

Protokoll FIH-Sitzung 18.04.2013

Teilnehmer:

Hans-Uwe Kolle

Klaus Müller

Jörn Pimsl

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Thomas Ullmann

Tagungsort:

LADES

Hähnchenland

Steindamm 70

20099 Hamburg

1. Bf Winsen

Martin berichtet vom Umbau des **Bf Winsen** im Zuge des **dreigleisigen Ausbaus** der Strecke von Harburg nach Lüneburg. Der Bahnhof war ursprünglich dreigleisig mit drei Bahnsteigkanten, einem Hausbahnsteig (Gleis 1, Richtung Hamburg) und einem Mittelbahnsteig (Gleise 2+3) für Züge in Richtung Lüneburg und wendende Züge. Nach dem Umbau steht ein viertes Gleis ohne Bahnsteigkante, für durchfahrende Züge Richtung Lüneburg zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um Gleis 2. Der ursprünglich dort angrenzende Mittelbahnsteig wird um eine Gleisachse nach außen geschoben und künftig dann von den neuverlegten Gleisen 3 und 4 umschlossen. Eine komplett neue und barrierefreie Unterführung ersetzt die bisherige, nicht barrierefreie Unterführung und bietet auch einen Ausgang zur dem Hausbahnsteig abgewandten Seite der Bahnstrecke. Alle Bahnsteige werden dabei Richtung Lüneburg verschoben, sodass der Hausbahnsteig nicht mehr den Straßentunnel überbrücken wird. Der Weg von der Bahnhofstraße zu den Zügen wird weiter. Wozu, nun im Bahnhof ein 4. Gleis gebaut worden ist, bleibt ein Rätsel. Offenbar sollen weiterhin Züge aus Richtung Harburg in Winsen enden und werden eine eigene Bahnsteigkante belegen.

Damit bleibt in Winsen auch nach dem Ausbau, den Fahrgästen nicht erspart, dass Züge Richtung Hamburg nicht vom Hausbahnsteig abfahren und somit von einem anderen Gleis.

Optimal wäre es gewesen, die Strecke viergleisig auszubauen und einen Richtungsbetrieb einzurichten, wobei die langsamen Züge (*MEr*), die überall halten die beiden inneren Gleise belegen und alle Stationen Mittelbahnsteige bekommen.

Ratsam wäre dann auch (nach entsprechendem Ausbau), die schnellen Züge, welche in Lüneburg nicht halten, in Lüneburg über den **Westbahnhof** zu leiten und südlich von Lüneburg kreuzungsfrei mit den anderen Gleisen zu vereinen. Nördlich von Meckelfeld würde es Sinn machen, die Schnellfahringleise kreuzungsfrei in die Güterbahn einzufädeln und somit **ICE**-Züge auf bahnsteigabgewandten Gleisen an Harburg vorbeizuführen.

2. Lüchow-Dannenberg

Klaus berichtet, dass die Strecke nach Dannenberg (Ost) **R31** komplett in den **HVV-Tarif** mit einbezogen werden soll, sich das ganze aber noch etwas hinzieht. Der Landkreis **Lüchow-Dannenberg müsste es bezahlen**, wenn er die Strecke **jetzt** schon einbezogen haben möchte.

3. Lärmschutzwand Landwehr durchsichtig

An der Eisenbahnstrecke von HBF nach Hasselbrook ist eine **durchgehende Lärmschutzwand** geplant von **Hasselbrook** bis zur Station **Landwehr**.

Es bleibt zu hoffen, dass die Lärmschutzwand **nicht** noch über **Straßenbrücke Landwehr** hinaus verlängert wird, damit **Sichtbeziehung zwischen dem Brückenbahnsteig Landwehr und der Umgebung** nicht beeinträchtigt wird. Notfalls sollte eine transparente Lärmschutzwand erstellt werden, was allerdings bei Vandalismus und Graffiti-Sprühereien relativ nutzlos wäre.

