

# Protokoll **FIH**-Sitzung 05.07.2019

## 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. HVV-Angebotsoffensive

Besonders positiv wird die Angebotsausweitung im Schnellbahnbereich gesehen. Leider kommt der wesentliche Teil erst zum übernächsten Fahrplanwechsel. Da bleibt zu hoffen, dass sich nach den Bürgerschaftswahlen nicht noch ein Rückzieher kommt.

Überfällig ist die Ausweitung des **5-Minuten-Taktes außerhalb der HVZ** auf die **gesamte U2**, also Niendorf Markt - Niendorf Nord und Billstedt - Mümmelmansberg, und auf den Hamburger Teil der **U1** (außer Wald-dörferstrecken), also nach Ochsenzoll und Volksdorf.

Wünschenswert wäre, dass zumindest der Ohlstedter Ast der **U1** auch in der Zeit, in der die alle 5 Minuten fährt, dann im 10-Minuten-Takt bedient wird, was auch montags bis freitags zu weniger Taktsprüngen auf dem Ohlstedter Ast führen würde, da tagsüber stets die 5-Minuten-Züge der **U1** bis Ohlstedt führen. Die nun nicht mehr für den Ohlstedter Ast benötigten 10-Minuten Züge könnten dann bis Ahrensburg West fahren. Dann wäre der 20-Minuten-Takt auf Hamburger Gebiet (außer Tagesrandzeiten) bei der **U**-Bahn Geschichte.

Wünschenswert wäre auch eine Taktverdichtung auf der **U3** (Ostring), so dass sowohl die Züge von Wandsbek Gartenstadt, als auch von Saarlandstraße in Barmbek Richtung Innenstadt weiterfahren könnten. so könnten zwei Linien daraus gemacht werden:

- **U3** klassische Ringlinie
- **U6** (Schlump –) **St. Pauli** – Innenstadt – Barmbek – **Wandsbek Gartenstadt**

**St. Pauli** sollte jedoch **nicht** als Endstation (auch nicht für jede zweite Fahrt) genutzt werden, da das Abkehren dort betrieblich stören könnte und Fahrgäste weiterfahren wollen. Stattdessen sollen lieber diese Züge über Schlump hinaus via **Moorkampkurve** nach Hagenbecks Tierpark (oder vielleicht via Diebsteich nach Osdorf?) fahren.

Generell sollte der **5-Minuten-Takt** bei der **U**-Bahn bis **22 Uhr** ausgedehnt werden.

Bei der **S**-Bahn sind erhebliche Ausweitungen nur auf der **S31** zwischen Harburg Rathaus und Neugraben geplant. hier wird zum kommenden Planwechsel nur etwas ausgeweitet, zum darauffolgenden jedoch soll die **S31** immer bis und von Neugraben fahren, wenn sie Richtung Harburg fährt. Das soll wohl schrittweise auf einen ganztägigen Betrieb nach Harburg hinauslaufen. Ob die **S31** auch sonntags bis Neugraben erforderlich ist, wird teilweise bezweifelt. Bis Harburg Rathaus jedoch auf jeden Fall. Die Überlegung, die **S31** immer (außer in Tagesrandzeiten und im Nachtverkehr) bis Neugraben fahren zu lassen, hatte die **FIH** auch schon, jedoch sollten dafür die 10-Minuten-Züge (Altona – Neugraben) der **S31** entfallen und auch am Wochenende **durchgehend alle 20 Minuten bis Buxtehude** gefahren werden.

Der zum kommenden Fahrplanwechsel eingeführte Nachtverkehr auf der **S1** zwischen Blankenese und Wedel im Stundentakt ist möglicherweise ineffizient. Mit gleichem Aufwand ließe sich ein **40-Minuten-Takt** fahren. Dieser wäre jedoch nicht so gut merkbar. Zu hoffen bleibt, dass auf allen Gleichstromstrecken der **S**-Bahn und nach Buxtehude mittelfristig auch im Nachtverkehr **mindestens ein 20-Minuten-Takt** gefahren wird.

Sinnvoll wäre auch ein Einsatz der BR490 (Zweissystemer) auf der **S3**, da diese Züge mit einer höheren Spitzengeschwindigkeit die Fahrzeit kürzen kann und bei der Fahrplangestaltung mehr Spielraum entsteht. Die **S**-Bahn Hamburg ist aber offenbar nicht in der Lage, solch sinnvolle Zugdispositionen zu realisieren.

