

Martin Potthast

Auf der Koppel 75

21521 Aumühle

Telefon 04104/5510

e-mail: fih@wiwi-hamburg.net

Aumühle, den 14.12.2010

An die

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Düsternbrooker Straße 10

20355 Hamburg

FAX: 040 / 428 40 – 2496

Betr. : Planfeststellungsverfahren Stadtbahn Hamburg – 1. Bauabschnitt U-Bahn
Kellinghusenstraße bis Bramfeld Dorfplatz

Einwendungen gegen die Planungen zum Bau der Stadtbahn – 1. Bauabschnitt U-Bahn Kellinghusenstraße bis Bramfeld Dorfplatz

Zunächst einmal begrüßt die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG den Bau einer Stadtbahn in Hamburg ausdrücklich. Auch die gewählte Linienführung ist aus unserer Sicht weitestgehend sinnvoll. Wir halten dieses Verkehrsmittel für eine sinnvolle Ergänzung des Hamburger ÖPNV. Wir wollen mit unserer Einwendung keine Steine in den Weg legen, sondern nur rechtzeitig Planungsmängel aus Fahrgastsicht aufzeigen und um Korrektur bitten. Im Anhang ist die Liste mit unseren Einwendungen aufgeführt, **die wir hiermit erheben.**

Martin Potthast

Sprecher FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG

Anhang

EINWENDUNGEN der FAHRGAST-INITIATIVE-HAMBURG zu den STADTBahnPLNUNGEN

1. Anbindung an das Schnellbahnnetz

Die geplante Stadtbahn ist verbindet die von ihr erschlossenen Gebiete nicht mit dem Hauptbahnhof und nicht mit der Innenstadt. Es werden nur an zwei Stellen Verknüpfungen mit dem Schnellbahnnetz hergestellt: U-Kellinghusenstraße und S-Rübenkamp. In beiden Fällen ist die Verknüpfung qualitativ nicht besser, als sie zwischen Buslinien und Schnellbahn üblicherweise erfolgt. Angesichts der hoffentlich gegenüber den jetzigen Buslinien deutlich höheren Fahrgastzahlen ist das unzureichend. Da insbesondere Steilshoop eine Erschließung durch die Stadtbahn erfahren wird und von dort viele Menschen zur Innenstadt wollen, wird S-Rübenkamp vor einer unlösbaren Aufgabe stehen, weil die dort geplante Infrastruktur nicht den Aufgaben gerecht werden kann.

Deshalb schlägt die FIH vor eine Zweigstecke zur U-Bahnstation Sengelmannstraße zu bauen, als Verlängerung des Astes zum Betriebshof Alsterdorf. Die Station Sengelmannstraße hat bereits einen zweiten ungenutzten Bahnsteig. Eine entsprechende Umgestaltung könnte hier zu einem bahnsteiggleichen Umsteigen zwischen U-Bahn und Stadtbahn führen, so dass ein bequemer und leistungsfähiger Übergang zur Schnellbahn Richtung Innenstadt geschaffen werden kann.

2. Umsteigesituation S-Bahn Rübenkamp

Der geplante Übergang von der Stadtbahn zur S-Bahn scheint uns in jeder Hinsicht unzureichend zu sein. Zu einen dürfen beim Umsteigen zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln - insbesondere zwischen schienengebundenen – keine Fahrbahnen zu überqueren sein, schon gar nicht, wenn dieses auch noch LSA geregelt passiert. Wir sehen hier eine starke Gefährdung von Menschenleben, wenn bei knappen Anschlüssen oder Verspätungen Menschen genötigt werden LSA-Signale zu missachten, um Anschlusszüge zu erreichen. Ein straßenkreuzungsfreier Übergang von der Stadtbahn zur S-Bahn ist zu realisieren. Hierzu hilft eine Verschiebung des S-Bahnsteigs unter die Straßenbrücke (siehe Punkt 3). Aber auch die Tatsache, dass die Bahnsteigzugänge beider Bahnstrecken nur an einem Ende liegen, führt zu ungünstigen Fahrgastverteilungen und bei (hoffentlich) starker Nutzung der Stadtbahn zu nicht hinnehmbaren Fußgängerstaubildungen. Solche gibt es schon heute bei Schnellbahnstationen, die nicht den Anforderungen des aktuellen Jahrhunderts entsprechen.

3. Brücke über die S-Bahn am Rübenkamp

In der Vorzugsvariante Variante 2 zur Linienführung im Bereich S-Rübenkamp soll die vorhandene Brücke über die Bahnanlagen erneuert werden. Diese Idee ist gut, aber es sollte

dabei berücksichtigt werden, dass der Brückendurchlass verbreitert wird, damit es möglich wird, den S-Bahnsteig Rübenkamp unter die Brücke zu verschieben. Zwar ist eine solche Verschiebung selbst nicht Gegenstand der Planfeststellung, aber aus Sicht der FIH erforderlich, um eine vernünftige Anbindung der Stadtbahn an die S-Bahn zu realisieren. Diese Möglichkeit darf keinesfalls verbaut werden.

4. Nicht genutzte Brücke Verlängerung der Sengelmannstraße

Es ist vorgesehen, eine derzeit nicht genutzte Brücke der Hebebrandstraße, die seinerzeit für die geplante Osttangente realisiert worden ist, rückzubauen und den Platz unter der Brücke zu verfüllen. Dagegen erheben wir Einspruch, da es sinnvoller ist später einmal den Kfz-Verkehr aus der Sengelmannstraße unter dieser Brücke hindurchzuführen und eine LSA-geregelte Einmündung aufzuheben. Somit können Fußgänger Radfahrer und vor allem die Stadtbahn ungestört vom MIV vorankommen.

5. Sicherung des Zugfolgeabstandes

In den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren soll der Zugfolgeabstand der Stadtbahnzüge ausschließlich durch den Fahrer gesichert werden. Um eine möglichst hohe Beförderungsqualität, zu der auch die technische Sicherheit gehört, zu erreichen und eine weitere Qualitätsverbesserung gegenüber dem Einsatz von Linienbussen zu erreichen, sollte möglichst, wie es bei Schnellbahnen üblich ist, zusätzlich eine technische Sicherung mit Zugbeeinflussung für den Zugfolgeabstand eingerichtet werden. Hier bietet sich eine Art Linienzugbeeinflussung (**Fahren auf „elektronische Sicht“**) an.