Protokoll **FIH**-Sitzung 19.04.2024

Teilnehmer:

Roman Berlin

Klaus Müller (FGB Landkreis Stade)

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Thomas Ullmann

Tagungsort:

StaBi

(Staatsbibliothek Universität Hamburg)

Von-Melle-Park 3

20146 Hamburg

Folgende Themen werden diskutiert:

Besseres Zusammenspiel von Stadtplanung und Verkehrsplanung:

Um eine **effiziente** Verkehrsplanung hinzubekommen, sind schon bei der **Stadtplanung** wichtige Voraussetzungen zu schaffen. So müssen **Dienstleistungszentren** in unmittelbarer Nähe zu Schnellbahnstationen liegen. Hierzu gehören vor allem auch die großen **Supermärkte**, die nicht irgendwo auf der grünen Wiese abseits der guten ÖPNV-Anbindung gebaut werden dürfen, sondern neben einer Schnellbahnstation mit direktem Zugang zur Schalterhalle. Eine Trennung durch ein niveaugleiches Queren von Straßen ist stets zu vermeiden!

Hierdurch soll langfristig auch eine Möglichkeit geschaffen werden, **Waren** durch **Roboter** in die Schnellbahn zu verladen und diese an der Zielstation in **Abholstationen** zu lagern oder per **Roboter auszuliefern** (siehe Projekt **LAURA** in Lauenburg).

Harburger ZOB verschiedene Vorschläge (*Martin, Roman*)

Der **ZOB** am **Bahnhof Hamburg Harburg** wird durch einen Umbau erweitert und aus Sicht der Fahrgäste verschlechtert, da nun eine abgeteilte Insel errichtet werden soll, die nur durch **niveaugleiche Straßenquerungen** erreicht werden kann. Dieses soll durch Gitter (Hindernisse für die Fahrgäste) und Ampeln geregelt werden. Hierbei kommt es zu Stauungen und schlimmstenfalls zu **verpassten Anschlüssen**.

Deshalb gibt es von unserer Seite Gegenvorschläge:

Roman möchte die Busanlage lieber auf den Bahnhofsvorplatz erweitern und damit deutlich größer machen. Die zusammenhängende Insel für Fahrgäste bliebe dann in vergrößerter Form erhalten. Die Herausforderung dabei wäre jedoch das ehemalige Postamt, das die Busanlage vom Bahnhofsvorplatz trennt.

Martin möchte die Hannoversche Straße zwischen Moorstraße und der Parkhauszufahrt zum Phoenix-Center für den Kfz-Verkehr aufheben. Die Hannoversche Straße ist keine wichtige Straßenverbindung mehr (Es gibt ja seit den 1980er Jahren die Ortsumgehung Harburg) und kann via Moorstraße und Wilstorfer Straße bzw. Walter-Dudek-Brücke, Hörster Straße und Schlachthofbrücke umfahren werden. Dadurch könnte die Busanlage nach Westen erweitert werden und die neue Insel mit der „Platte“ (=Bestandsanlage) verschmelzen. Die Busse können natürlich von Süden via Hannoversche Straße und von Norden Kreuzung Moorstraße die Anlage erreichen.

Vorschlag Buslinie Campus Bahrenfeld – Teufelsbrück, Fähre

Um die Verbindungen im Hamburger Westen zu verbessern, soll eine durchgehende Buslinie vom **Teufelsbrück Fähre** zum **Campus Bahrenfeld** eingerichtet werden. Diese soll an einer geeigneten Station mit der **S1** verknüpft werden (z.B. Othmarschen)

und eventuell noch weiterfahren Richtung **S**-Elbgaustraße und **A**-Eidelstedt Zentrum. Damit werden vor allem auch schnelle Verbindungen von südlich der Elbe über die Fährverbindung **Rüschpark – Teufelsbrück** geschaffen.

Neue **U**-Bahnhaltestelle Fruchttallee (*Diskussion*)

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (**FIH**) lehnt eine **S**-Bahn nach Lurup und Osdorf ab und schlägt auf der Trasse der geplanten **S**-Bahn eine **U**-Bahn vor. Diese müsste an geeigneter Stelle in die **U2** von Niendorf einfädeln, nämlich zwischen Emilienstraße und Christuskirche. Da vielleicht nicht beide Linien, also die von Niendorf und die von Osdorf, die schnelle Strecke der heutigen **U2** Richtung Innenstadt nutzen können, (eventuell geht es durch das **U**-Bahn-100-Konzept mit bis zu 6 Fahrten in 10 Minuten doch), muss dann eine Linie über die Ringlinie umgeleitet werden und könnte gleich die **U3** von ihrem **lästigen Zipfel** nach **Wandsbek Gartenstadt** befreien.