4. S-Bahn Pinneberg-Elmshorn (S4 –West)

Martin erläutert seine Idee zur Zukunft des **S-Bahn-Verkehrs** Richtung **Pinneberg-Elmshorn**:

- **S-Bahn** sollte **maximal** bis **Elmshorn** fahren und das auf **eigenen** Gleisen.
- **S-Bahn** sollte bis Elmshorn **durchgehend zweigleisig** sein.
- In **Elmshorn** muss eine bahnsteiggleiche Verknüpfung mit dem **Regionalverkehr** hergestellt werden (Richtungsbetrieb).
- Gebiete nördlich von Elmshorn sollten durch **Regionalzüge** erschlossen werden, die ab Elmshorn **ausnahmslos über die Fernbahngleise** zum Hamburger **Hauptbahnhof** geführt werden.

In den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts im vorigen Jahrtausend hat der damalige Verkehrsminister von Schleswig-Holstein (*Peer Steinbrück*) die **Einstellung** der Gleichstrom-**S-Bahn** von **Elbgaustraße nach Pinneberg** vorgeschlagen und stattdessen eine viergleisige wechselstrom-elektrifizierte Eisenbahnstrecke von der Landesgrenze bis Elmshorn gefordert.

Basierend auf dieser Idee könnte ein **Richtungsbetrieb** von Elmshorn nach Elbgaustraße und weiter ohne Halt bis Altona realisiert werden. Dabei fahren die schnellen, durchgehenden Züge außen, die langsamen Züge (**S-Bahn**) mit **Halt an allen Stationen zwischen Elmshorn und Elbgaustraße** innen. Zwischen den innenliegenden Gleisen befinden sich die **Mittelbahnsteige** der Stationen: **Wasserstraße (Elmshorn Süd), Tornesch, Prisdorf, Pinneberg, Thesdorf, Halstenbek, Krupunder und Elbgaustraße**. In **Pinneberg** bliebe also nur der heutige **Regionalbahnsteig**. Die **S-**

Bahnsteige der GSB können zurückgebaut werden und einem **ZOB** Platz machen. Das **Empfangsgebäude** im **Bf Pinneberg** kann trotz verlängerter **S**-Bahn erhalten bleiben.

In **Elbgaustraße** wäre ein **viergleisiger** Ausbau vorstellbar mit insgesamt 4 Bahnsteigkanten. Das hätte den Vorteil, dass für die Gleichstromlinie **S21** eigene Gleise vorhanden wären und die **S4** mit Wechselstrom von Elmshorn durchgehend bis zur systemwechselstelle in Altona betrieben werden kann. Ansonsten müsste diese Linie in Elbgaustraße auf Gleichstrom umschalten, um dann zur Weiterfahrt nach Altona wieder auf Wechselstrom zu wechseln. (Natürlich könnte theoretisch die **S4** bis Elmshorn mit Gleichstrom betrieben werden, da sie durchgehend eigene Gleise hätte.)

Eine **zeitgleiche** Abfahrt bzw. Ankunft in aus Richtung Hamburg Hbf beider Linien in Elbgaustraße wäre ebenfalls möglich.

Es macht eigentlich keinen Sinn, zwischen Elbgaustraße und Pinneberg zwei **S**-Bahnsysteme parallel zu betreiben. Der Abschnitt Pinneberg – Elmshorn sollte vom Angebot her dem Abschnitt Elbgaustraße – Pinneberg entsprechen. Ab Elbgaustraße macht jedoch eine separate Führung auf „**Express-Gleisen**“ nach Altona Sinn, da zum einen im Gleichstrom Bereich noch Platz für die Linie Richtung Kaltenkirchen – Neumünster vorgehalten werden muss, zum anderen kann dadurch eine gewisse Beschleunigung erreicht werden. Die **S4** verkehrt ja ab Altona über die **City-S-Bahn**, während die in Elbgaustraße beginnende Linie zwar über die Gleichstromstrecke mit allen Unterwegsstationen geführt wird, dafür aber an Altona vorbei über die **Verbindungsbahn** verkehrt. Am Ende dürften somit beide Wege gleich schnell zum **HBF** führen.