Die Linien **S11** und **S2** sollen zwar künftig im Angebot ausgeweitet werden, sollten jedoch besser zumindest auch in der **NVZ** fahren (**S11** auf zumindest Teilabschnitt **Sternschanze - Barmbek**). Ein ganztägiger Betrieb der **S2** also **S2** und eine Verlängerung über Bergedorf hinaus bis Aumühle ist zumindest anzustreben, damit die Verbindung zur **City-S-Bahn** und somit umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt - wie 1981 versprochen – gewährleistet ist.

Wünschenswert wäre ein Angebotsausweitung (auch im Nachtverkehr) auf den **A**-Bahnlinien. Außerdem sollten nördlich von Ulzburg Süd die Linien **A1** und **A2** sich die Bedienung nach Neumünster teilen.

Im Bereich der Buslinien werden insbesondere drei Bereiche angesprochen:

- Überlastung Mönckebergstraße:  
Hier wird vorgeschlagen die Linien 5 und 6 miteinander zu verknüpfen, so dass Fahrten gespart werden könnten, da 5 und 6 eine Linie bilden würden. Die Speicherstadtfahrten (derzeit Linie 6) würde durch die Linie 4 ersetzt, welche derzeit bereits Brandstwiene endet.
- neue Metrobuslinie **29 (Bf Tonndorf / Kinderkrankenhaus Rahlstedt – Jenfeld – U-Billstedt - Kirchsteinbek - U-Mümmelmannsberg – Lohbrügge – Bf-Bergedorf)**:  
Es wird befürchtet, dass diese neue Metrobuslinie weitere Fahrgäste von der **U**-Bahn (im Abschnitt Billstedt – Mümmelmannsberg) abzieht. Hinzu kommt, dass eine Gabelung verwirrend ist. Letztendlich sollten Metrobuslinien immer bis zu einer Bahnstation fahren und nicht irgendwo in der Pampa (hier Kinderkrankenhaus Rahlstedt) enden.  
Die geplante Angebotsausweitung auf der **U2** steht den Befürchtungen der Desattraktivierung der Schnellbahn durch Buslinien entgegen. Jedoch besteht die Gefahr für Fahrgäste von **U**Mümmelmannsberg nach Bergedorf keinen (attraktiven) Sitzplatz mehr abzubekommen, da keine Fahrt mehr **U** Mümmelmannsberg beginnt und somit schon ab **U** Billstedt den Bus benutzen (**Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße**). Deshalb Vorschlag:

Linie 12 bis Bf Tonndorf verlängern, Linie 29 mit allen Fahrten bis Rahlstedt und Verlängerung zum Bahnhof. Linie 29 zwischen **U** Mümmelmannsberg und Bf Bergedorf auf dem Weg der 12 (Taktverdichtung!) führen, Linie 232 bleibt zwischen **U** Mümmelmannsberg und Bf Bergedorf im 10-Minuten-Takt erhalten.

- X-BUS Jork Hamburg:  
Vorgeschlagen wird ein X-Bus (Linie **X50**) von Hamburg (HBF ZOB) nach Jork (Altes Land). Die Linie dient einerseits als Alternativer derzeitiger Verbindungen, die aufgrund der unzuverlässigen **S**-Bahn häufig nicht funktionieren, andererseits auch das Alte Land und Finkenwerder umsteigefrei mit der Hamburger Innenstadt zu verbinden. Die Linienführung wäre: **Jork, Marktplatz – Borstel, Mühle – Cranzer Elbdeich – Finkenwerder Umgehungsstraße – Waltershof – Köhlbrandbrücke – U/S Elbbrücken - Hbf ZOB**

## 2. Optimierung HBF

In den Vorschlägen zur Entlastung des Hauptbahnhofs (ProBahn/VCD/FDE, Stadt und DB sowie Politik) sind oftmals weniger zielführende Maßnahmen enthalten (z.B.