Um diese Einfädelung im Bereich Eimsbüttel umzusetzen, wird vorgeschlagen die suboptimal gestalteten und gelegenen Haltestellen Christuskirche und Emilienstraße aufzulassen und durch eine **viergleisige Station Fruchttallee** zu ersetzen, welche in der -2-Ebene liegen würde und damit in der -1-Ebene vernünftige Verteiler für den Fahrgastverkehr möglich wären, damit der Übergang zu den Buslinien kürzer und straßenkreuzungsfrei gestaltet werden kann. Die Viergleisigkeit der Haltestelle würde in Form von zwei Mittelbahnsteigen mit Richtungsbetrieb gestaltet werden: Nördlicher Bahnsteig Richtung Niendorf und Richtung Osdorf, südlicher Bahnsteig Richtung Schlump (unten) und Schlump (oben, Moorkampkurve).

HVV Angebotsoffensive

Die FAHRGAST-INITIATIVE HAMBURG (**FIH**) mahnt die Umsetzung der Angebotsoffensive im Schnellbahnverkehr (Hamburg-Takt) an. Also die **U**- und **S**-Bahnlinien sollen auf **Hamburger Gebiet** in der **HVZ** und der **NVZ** im 5-minuten-Betrieb fahren, soweit dies technisch möglich ist. Dieses war bereits für den Fahrplanwechsel zum Fahrplan 2020/2021 geplant, aber durch Corona und andere Dinge „in Vergessenheit“ geraten. Für die Linie **U1** sollten in der NVZ die **Kurzläufer** von Ohlsdorf bis **Ochsenzoll** und von Farmsen bis **Volksdorf** verlängert werden. die **U2** sollte **keine Kurzläufer** mehr in der NVZ haben, sondern genau wie in der HVZ verkehren. Nur auf der Harburger **S**-Bahn ist seinerzeit was erweitert worden.

Aktuell hätte die **S1** die größten Chancen auf eine Verdichtung auch **außerhalb** der **HVZ**, weil die **S**-Bahn das **Flügel** in Ohlsdorf **aufgeben** möchte.

Kleinigkeiten

- Einen **Smartphonezwang** für das Deutschlandticket, wie es zurzeit für das Semesterticket und das Jobticket vorgesehen ist, lehnt die **FIH** ab, da man nicht von Fahrgästen verlangen kann, ein **funktionsstüchtiges Smartphone** bereitzuhalten. Fahrkarten müssen digital auf **Passivmedien** gespeichert werden. Bei den kostenlosen Schülertickets geht es ja auch anders. Hier wird sogar die Chipkarte vorgeschrieben. Langfristig sollen jedoch für alle Nutzergruppen Wahlmöglichkeiten geschaffen werden.
- **GoA4** (vollautomatischer Betrieb) sollte auf allen Schnellbahnlinien eingeführt werden. Das scheitert aber zurzeit an den fehlenden Fördergeldern.
- **Bushaltestellen** sollen da angelegt werden, wo Fahrgäste sie **brauchen** und nicht von der **Polizei** bzw. Planern, die nur den **Berufsverkehr im Auge** haben, verhindert werden.

S-Bahnnetz: Weiterplanung

Im Bereich des S-Bahnnetzes sollten ein paar Korrekturen zur Linienplanung vorgenommen werden. Die Errungenschaften des neuen Liniennetzes von Dezember 2023 (kein Kopfmachen mehr in Altona, Linie von Bergedorf/Aumühle nach Altona statt nach Elbgaustraße) sollen natürlich beibehalten werden. Auch die Verknüpfung des Astes nach Stade mit dem nach Kaltenkirchen ist sinnvoll. Aber diese Linie sollte auch durch den City-Tunnel verkehren. Die **dritte Linie** bzw. dritte Fahrt in 10 Minuten nach **Harburg** kollidiert wegen der **begrenzten Fahrplantrassen** im **Kernnetz** mit der allein durch den **Hamburg-Takt gebotenen zweiten Fahrt** in 10 Minuten nach **Rahlstedt**.

Ein Vorschlag, der eine dritte Fahrt in 10 Minuten nach Harburg und die zweite Fahrt in 10 Minuten nach Rahlstedt mit einer Linie, die am Hbf kopfmacht, herzustellen, wird wegen der großen betrieblichen Instabilität, die diese Linie verursachen würde, seitens der **FIH** nicht weiterverfolgt.

Es entsteht eine Diskussion, ob die dritte Fahrt nach Harburg überhaupt gebraucht wird, oder ob dies nicht nur dazu dient, die Strecke nach Harburg soweit zu ertüchtigen, dass sie mehr Züge im besonderen Bedarfsfall (Fernbahnersatzverkehr, Großveranstaltungen oder Ableitung, weil andere Strecken gesperrt sind) aufnehmen kann. Alternativen dazu wären:

- Langzugtauglicher Ausbau der Strecke nach Stade und Betrieb beider Linien mit Langzügen
- Verlängerung der **U4** bis Wilhelmsburg oder Harburg
- Verlängerung der **S2** von Altona via Elbtunnel Waltershof bis Harburg Rathaus. (dann wären es sogar 4 Fahrten, aber auf einem anderen Abschnitt.)

