

Protokoll **FIH**-Sitzung 20.10.2017

Teilnehmer:

Roman Berlin (Nahverkehr Aktuell)
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. City Nord

Die City Nord hat sich als **Vorbild** für künftige Städteplanung erwiesen: Trennung von Fußgänger/Radfahrer vom Kfz-Verkehr, Straßenüberquerung mittels Brücken. Diese sind jedoch mit steilen Rampen ausgerüstet, für Rollstuhlfahrer zu bewältigen, für Radfahrer steil (Fitnessstraining) und gelten heute wohl nicht mehr als barrierefrei. Dieses könnte und sollte umgebaut werden (längere flachere Rampen, keine Rampen mit engen Kurven). Glücklicherweise stehen diese Fußgänger/Radfahrerbrücken unter **Denkmalschutz** (Gesamtbild der City Nord), so dass die heutigen fehlgeleiteten Stadtplaner keine Chance auf Verschlimmbesserung haben, wie z.B. an der Esplanade, wo eine solche Brücke im Jahre 2005 demontiert worden ist und Fußgänger, welche sicher vom Dammtor zur Innenstadt wollen, über einen kostenpflichtig (Bahnsteigkarte!) zu benutzenden **U**-Bahnsteig gehen müssen.

Die **zusätzliche** Möglichkeit Straßen niveaugleich zu queren ist in Ordnung, aber **nicht** als Ersatz für niveaufreie Querung akzeptabel. *Eine Diskussion ergibt, dass beides gebraucht wird.* Insofern unterscheidet sich eine zukunftsorientierte Planung von einer autogerechten Stadt. Jedoch waren die Ansätze Fuß- und Radverkehr niveaufrei vom Kfz-Verkehr zu trennen, zukunftsweisender, als das was heutzutage geplant wird (z.B. HafenCity). Radfahrer sollten auf der Fahrbahn für Kfz fahren **dürfen**, es aber **nicht** müssen, da vielfach sehr spontane Reaktionen der Radfahrer (z.B. Anfahren von Eisdielen, abruptes Anhalten vor Schaufenstern oder Treffen von Bekannten eher mit dem Zufußgehen vergleichbar sind, als mit dem Autofahren. **Radfahrer** sollen **nicht** in eine solche **Verhaltensdisziplin gezwängt** werden, wie Autofahrer.

Grundsätzlich ist beim Umsteigen von öffentlichen Verkehrsmitteln darauf zu achten, dass keine Fahrbahnen niveaugleich gekreuzt werden müssen. Somit wäre neben dem derzeitigen Begriff „**barrierefrei**“ (= behindertengerecht) noch ein **zweiter Begriff** „barrierefrei“ (= keine Hindernisse, wie Schranken, Ampeln und Zäune im Weg, welche den Zugang bremsen um anderen

Nutzern der für die Raumüberwindung notwendigen Fläche Vorrang einzuräumen und den ÖPNV-Nutzer an der Erreichung seiner Ziele ausbremsen.)

U Alsterdorf sollte als Brückenbahnsteig angelegt werden, damit auch von dort, genau wie von Sengelmanstraße, die Gebäude der City Nord barrierefrei in beiderlei Hinsicht erreicht werden können.

2. Fahrplanwechsel

Zum Fahrplanwechsel im Dezember ergeben sich im Schnellbahnbereich vier starke Verbesserungen:

- **U2** verkehrt endlich wenigstens in der **HVZ** auch bis **Niendorf Nord offiziell im 5-Minuten-Takt**. Der Grund ist nicht die starke Auslastung des nördlichsten Abschnittes der U, sondern eine gleichmäßige Fahrgastverteilung, was im südlicherem Abschnitt Engpässe beseitigen soll.
- **U3** fährt mo-fr bis ca. **23.30 Uhr alle 5 Minuten im Ringabschnitt**, was im Hafengebiet auch aus rein quantitativen Gründen erforderlich ist. Ab **Sommerfahrplan** wird auch im Nachtverkehr der **Ringabschnitt durchgehend alle zehn Minuten** befahren.
- **RE1** verkehrt auch am Wochenende im Stundentakt zwischen Hauptbahnhof und Büchen. Linie **RB11** (Aumühle – Büchen) wird dafür eingestellt. **Aumühle** wird reine **S**-Bahnhof, die Bushaltestelle **Bf Aumühle** in „**S Aumühle**“ umbenannt. Ein Anschluss von der **S**-Bahn zu den Bahnhöfen Richtung Osten gibt es dann nicht mehr.

Wünschenswert wäre ein Umbau des Bahnsteigs in Aumühle, welcher die Trennung von Gleis 3a (ehemals für Züge Richtung Büchen, mit Oberleitung elektrifiziert und 55 cm unter Bahnsteigoberkante) und Gleis 3b (für **S**-Bahnzüge Gleichstromschiene und 96 cm unter Bahnsteigoberkante) aufhebt und ein **durchgehendes S-Bahngerechtes Gleis 3** einrichtet, so dass auch für dieses Gleis kurze Wege zum Zugang und die Bahnsteigüberdachung genutzt werden können.

Während an Sonnabenden nun auch alle Züge in Friedrichruh durchfahren, weil es sich um Fünf-Wagen-Dosto-Züge handelt, fährt sonntags als Verstärker der LINT, welcher früher die **RB11** gefahren ist. Dieser Zug ist kurz genug, auch in Friedrichruh zu halten, so dass Friedrichruh tagsüber im Zwei-Stunden-Takt bedient wird!