Nach Kaltenkirchen – Neumünster könnte später einmal die **S3** fahren, welche ja schon bedingt durch die Stader strecke mit Zweisystemzügen verkehrt. Beide Äste würden gut zusammen passen, dabei dürfte das Angebot zwischen Neumünster und Kaltenkirchen dem Abschnitt Stade – Buxtehude entsprechen, Kaltenkirchen – Burgwedel dem Abschnitt Buxtehude – Neugraben und auf Hamburger gebiet bis Burgwedel verkehrt die Linie so wie derzeit bis Neugraben.

So werden alle drei Linienäste im Westen (von Wedel – Blankenese, von Elmshorn – Pinneberg – Elbgaustraße und von Neumünster – Kaltenkirchen – Quickborn) ganz-tägig mit der **City-S-Bahn** verbunden. Die Linien der Verbindungsbahn würden nur Anschlüsse in Altona und Elbgaustraße herstellen. Die Fahrgäste aus Richtung Kaltenkirchen würden so wie derzeit die Fahrgäste aus Pinneberg an einer der gemeinsam von **S3** und **S21** genutzten Bahnsteige (Eidelstedt bis Diebsteich) den Zug wechseln können mit entsprechender Wartezeit.

5. Halbjahres-Abonnement

Im **HVV**-Fahrgastbeirat wird von einigen gefordert im **HVV-Tarif** ein Halbjahres-Abonnement einzuführen. Sowohl bei **FIH** und **ProBahn** wird dieses Ansinnen aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Halbjahres-Abonnements führen dazu, dass in den Wintermonaten mehr Fahrgäste den **HVV** nutzen, als im Sommer, so dass die Nachfrageschwankungen noch stärker werden würden. Dieses könnte schlimmstenfalls zu **Fahrpläneinschränkungen** im Sommerhalbjahr führen (weniger Fahrten).
- Durch ein solches Tarifangebot würden möglicherweise weniger Menschen den ÖPNV nutzen, stattdessen der Individualverkehr zunehmen.
- Es würde eine noch stärkere **Nutzerorientierung** bei der Finanzierung des ÖPNV eingeführt werden, was den Vielnutzern („**Powerusern**“) **schlechtere** Konditionen beschereen könnte.
- Halbjahresfahrgäste könnten dem **HVV** untreu werden (komplett abwandern).
- Wenn der Nutzer nicht auch der Finanzierer der Fahrkarte ist (z.B. bei Schülern, wo die Eltern finanzieren), könnten die Finanzierer Druck auf die Nutzer ausüben nur ein Halbjahresabonnement zu nehmen, um Geld zu sparen, was natürlich dann auch die Schwarzfahrerquote erhöht und somit zusätzlichen Kontrolldruck provoziert, wodurch auch andere, zahlende Fahrgäste Beeinträchtigungen erleiden.
- Abonnementskarten haben durch **Gesamtbereichsausweitung** am Wochenende und durch die **Mitnahmeregelung** große **Vorteile**. Diese sollten nicht durch weitere Tarifstufen ausgehöhlt werden.

6. Metronom nach Bremerhaven

Eine interessante Möglichkeit den Regionalverkehr im Niederelberaum zu verbessern, ist die **evb**-Linie **R51** mit „Metronom-Zügen“ (also Dostos), zu betreiben, möglicherweise auch Metronom zum Betreiber zu machen. Entscheidend ist neben dem **Einsatz von Doppelstockzügen** auch die **Durchbindung** über Buxtehude hinaus bis **Hamburg Hbf**. Dadurch könnte zwischen Hamburg und Cuxhaven ein **Halbstunden-Takt** gefahren werden, wechselweise über Stade, Himmelpforten und über Kutenholz, Bremerhaven. Wenn dann noch der **MEr** aus Richtung Lüneburg ganztägig bis Hamburg Hbf durchfahren würde, könnte mit sechs Fahrten pro Stunde ein **ganztägiger 10-Minuten-Takt** im **Regionalverkehr** zwischen **Hauptbahnhof und Harburg** durch Metronom-Züge hergestellt werden.