

# Protokoll **FIH**-Sitzung 01.03.2019

## Teilnehmer:

**Roman Berlin** (Nahverkehr Aktuell)  
**Michael Kretschmer**  
**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. Neue **S**-Bahn-Station zwischen Rissen und Wedel

Wann die neue Station zwischen den Stationen Wedel und Rissen mit dem Arbeitstitel *Wedel Ost* gebaut wird ist offen. *Es wird über den Namen diskutiert.* **Martin** möchte, dass die Station einen eigenständigen Ortsnamen (Flurbezeichnung) erhält. Der ursprünglich angestrebte Name *Schulau* passt nicht, da Schulau örtlich woanders liegt. Aber auch *Tinsdal* und *Wittenbergen* werden nicht unmittelbar erschlossen. Somit wäre auch ein Doppelname *Tinsdal-Wittenbergen* nicht. Die Namen würden sich im Gegensatz zu *Wedel Ost* jedoch deutlich von *Wedel* unterscheiden. *Wedel Ost* birgt nicht nur die Gefahr der Verwechslung, sondern stellt auch psychologisch ein Problem dar, weil Fahrgäste nicht das Gefühl haben verschiedene Orte anzufahren, sondern sich Wedel in ungeordneter Form (alles klingt gleich → langweilig) endlos hinzieht. **Roman** sieht jedoch zu *Wedel Ost* aufgrund mangelnder anderer Ortsbezeichnungen (formal ist die Bezeichnung korrekt), keine Alternative.

Schlussendlich **wird sich auf den Namen *Ölweiche* geeinigt**. Diese ist zwar inzwischen Geschichte, aber es gab dort halt mal einen gleichnamigen Betriebsbahnhof, an welchen diese Namensgebung dann erinnert.

### 2. Zukunft der **A1**

Nach den offiziellen Plänen soll die **A1** zwischen Eidelstedt und Kaltenkirchen in eine **S**-Bahn umgewandelt werden und durch die Linie O bedient werden. Dass die **FIH** lieber die **S3** dorthin führen würde ist eine Sache. Nun jedoch ergibt sich noch ein neues Problem: Die Ellerauer Anwohner der „**bi-bahnstraße**“ haben mit Drohung einer erfolgreichen Klage erreicht, dass zur Schonung ihrer Grundstücke die Bahntrasse zwischen Ellerau und Tanneneck für ca. 800 Meter **eingleisig** bleiben soll. Des Weiteren haben sie sich mit Gleichgesinnten aus Bönningstedt, Hamburg-Schnelsen und Kaltenkirchen zur Interessengemeinschaft **NaKaHa** zusammengeschlossen und wollen das **Projekt komplett zu Fall bringen**. Zumindest die Oberleitung soll verhindert werden. Auch die **S-Bahn Hamburg** hat kein übermäßig großes Interesse an dem Projekt. **NaKaHa** will moderne **Akkutriebwagen zw. Wasserstofftriebwagen** als Alternative einsetzen. Nach **Geesthacht** ist ein Personenverkehr geplant, für den ähnliche Triebfahrzeuge entwickelt werden sollen, wie sie die **NaKaHa** wünscht. Im an der geplanten Endstation der Geesthachter Eisenbahn (**Grünhof**) gelegenen Helmholtzzentrum erforscht man derzeit, wie Wasserstoff in fester Form gebunden werden kann. Somit könnten bei erfolgreichem Ergebnis dann die beiden Strecken **Kaltenkirchen - Eidelstedt** und **Nettelburg – Geesthacht** nicht nur damit betrieben werden, sondern auch via **S**-Bahnnetz zu einer Linie zusammengeschlossen werden. Sollten die Züge mit dem Wasserstoffantrieb tauglich sein für längere Tunnelstrecken wäre eine Führung dieser Linie via City-**S**-Bahn als **A1** die richtige Lösung. Das Produkt **A**-Bahn als dritte Schnellbahnkategorie im **HVV** wäre gerettet. Anderenfalls hätte man eine echte Begründung diese Linie via Verbindungsbahnfahren zu lassen und könnte dann tatsächlich als **S21** fahren. Welche zwischen **Eidelstedt und Nettelburg** im Berufsverkehr eine **Verstärkereinheit** zugestellt bekäme, die von **Elbgaustraße** käme und nach **Bergedorf** weiterführe. In beiden Fällen wäre wohl die **AKN** der Betreiber. Der Bergedorfer Ast bekäme natürlich zur **Anbindung** des **Bergedorfer Bahnhofs** selbst und des Abschnitts nach **Aumühle** eine zweite **gantzägig** verkehrende **S**-Bahnlinie, die via City-**S**-Bahn geführt würde, nämlich die **S2**.