- Gleis 9 mit Bahnsteig versehen
- Einbau von Weichen um Fahrstraßenkreuzungen zu verlegen
- Züge nicht über Hamburg Hbf fahren zu lassen,
- Abbau von Snackautomaten
- Boulevard auf der Steintorbrücke

Wichtige Vorschläge fehlen:

- Glockengießerwall für KFZ sperren
- Verbreiterung der Bahnsteige 2 und 6 durch Aufgabe der Dienstbahnsteige (an den Wänden der Halle)

- Verbreiterung des Südsteiges nach innen
- Verschlankung der Abgänge, Ersatz durch Lage der Fahrtreppen und festen Treppen hintereinander
- Führung aller Stammlinien der **S**-Bahn durch den Citytunnel, nur Verstärkerzüge via Verbindungsbahn
- statt Fahrstraßenkreuzungen, Überwerfungsbauwerke an der Südausfahrt

Das Konzept von **VIEREGG&RÖSSLER** im Zusammenhang mit dem Bau der **S4** würde zudem der Einstieg in ein geordnetes Gleisvorfeld am Südkopf des Hauptbahnhofes sein. Die Züge der Güterumgebungsbahn, von Lübeck und Büchen würden ab Billwerder Moorfleet bzw. Rothenburgsort schon vorsortiert gemeinsam auf den Hauptbahnhof zufahren. würden die Züge aus Richtung Harburg (langfristig reichen für Personenverkehr zwei Gleise aus der Richtung aus, wenn man noch einen Fernbahnelbtunnel bei Altona baut) statt via HafenCity dann via Großmarkt fahren, so kämmen alle Züge aus Richtung Süden und Osten dann in einem gemeinsamen Gleisvorfeld mit niveaufreien Einfädelungen am Hamburger Hbf an, was die Lage komplett entspannen würde.

Wie überzeugt die **FIH** die Entscheidungsträger in Politik und bei der Bahn davon?

### 3. Personenverkehr auf der GUB (RB61)

Wäre möglich die Güterumgebungsbahn in der jetzigen Form (Eingleisigkeit mit Ausweichstellen) schon mit einem stündlich Verkehrenden Personenzug zu befahren?

Halte könnten sein: Eidelstedt (mit Übergang zu **S+A**-Bahn), Wehmerweg (Übergang zur **U2** Hagendeel), Nedderfeld (Groß Borstel), Alsterdorf (City Nord), Barmbek, Wandsbek, Sievekingsallee, Rauhes Haus (Übergang zur **U2**), und Aschberg.

zunächst wäre die Linie **RB61** dafür geeignet (die Züge kämen dann auch an ihrer Werkstatt vorbei und fahren schon heute leer zur Werkstatt von Altona via Güterumgebungsbahn..), die wiederum auf der Verbindungsbahn platzmacht für den **RE6**, der dann statt nach Altona zum **Hauptbahnhof** fahren könnte.

Die **RB61** würde einen Ast nach **Itzehoe** und einen nach **Wrist** erhalten (Flügelung in Elmshorn), damit auch die **RB71** überflüssig machen.

### 4. **S4** nach Uetersen statt Express-**S**-Bahn

Die geplante Doppelbedienung Pinnebergs mit zwei **S**-Bahnstrecken, neben der jetzigen Gleichstrom-**S**-Bahn, welche auf zwei eigenen Gleisen Stumpfgleise in Pinneberg erreicht (nicht sehr umsteigefreundlich), soll noch eine Express-**S**-Bahn, weitestgehend im gleichen Takt auf den **Fernbahngleisen** nach Pinneberg fahren und ab da weiter nach Elmshorn, Itzehoe und Wrist.

Pinneberg ist kein sinnvoller Brechpunkt, da kein Knoten. von daher wäre es sinnvoll die Gleichstrom-**S**-Bahn über Pinneberg hinaus bis Tornesch (mit einem Zwischenhalt in Prisdorf) zu verlängern. Von dort ginge es dann nach Uetersen weiter (Langfristig ließe von dort über verschiedene Ortschaften nach Elmshorn verlängern. die könnte dann von Anfang an die Strecke von Altona nach Pinneberg übernehmen. In Pinneberg würden die Stumpfgleise 1+2 abgebaut (Fläche kann anderweitig genutzt werden) und die **S**-Bahn an einem neuen Bahnsteig westlich des Empfangsgebäudes vorbeigeführt werden. dafür entfielen der Regionalbahnsteig.

vor Tornesch muss die **S**-Bahn die Fernbahn unterqueren, um das Gleis nach Uetersen zu erreichen.

RE-Züge fahren dann alle zwischen Elmshorn und Dammtor ohne halt, nur die RB 61 hält noch einmal in Tornesch (Übergang zur **S**-Bahn), bevor sie auf dem Neuen Weg zum Hamburger Hbf auf der Güterumgebungsbahn verschwindet. Zu Ausgleich für die entfallende **RB71** soll die **A3** von Elmshorn bis Tornesch mit allen Fahrten verlängert werden, um dort an die **S**-Bahn anzubinden.