Durch die Schnelle Verbindung nach Hamburg und den regelmäßigen Takt ist das eine starke Verbesserung, welche ausgedehnt werden sollte.

Die **FIH** schlägt vor mittelfristig die **RE1**-Züge, welche nur bis Büchen fahren mit einem einteiligen Twindex (Züge die künftig auch auf dem **RE7** und **RE70** fahren) zu bestücken, welcher auch in Friedrichruh halten kann. Damit wäre auch an Sonnabenden und unter der Woche ein Halt in Friedrichruh möglich. Dieser ist jedoch vor allem des-

wegen erforderlich, um von Aumühle Richtung Osten fahren zu können, ohne den zeitraubenden (wegen schlechtem Anschluss) Umweg über Bergedorf nehmen zu müssen. Langfristig sollte Friedrichsruh als der **Regionalbahnhof** Aumühles so ausgebaut werden, dass **beliebig lange RE-Züge** dort halten können und eine sehr gute „barrierefreie“ **Verknüpfung mit der Buslinie Richtung Trittau** hergestellt werden kann.

- **RB61** verkehrt auch am Abend mit zwei weiteren Fahrten, so dass von und nach Itzehoe der Hamburger Hauptbahnhof länger erreicht werden kann und die Fahrten nach Hamburg Altona weniger werden.

3. Buslinie 735

Eine vollkommen überflüssige Schulbuslinie 735 wird von Aumühle über Wohltorf – Wentorf zu den Reinbeker Schulen eingerichtet. Diese Linie ist ein Parallelverkehr zur S-Bahn, wenngleich sie auch abgelegene Gebiete bedient. Ein Kurioser Fahrplan und differenzierte Linieneinführung (Unterlinien) machen die Sache sehr unübersichtlich, da bei einigen Fahrten keine Schnellbahnstation angefahren wird haben auch andere Fahrgäste, welche von den abgelegenen Gebieten sich eine ÖPBV-Anbindung erhofften keinen Nutzen an dieser Linie. Ein Spezialangebot für eine Teilgruppe der ÖPNV-Fahrgäste, welche auch reguläres Angebot nutzen könnte, lehnt die **FIH** ab, erst recht, wenn damit Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert wird. Die erschlossenen Gebiete sind nicht neu und wurden auch früher von Schülern bevölkert, welche dann eben mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren und es auch öfters in der **S**-Bahn mitgenommen haben. (Auch zu Sperrzeiten ist in dem Gebiet genug Platz in den Zügen!) **Buszubringer zu den Schnellbahnstationen: ja, aber bitte keine Alternative zur Schnellbahn.**

4. Weitere Themen

- City-**S**-Bahnstationen

Einen mehr oder weniger ästhetischen Hintergrund hat das Thema Renovierung der Tunnelstationen in Hamburg. Überall werden die Hintergleiswände, welche zumindest optisch noch einwandfrei sind komplett neu verkleidet, zunächst schwarz angemalt, dann kommt teilweise eine Blende davor.

Diese **deckt nicht den gesamten Bereich der Wand** ab. (Das ist auch noch so **gewollt**, weil der zuständige **Designer meint, dass das reicht!**)

Diese **unterscheiden sich sehr stark von den Vorgängermodellen** (weniger und damit zu wenig bunt). Das Design geht oft vom dem gemütlich verspielten in ein tristes Langweilerimage über (Jungfernstieg = **Krankenhausatmosphäre** statt Fröhlichkeit).

Durch das **Krickeldesign** wirkt das ganze schmutziger als vorher. Die Stationen sollten heller werden. Schwarz jedoch macht sie überraschenderweise dunkler...

Warum verschlimmbessert die **DB** alles für 48 Millionen €, ohne Denkmalschützer und Fahrgäste zu fragen?

- **Metronom&Grünschnitt**

Das sturmbedingte Ausfallen von Zugverkehren hat des **EVU** Metronom veranlasst, einen „runden Tisch“ zum Thema Grünschnitt einzurichten. Hier soll gemeinsam beratschlagt werden wie das für den Fahrweg zuständige **EIU** (vor allem **DB**-Netze) dazu bewegt werden kann, die Eisenbahnstrecken wieder garantiert befahrbar zu machen, indem die Vegetation an den Strecken (vor allem umzufallen drohende Bäume) zurückgeschnitten wird.

Aspekte des Umweltschutzes haben die früheren Praktiken so etwas zu tun, ausgebremst.

Die **FIH** sieht jedoch keinen Anlass dafür, sich um eine Teilnahme an dieser Veranstaltung zu bemühen.

- **Steckschilder für Schnellbuslinien**

Schnellbuslinien sollten an den Fahrzeugen besser als solche **gekennzeichnet** werden. Um zweizeilige, kaum lesbare Anzeigen zu vermeiden (also das Wort „Schnellbus“ in der Zielanzeige), sollten wieder (gut lesbare) **Steckschilder** eingeführt werden.

- **Information bei Störungen**

Wenn Busfahrten in **abgelegenen** Gebieten ausfallen oder nicht planmäßig geleistet werden, bedarf es einer **Information**. Wenigstens per Handy (oder Telefonzelle) muss ein Ansprechpartner, der Kompetent weiterhelfen kann, erreichbar sein.

20.12.2017