### 3. U-Bahnverlängerung nach Ulzburg Süd

Ein langdiskutiertes Thema ist die Verlängerung der U-Bahn nach Ulzburg Süd. Die **Alsternordbahn** (ANB, heute **A 2**) war von Anfang an eine Verbindung der **Langenhorner Bahn** heute **U1** (Endpunkt Hamburg Ochsenzoll) an die **AKN** (**A 1**) in **Ulzburg (Süd)**. Die **Zwischenstationen** waren eher Nebensache und allesamt **Bedarfhaltstellen**. Mit der Entstehung und Aufsiedlung der **Stadt Norderstedt** änderte sich das und so wurde die nach und nach verlängert und die ausgebaut. War in Ochsenzoll noch die Überquerung einer Straße zum Umsteigen erforderlich, musste man in Garstedt immerhin noch Treppen steigen. In Norderstedt Mitte bleibt noch das Umsteigen, immerhin aber bahnsteiggleich. Nun soll der letzte Schritt vollzogen werden und die U-Bahn direkt an die **A 1** angebunden werden. Während die **AKN** den Betrieb nicht zugunsten der U-Bahn zurückziehen möchte und stattdessen das Angebot der jetzigen **A 2** verbessern (längerer 10-Minuten-Takt und Expresslinie nach Neumünster) möchte, will die **HOCHBAHN** immerhin wenigstens bis Quickborner Straße die **A 2** ersetzen. Bis dorthin soll die Aufsiedlung Norderstedts zeitnah erfolgen und es wird auch von vornherein ein **5-Minuten-Takt** geplant. Den Vorschlag der **HOCHBAHN** begrüßt die **FIH** einstimmig. Das verbesserte **AKN**-Angebot kann dann ja ab Quickborner Straße erfolgen. Einig ist man sich in der **FIH** auch darüber, dass der Umstieg in Quickborner Straße nur provisorisch ausgebaut werden soll, da auch dieser Endpunkt für die U-Bahn nicht endgültig sein soll.

Unterschiedliche Ideen gibt es jedoch wie die **Weiterführung** der U-Bahn nach **Ulzburg (Süd)** erfolgen soll.

#### Möglichkeit 1 (Martin):

Die U-Bahn wird auf der Trasse der **A 2** weitergeführt, jedoch wird die Endstation Ulzburg Süd nach Westen verlegt, damit der Bau einer Kehrschleife erfolgen kann. Durch die Kehrschleife wird ein zügiger Betrieb (5-Minuten-Takt), wie er bei einer Zweigleisigkeit üblich ist, mit dem Vorteil der Eingleisigkeit in der Endstation (**bahnsteiggleicher Übergang zu beiden Richtungen** der Bahnlinie **Kaltenkirchen – Eidelstedt** möglich) kombiniert. Die Bereiche Haslohfurth und Meeschensee sollen aufgesiedelt werden, die Norderstedter Industriebahn, sofern es noch Bedarf gibt, ein neues eigenes Gleis erhalten. Sofern die **Verlegung des Bahnhofs Ulzburg Süd** schwierig wird wäre eine Lösung die U-Bahn bis Meeschensee zu bauen. Damit hätten alle dortigen Stationen schon einmal eine umsteigefreie Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof. Von Meeschensee könnten dann die **AKN** -Linien nach Norden starten.

#### Möglichkeit 2 (Roman):

Die vorhandene Strecke nördlich von Quickborner Straße bekommt die Norderstedter Industriebahn für sich. Der Personenverkehr wird eingestellt. Stattdessen wird die U-Bahn auf einer neuen Trasse über **Henstedt Rehn** bis **Henstedt-Ulzburg** gebaut. Dort soll ein zentraler Verknüpfungsbahnhof entstehen, welcher einen bahnsteiggleichen Anschluss von der U-Bahn zur Linie **Eidelstedt - Kaltenkirchen** bekommt. Eine Etage tiefer soll die **ElmshornBarmstedtOldesloe Eisenbahn** (in voller Länge wiederaufgebaut) verkehren.

#### Möglichkeit 3 (Synthese?):

Die U-Bahn wird gemäß Möglichkeit 2 gebaut, **aber nach Ulzburg Süd**. Da sie dort von Osten herangeführt würde, sind die Voraussetzungen für eine **Kehrschleife** gemäß Möglichkeit 1 optimal.