*Es entsteht eine Diskussion, ob die **S**-Bahn nicht schon vor Prisdorf die Seiten wechseln sollte, ob die Unterführung ein- oder zweigleisig sein sollte und wie man die **S**-Bahn in Tornesch optimal mit der Regionalbahn verknüpft.*

Eine endgültige Variante wurde noch nicht erarbeitet.

## 5. Themen, welche diesmal aus Zeitgründen nur kurz behandelt wurden

### ➤ Busnetzstruktur der Zukunft

weniger differenzierte Busprodukte, mehr Verkehr auf Schiene verlagern

### ➤ Neues Nummernsystem bei den HVV-Buslinien

- Liniennummernreform wie in den 60er Jahren erforderlich
- keine Buchstaben verwenden
- Liniennummern müssen numerisch geordnet werden.

### ➤ HVV-Tarif

- Tarifstruktur ändern zugunsten armer Leute, zulasten der Nicht/Wenignutzer,
- was spricht wirklich gegen Nulltarif?
- Entfernungsabhängigkeit reduzieren, abschaffen,
- Aufräumen mit den HVV-Mythen Qualität vor Fahrpreissenkung

Dazu wurden kurz folgende Meinungen gesagt: Nulltarif sollte mittel- bis langfristig eingeführt werden. Qualitätssteigerung hat zwar Vorrang, aber nach deren Abschluss, sollten Preise gesenkt werden.

Frage: *Ist Qualitätssteigerung nicht ein ewiger Prozess?*

### ➤ HVV-Card

- aktuelle technische Ausstattung, kontrollierter Einstieg und Nutzungsbedingungen bereiten Probleme
- Vorschlag für technische Änderungen, auch der Infrastruktur
- Praxis der Nichtlesbarkeit → Kunde muss Fahrausweis erwerben nicht akzeptabel
- In Stade hat ein Mysteryshopper, einen kundenfreundlichen Busfahrer verpetzt

### ➤ Fahrradmitnahme

- Bedingungen verbessern
- Sperrzeiten abschaffen (gibt es für Kinderwagen ja auch nicht)
- auch andere Gepäckstücke (E-Scooter, Bollerwagen und Koffer endlich ernst nehmen)
- Gleichrangigkeit von Fahrrädern Gepäck und Kinderwagen

Im Rahmen der Diskussion wurde vorgeschlagen, **die Fahrradkarte abzuschaffen und Fahrräder immer mitzunehmen, wenn genug Platz ist.** Da im **Regionalverkehr** oft **weite Strecken** zurückgelegt werden, **selten** gefahren wird und die Züge von Pendlern häufig **unnötig** (als schnellere Alternative zur **S-Bahn**) **genutzt** werden, könnten dadurch jedoch **falsche Prioritäten** gesetzt werden.

### ➤ Türschließvorgang BR490 an Fahrgastbedürfnisse anpassen.

Der Türschließvorgang sollte **rechtzeitig** angekündigt werden, damit Fahrgäste noch einsteigen können bevor es zu spät ist, Zwangsschließungen sind anders zu kennzeichnen (optisch und akustisch) als andere Schließungen. Auf das unnötige Schließen der Türen wegen der Klimaanlage sollte (außer bei extremer Kälte) verzichtet werden, bzw. erst nach längerer Zeit (3Minuten) geschlossen werden. Solange Türen ständig und überraschend zugehen. Triebfahrzeugführer ohne Vorwarnung die Türen schließen, wenn alles betrieblich startklar ist ohne den Fahrgastbedarf zu beachten und der Meinung sind: „Es piept ja, wer nicht vorher sein Ziel erreicht hat, hat Pech gehabt“ oder heimlich die Freigabe wegnehmen, wird es weiterhin massive Probleme bei der Abfertigung geben.

### ➤ Alsterdorf zum Brückenbahnsteig umbauen

Die **U**-Bahnhaltestelle **Alsterdorf** sollte im Zuge des barrierefreien Ausbaus als Brückenbahnsteig über die Hindenburgstraße mit barrierefreien Abgängen zu beiden Seiten der Hindenburgstraße umgebaut werden. Dies hat zwei Gründe: Zum einen bewirkt eine solche Gestaltung der Haltestelle eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf den Bahnsteig. Zum anderen werden die Umsteigewege von den Buslinien zur **U**-Bahn kürzer und das Umsteigen bequemer. dazu kommt, dass Fahrgäste nicht mehr die Hindenburgstraße höhengleich überqueren müssen, was eine Gefährdung und Behinderung durch Autoverkehr und Ampeln vermeidet.