Ideal wäre natürlich eine dritte Fahrt nach Harburg mit einer dritten Fahrt nach Ohlsdorf zu verbinden. Diese würde dann als zweite Fahrt nach Poppenbüttel verkehren. Das ganze unter Umgehung des Kernnetzes, also eine Verbindungskurve Hammerbrook Berliner Tor. Dies dürfte baulich kaum möglich sein. Hinzu käme dann die Überlastung des Abschnitts Berliner Tor - Hasselbrook.

Die **FIH** unterstützt den Wunsch der S-Bahn Hamburg nach Abschaffen des Flügels auf Ohlsdorf, möchte das aber ganztägig, was bedeutet, dass zwischen Ohlsdorf und Altona bzw. Blankenese mehr Züge fahren müssen. Gleichzeitig müssen zwischen zeitweise zusätzlich Pendelzugverstärker Ohlsdorf Poppenbüttel eingesetzt werden, die in Ohlsdorf Anschluss an die Airport-Züge haben. dies ist immer dann der Fall, wenn zwischen Poppenbüttel und Ohlsdorf genauso oft gefahren werden soll, wie südlich von Ohlsdorf. Zur besseren Orientierung sollten dann aus der **S1** auch zwei Linien gemacht werden.

Beispielsweise:

S1 WEDEL – Altona – Jungfernstieg – Hbf – FLUGHAFEN

S7 BLANKENESE – Altona – Jungfernstieg – Hbf - POPPENBÜTTTEL

Das Umschwenken der Linie Kaltenkirchen Stade auf die City-S-Bahn könnte schon sofort vorgenommen werden, wenn die heutige **S5** schon in en City-Tunnel verlegt würde. Sie könnte dann am Diebsteich erst einmal enden. Sie würde dann im City-Tunnel die Trasse der geplanten **S4** nutzen.

Somit würden dann auf der City-S-Bahn vier Linien verkehren (**S1**, **S3**, **S5**, **S7**). Alle mit ungerader Liniennummer, was das Netz übersichtlicher macht.

Von Elbgaustraße via Dammtor zum Hbf (- Berliner Tor) würde dann schon die neue Linie **S6** verkehren, welche mit der **S5** am Hbf korrespondiert. Im Störungsfall (Sperrung City-Tunnel) könnten beide wieder zusammengelegt werden.

Eine weitere Veränderung beträfe die Linienbezeichnung **S3** und **S5**. Diese sollen getauscht werden, da die **S5** aus dem Pinneberg-Elmshorner Bereich kommt und genau für die Pinneberger Strecke die Hauslinie wäre. Ihr künftiger Linienweg hätte kaum etwas mit der alten **S5** zu tun. Die **S3** gehört auf den Neugraben Stader Ast und hatte ursprünglich kein Nord-Ende. das kann ja dann die ehemalige **A1** werden.

Alleine die Megapeinliche Aussage anlässlich des 50-jährigen **HVV**-Jubiläums in der Ausstellung in der Europapassage: „Zum Winterfahrplan 1967/68 wurde die **S3** nach Pinneberg eröffnet.“, sollte Anlass genug sein, diese Linie dort wieder wegzunehmen und durch eine andere zu ersetzen.

Wenn nun die Strecke nach **Bad Oldesloe eröffnet** wird, dann sollte einfach die **S5** statt der **S4** dorthin fahren. Auch wenn das wenig mit der Historie zu tun hat, so ist aber die **S4** immer nur bis Ahrensburg gefahren. Das kann sie dann gerne als **zweite Linie** tun. somit bleibt in Rahlstedt auch nach **S**-Bahneröffnung die Forderung nach der **S4** (als zweite Linie) bestehen.

Ansonsten führen über die Verbindungsbahn nur zwei Linien **S2** und **S6**. Beide dann im 4/6-Takt.

Das optimale Liniennetz sähe nach den Vorschlägen dann so aus:

- S1** WEDEL – Altona – Jungfernstieg – Hbf – FLUGHAFEN
- S2** ALTONA – Dammtor – Hbf – Bergdorf – AUMÜHLE (einzige Linie 4/6-Takt)
- S3** KALTENKIRCHEN – Altona – Jungfernstieg – Hbf – STADE
- S4** BURGWEDEL – Diebsteich – Dammtor – Hbf - RAHLSTEDT
- S5** PINNEBERG – Altona – Jungfernstieg – Hbf – BAD OLDESLOE
- S6** (PINNEBERG -) ELBGAUSTRASSE – Dammtor – Hbf - NEUGRABEN
- S7** BLANKENESE – Altona – Jungfernstieg – Hbf – POPPENBÜTTEL

Nur **S5** und **S6** fahren mit Langzügen und korrespondieren am HBF miteinander. Die **S2** korrespondiert ja abwechselnd mit der **S1** und der **S7**. Nur **S3** und **S4** müssen nicht (fahrplantechnische Machbarkeit), aber sollten auch miteinander korrespondieren.

Die Übereinstimmung mit dem geplanten **S**-Bahn-Netz ist größer als auf den ersten Blick sichtbar. Für Züge durch den City-Tunnel jedoch sind die stadtnahen Endpunkte Neugraben und Diebsteich gegen die Endpunkte Kaltenkirchen und Stade getauscht worden.