussteigen können.
- Nach einem längeren Aufenthalt soll **zwingend** eine Vorwarnung der bevorstehenden Weiterfahrt erfolgen und nicht einfach nur plötzlich das Piepen der Türen ertönen.

4. Busthemen

Von **U** Großhansdorf und **U** Schmalenbek führten seinerzeit Buslinien (z.Zt. **376/776**, **369**) direkt zum Bf Ahrensburg. Unsinnigerweise wurden auf Wunsch der Gemeindevertreter die Buslinien so in ihrem Linienweg vertauscht, dass sie zunächst parallel zur **U1** fahren und somit beide Linien beide Orte bedienen. Das ist nicht nur unsinniger Parallelverkehr zu einer Schnellbahn (Fahrgastenzug), sondern auch ein fahrzeitmäßiger Mehraufwand für Fahrgäste umliegender Gemeinden nach Ahrensburg. Daher fordert die **FIH**, dass die Linien wieder direkt fahren.