### 4. **S 4** Neubau der Fern- Güter und Regionalverkehrsstrecke entlang der **A 1**

**FIH** -Gründer und Inhaber des Planungsbüro **VIEREGG&RÖSSLER** Karl-Heins Rößler schlägt eine Alternativtrasse für den Güter-, Fern- und Regionalverkehr von **Hamburg nach Bad Oldesloe** entlang der Autobahn 1 vor. Dieser Vorschlag stößt bei konservativen Politikern und der DB zwar auf Ablehnung, sollte aber nach Meinung der **FIH** weiterverfolgt werden. Die Bahnsollte vielleicht beide Trassen planfeststellen lassen, um dann später auswählen zu können. Folgende immense Vorteile brächte diese Lösung:

- **Durchgehende Zweigleisigkeit** ohne Einfädelungsprobleme und Mischverkehr für die **S**-Bahn von Haselbrook bis Bad Oldesloe
- **Kein erfolgreiches Klagerisiko** im Bereich der **S**-Bahn
- **Mehr Platz** beim Bau der Bahnanlagen im Bereich Wandsbek und Ahrensburg
- **Höhere Geschwindigkeit der Fernverkehrszüge** (auch psychologischer Effekt)
- **Erschließung von Barsbüttel und Braak durch die Bahn**
- **Sinnvoller Endpunkt** als **Verknüpfung zum Regionalverkehr** für die Großhansdorfer **U**-Bahn denkbar.

## 5. Barrierefreier Ausbau **U**-Mönckebergstraße

Das Planfeststellungsverfahren für den barrierefreien Ausbau von **U**-Mönckebergstraße läuft. Einwendungen sind bis 13.03.2019 möglich. Alles wird sehr gut geplant (zweiter Ausgang zur Bushaltestelle, Aufzüge als Durchlader, Verbreiterung und Neubau der Bahnsteige, Sanierung des Tunnels), jedoch wird vergessen den Bahnsteig auf 120 Meter zu verlängern. Auch wenn auf der **U3** vorerst keine längeren Züge eingesetzt werden können, weil auch andere Bahnsteige zu kurz sind, so sollten nach und nach alle Bahnsteige bei größeren Umbauten (und das ist hier definitiv der Fall!) verlängert werden. Ansonsten droht nicht nur auf dieser Linie ein nichtoptimaler Fahrzeugeinsatz.

Aus diesem Grunde wird die **FIH** Einwendungen erheben. Zudem fordert die **FIH**, dass die geplante Einbahnstraßenregelung in der Mönckebergstraße andersherum erfolgen soll, damit die umgeleiteten Busse der Gegenrichtung in der Steinstraße nicht an der der Mönckebergstraße und damit der Geschäftswelt abgewandten Seite halten müssen.

## 6. Innenstadtführung der Linie **U5**

In der Vorentwurfsplanung legt die HOCHBAHN eine Variante vor, in der die Innenstadtführung der neuen Linie **U5** die Haltestelle **Jungfernstieg** (und damit die **Innenstadt!**) auslässt. Stattdessen soll eine bahnsteiggleiche Verknüpfung am Hauptbahnhof Nord mit den Linien **U2** und **U4**, am Stephansplatz mit der Linie **U1** erfolgen, welche dann die Fahrgäste der **U5** zum Jungfernstieg befördern.

*Gegensätzlich wird über die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahme diskutiert.*

Für eine Haltestelle Jungfernstieg sprechen:

- Innenstadt ist eines der Hauptziele und muss umsteigefrei erreichbar sein
- Am Jungfernstieg (Innenstadt) muss die **U5** präsent sein, da sie – vor allem von unerfahrenen – nicht wahrgenommen wird. Das gilt natürlich für alle Linien
- Umsteigeknoten Jungfernstieg (vor allem zur **S**-Bahn) dient als Entlastung des HBF Vor allem zur **S1** könnte sonst nur am HBF umgestiegen werden
- Die würde genau wie die **S32** und alle Linien via Verbindungsbahn, die auch nicht Altona berühren an allen wichtigen Zielen außer Hauptbahnhof vorbeifahren, was den Hauptbahnhof stärker belastet
- Es gibt keinen Vorteil am Jungfernstieg vorbeizufahren
- In den Zeiten mit geringer Fahrtenfolge (20-Minuten-Takt) könnten die bahnsteiggleichen Anschlüsse zeitlich nicht aufgehen

Gegen eine Haltestelle Jungfernstieg sprechen:

- Problematische abseitige Lage der Station Jungfernstieg
- Die bahnsteiggleichen Anschlüsse Stephansplatz und Hbf Nord sind wichtiger

Zweiteres schließt Jungfernstieg nicht aus, ersterer Grund nicht stichhaltig

Die Anschlusssituation Hbf Nord und Stephansplatz im 20 Minuten-Takt werden näher untersucht. Ergebnis ist, dass sie tatsächlich funktionieren. Hbf Nord jedoch nur, wenn die Linie einen Halt am Jungfernstieg erhält.

