

# Protokoll FIH-Sitzung 22.06.2018

## Teilnehmer:

*Roman Berlin* (Nahverkehr Aktuell)  
*Ernst Günther Lichte* (Freunde der Eisenbahn)  
*Klaus Müller* (FGB Landkreis Stade)  
*Martin Potthast* (Sprecher, Protokoll)

## Tagungsort:

[StaBi](#)

(Staatsbibliothek Universität  
Hamburg)

Von-Melle-Park 3

## Folgende Themen werden diskutiert:

### 1. PFA II S4

*Ernst Günther* und *Martin* besuchten die Informationsveranstaltung zur Vorbereitung Planfeststellungsverfahrens der S4 (zweiter Abschnitt), kurz **PFA II**. Die Befürworter des Projekts lobten die Änderung der Planung für die Bahnsteiglänge (alle Bahnsteige werden **langzugtauglich** (210 Meter Länge)). **Diskussionswürdig** mag die Anordnung künftiger **Weichentrapeze** sein. Positiv ist auch die Tatsache, dass die Station „Holstenhofweg“ tatsächlich zu beiden Straßenseiten einen Zugang bekommt. **Kritisch** ist die **östliche Lage** und der **schmale Bahnsteig** am östlichen Ende. Hier wird die FIH eine Korrektur fordern. Die Stationen Höltingbaum und Stellmoor sollten vorgesehen sein, aber sie sollen nicht gefordert werden. **Nicht geklärt** werden konnte die Frage nach den Bahnsteigkanten (C-Profil wegen 96 cm Höhe) oder gerade Kannten (keine Stromschiene). Hier bleibt abzuwarten, was nun genau geplant wird. Mit der Auslegung ist im Herbst zu rechnen. Die FIH wird hier **relativ wenig zu beanstanden** haben, da die größeren Differenzen erst im **PFA III** liegen.

### 2. „Davonschleichen“ von Zügen + Anschluss Hauptbahnhof S-Bahn

Eine bevorstehende Abfahrt eines Zuges sollte akustisch angekündigt werden, damit Fahrgäste sich darauf einrichten können. Bloß ein Warnsignal zu geben, das jetzt nicht mehr ein-/ausgestiegen werden darf reicht nicht, jedenfalls dann, wenn Züge -aus welchen Gründen auch immer – eine längere Aufenthaltszeit am Bahnsteig haben. Noch schlimmer ist, wenn gar kein Signal mehr gegeben wird und – durch diese selbständig schließenden Türen einfach nur die Türfreigabe weggenommen wird und sich die Züge danach davonschleichen.

Der Hamburger Hauptbahnhof ist im Bereich der S-Bahn so ausgerichtet, dass Züge verschiedener Richtungen in unterschiedlicher Kombination zeitgleichen Anschluss am selben Bahnsteig haben können. Fahrplantechnisch wird diese Möglichkeit zu selten genutzt. In der Praxis verfehlen sich Anschlüsse oft und selbst offizielle Anschlüsse sollen nicht mehr abgewartet werden, weil die S-Bahn im „Pünktlichkeitswahn“ agiert (trotzdem die Pünktlichkeit oft nicht erreicht)

Die **FIH** fordert mehr bahnsteiggleiche Anschlüsse am Hauptbahnhof offiziell zu machen und ein Abfertigen von Zügen bei einfahrendem Zug auf dem Gleis gegenüber technisch zu unterbinden.

### 3. **S**-Bahnzüge

Die Altbauzüge der **BR472/473** sollten allesamt noch mindestens für 20 Jahre erhalten werden und nicht zur Verschrottung abgestellt werden!) , damit endlich genügend Züge vorhanden sind. (Fahrzeugmangel, Angebotserweiterung, neue Strecken, weitere Angebotserweiterungen...)

Die neue **Baureihe 490** sollte ausschließlich als Zweistromfahrzeug fahren (gleich so bestellen, Einsystemer umrüsten). Im Gegenzug könnten dafür die Zweisystemzüge der BR474 zu Einsystemern zurückgerüstet werden. Diese könnte im Zuge des 474Plus-Umbaus bestehen. Jedoch könnte dieser Umbau abgeschlossen sein, bevor alle Züge der BR 490 ausgeliefert worden sind.

### 4. **S32** versus Langzüge **S3** und **S31** .

Die Nachfrage nach Fahrten in die Innenstadt hat sich zum Teil verringert, da viele Menschen ihren Arbeitsplatz in Außenbezirken haben. Trotzdem besteht nach wie vor die Notwendigkeit, das Platzangebot zur City-**S**-Bahn maximal zu gestalten. Daher sind Langzüge auf der **S**-Bahn nach Harburg besser als eine zusätzliche **S**-Bahnlinie, welche nur die Verbindungsbahn erreicht.

Die **S31** muss dann auch mit Langzügen fahren können und sollte entweder nach Elbgaustraße statt der **S21** fahren oder die Kehrmöglichkeit am Südkopf der **S**-Bahnstation Altona (**Gleis 32**) muss entsprechend hergerichtet werden.

### 5. HBF Innenerweiterung und Glockengießerwall

Der Engpass am Hbf wird schon seit langem beklagt, ändern tu sich nichts. Das liegt aus zum Teil an unterschiedlichen Vorstellungen, was gemacht werden sollte. Die FIH hat da vor allem folgende Punkte:

- Haupt-**S**-Bahn-Linien via City-**S**-Bahn, damit der HBF nicht als „Innenstadt-Bahnhof“ genutzt werden muss
- Breiterer **S**-Bahnsteig stadtauswärts (zu Lasten des Dienstbahnsteigs)
- Doppelt so breiter Südsteig, damit sich Umsteiger besser verteilen können
- Glockengießerwall für Kfz-Verkehr sperren, damit der Nordsteig/die Wandelhalle auch einen direkten ampelfreien Zugang zur Innenstadt hat und damit dem Südsteig Fahrgäste abnimmt