

Protokoll **FIH**-Sitzung 27.10.2016

Teilnehmer:

Roman Berlin (Nahverkehr Aktuell)

Klaus Müller (FGB Landkreis Stade)

Martin Pothast (Sprecher, Protokoll)

Tagungsort :

LADES

Hähnchenland

Steindamm 70

20099 Hamburg

Folgende Themen werden diskutiert:

1. Verlegung des Tagungsortes

Einstimmig beschließen die Anwesenden der aktuellen **FIH**-Sitzung, dass der Tagungsort versuchsweise in die StaBi (Staatsbibliothek der Universität Hamburg) verlegt wird. Die Gründe dafür sind, dass es dort keinen Verzehrzwang gibt (Kostensparnis), bessere Stromversorgung (ist in Restaurants nicht immer sichergestellt) und größere Tische, wo Karten und Pläne besser ausgebreitet werden können. Problematisch ist jedoch, dass die StaBi nicht ein offizieller tagungsraum für Bürgerinitiativen ist und die **FIH** sich somit als „studentische“ Arbeitsgruppe tarnen muss.

2. Busanlagen

Die **U**-Wandsbek Markt sollte erweitert werden, so dass künftig nicht nur mehr Platz für Busse und weitere Ankunfts- und Abfahrtsbereiche eingerichtet werden können, sondern auch der Aufzug zum Bahnsteig nicht mehr außerhalb der Insel steht. Hierfür müsste möglicherweise auf die Einmündung der Schlossstraße in die Wandsbeker Chaussee verzichtet werden, um den Platz dieser Einmündung mit nutzen zu können. Ein weiterer Vorschlag sah vor, die Busse nicht mehr auf einer separaten Fahrbahn an der Insel heranzuführen, sondern die Insel bis an die jeweiligen Straßen heran zu bauen und dort am „Straßenrand dann die Busse halten zu lassen.

Weitere Diskussionen entstehen über die busanlagen Altona, Bergedorf und Barmbek, wobei Barmbek als Vorbild, insbesondere für Bergedorf dienen könnte. Jedoch hat auch das Barmbeker Modell aufgrund seiner weiten Wege seine Nachteile.

3. **U3** Ringzüge voll 8 Wagen-Züge

Die **U3** stößt langsam an ihre Kapazitätsgrenzen. Im Ringabschnitt sind nun auch der westliche und nördliche Abschnitt auch außerhalb der HVZ so stark gefüllt, dass 6-Wagen-Züge nicht mehr ausreichen. Daher ist es sinnvoll auch diese Linie mit 120-Meter-langen Zügen zu betreiben.

Hierzu ist es erforderlich die noch verbleibenden 90-Meter-langen Bahnsteige zu verlängern. Dieses geschieht auch um bessere Zugangsmöglichkeiten zu schaffen durch Umbau der Mittelbahnsteige zu Seitenbahnsteigen. Hierbei sollten auch Berliner Tor und insbesondere Kellinghusenstraße die Gleise mit der anderen Linie getauscht werden. Die **U1** hätte dann fast durchgehen Mittelbahnsteige, während die Ringlinie dann komplett auf Seitenbahnsteige umgerüstet werden könnte. Am Hauptbahnhof hatte die **FIH** schon vor Jahren vorgeschlagen, zwei 120 Meter lange Seitenbahnsteige direkt unter den Bahngleisen des Hauptbahnhofs zu bauen mit Aufgängen zu allen 6 Bahnsteigen des Bahnhofs.

4. Erörterung Verlegung Bf Altona

Martin berichtet vom Erörterungstermin zur Verlegung des Bf Altona nach Diebsteich:

Martin hat die Positionen der **FIH** weitestgehend dargelegt. Lediglich die Umbenennung der **S**-Bahnhöfe wurde nicht erörtert. Eine Chance den Bahnhof am jetzigen Standort zu erhalten besteht durch die Tatsache, dass der Autoreisezugverkehr zwar durch die **DB** eingestellt wird, aber ein anderes Verkehrsunternehmen (**ÖBB**) diesen weiterbetreiben will. Da Bahnhöfe Bahnanlagen sind und diese erst nach Entwidmung abgebaut werden dürfen, muss ein Entwidmungsverfahren eingeleitet werden. Dieses wird nur dann zum Erfolg führen, wenn die Bahnanlage von keinem Verkehrsunternehmen mehr benötigt wird. Da der jetzige Bahnhof Hamburg Altona über die einzige Autoreisezugverlademöglichkeit in Hamburg verfügt und die **ÖBB** den nutzen möchte, dürfte eine Entwidmung kaum erfolgreich sein und somit das Gesamtprojekt gefährdet sein, was ja im Sinne der Einwander ist.

Eine Diskussion über die Namensvergebung der verbleibenden S-Bahnstation und dem neuen Bahnhof am Diebsteich entsteht.

Martin macht deutlich, dass der Name „Altona“ wegen seiner Kürze für die jetzige **S**-Bahnhöfe erhalten bleiben müsse, da dort Zugfahrten enden und die Zielbeschilderung gut lesbar, leicht unterscheidbar von anderen Zugzielen und eindeutig sein müsse. Zudem liege die jetzige Station im Zentrum Altonas. All dieses müsse absoluten Vorrang davor haben, dass die **DB** aus Traditionsgründen zur Beibehaltung des Fahrziels „Hamburg Altona“ im Fernverkehr den Namen zum neuen Standort mitnehmen möchte. Der Name wäre für den neuen Standort nicht nur falsch und irreführend (ist ja ein neues Fahrziel), sondern auch unpraktisch, weil mit „Hamburg Diebsteich“ ein passender Name zur Verfügung steht.

5. Bauarbeiten Bf Altona Lessingtunnel

→ Sperrung **S**-Bahn im Sommer 2017

Noch einmal werden die möglichen Maßnahmen zur Vermeidung des vollständigen Abschneidens der Blankeneser Strecke von der Innenstadt auch während der Bauarbeiten am Lessingtunnel zu vermeiden. Dabei gibt es ja möglicherweise die Lösung die Züge der Linie **S1** im Bereich des Lessingtunnels auf dem neben den **S**-Bahngleisen liegenden Fernbahngleis 5 zu führen.

Ein weiterer Diskussionspunkt ist, ob die Linie **S31** oder die **S11** während der Bauarbeiten nach Elbgaustraße und die jeweils andere in Sternschanze endet. Für die **S31** nach Elbgaustraße spricht die längere Betriebsdauer und die Tatsache, dass sie kurz bevor die **S21** von Pinneberg kommt die Fahrgäste im Hamburger Abschnitt schon zu einem Großteil eingesammelt hat, für die **S11** der gleichmäßige Abstand zur **S21** (5-Minuten-Takt). Außerhalb der HVZ ist eine zweite Linie nach Elbgaustraße, soweit sie die gleiche Sammelstrecke befährt (Verbindungsbahn, City-**S**-Bahn) nicht wirklich erforderlich.