Somit dürfte die Haltung der klar sein.

Eine weitere Überlegung ist, ob es nicht sinnvoll wäre die U5 in drei Linien zu teilen:

So würde der Ostast der geplanten **U5** ab Hauptbahnhof Nord zum Jungfernstieg parallel zur **U2** und **U4** verlängert und am Jungfernstieg auf deren Ebene die beiden äußeren Gleise einnehmen und in die HafenCity weiterfahren. Stattdessen würde die Linie von Dannerallee die bis Schlump und weiter bis Emiliestraße begleiten, dort ausfädeln und via Diebsteich zum Osdorfer Born fahren. Damit würde die U-Bahn die attraktivere Trasse, die die **S32** fahren soll, übernehmen können und das Rennen gewinnen. Da der bahnsteiggleiche Umstieg zwischen **U2**, **U4** und **U5** am Jungfernstieg erfolgen würde, könnte ein aufwändiger Ausbau von Hbf Nord entfallen.

Die **Erschließung Grindelstrecke** könnte dann durch die **U6** erfolgen, welche in Stephansplatz in die **U1** einfädelt. Alternativ wäre hier eine **Stadtbahn** denkbar.

## 7. Nachtrag zur U-Bahnverlängerung zur Horner Geest

Die von der **FIH** vorgeschlagene Alternativtrasse via Bauerberg nach Billstedt (neue Führung der **U2**) muss so gestaltet werden, dass die Haltestelle **Bauerberg an den Ring2** (Horner Rampe) angebunden wird, so dass ein direkter Zugang zu dem auf dieser Straße fahrenden Busverkehr sichergestellt werden würde.

## 8. Verbindungskurve Cuxhavener Straße im Bahnhof Harburg.

Es ist geplant, um das **Kopfmachen** der Züge aus Richtung Cuxhaven in Richtung Hamburg Hbf im Bahnhof Harburg zu vermeiden eine **unterirdische (eingleisige) Verbindungskurve** mit Bahnsteig herzustellen.

Aufgrund besserer Alternativen und schlechter Verknüpfung mit dem übrigen verkehr lehnt die **FIH** das Projekt ab. Bessere Alternativen wären:

- ✓ Bau einer Regionalbahntrasse durch den Elbtunnel bzw. Neubau eines Elbtunnels bei Waltershof für Eisenbahnzüge, auf der Züge aus Richtung Cuxhaven direkt ohne Kopfmachen zum Hauptbahnhof geführt werden können
- ✓ Verlängerung der S-Bahn auf eigenen Gleisen von Neugraben bis Buxtehude, Verlängerung der S-Bahn bis Cuxhaven, Verschwenkung des RE5 nach Bremerhaven, bahnsteiggleiche, niveaufreie Verknüpfung in Buxtehude
- ✓

## 9. Weitere Kurzthemen

- ❖ Buslinienführung Innenstadt (kaum noch Busse nach Fertigstellung der **U5**)
- ❖ Busanlage Bf Harburg (zweite Insel bringt Unübersichtlichkeit)
- ❖ Busverkehr Altes Land (Linie 150 bis Jork Verlängerung in greifbarer Nähe, doch VNO will für deutlich höhere Kosten wenige Busfahrten im Berufsverkehr, jedoch außerhalb der Spitze von Stade nach Finkenwerder als Ersatz für **RE5**, der zwischen Harburg und HBF ausfällt fahren → Am Bedarf vorbei)
- ❖ Linientausch S21/S31 und Linientausch U3/U4
- ❖ **Gestaltung S-Bahnfahrzeuge**
  - BR 474+ (ist bereits vorhanden) BR 474++ (Vorschlag für Haltestangen im Mittelwagen, höhere Sitze mit Armlehnen wie BR490 und Verlegung der Traglastenabteile in die Endwagen zwischen erster und zweiter Eingangstür rechte Seite. An der Spitze nur noch für Rollstuhlfahrer, vielleicht farbige Fußbodenmarkierung) BR 474+++ (Vorschlag: Erweiterung als 100-Meter-Einheit)
  - BR 490 entsprechend gestalten!
- ❖ Beibehaltung der BR 472 bis zum auseinanderfallen, da mehr Fahrzeuge für die Stader S-Bahn gebraucht werden (RE5 endet ab Juni 2019 in Harburg!) deshalb S-Bahn nach Stade ganztägig im 20-Minuten-Takt bis Buxtehude im 10-Minuten-Takt