

# Protokoll **FIH**-Sitzung 28.04.2017

## 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. Nächster Termin und Tagungsort

Der nächste Termin im Juni wird vermutlich auch wieder an einem Freitag stattfinden. Jedoch ist die Woche noch unklar. Generell wird überlegt, ob die Sitzungen nicht künftig freitags stattfinden sollen.

Auch der Tagungsort ist zwar noch nicht endgültig entschieden. Jedoch bewährt sich die Stabi zunehmend, da hier auch gute Präsentationsmöglichkeiten bestehen.

### 2. Einzelfahrkarten


*Es entsteht mal wieder eine Tarifdiskussion.*


Dabei werden verschiedene Tricks besprochen Fahrausweise für einfache Fahrt optimal zu nutzen. So kommt die Forderung eine Tageskarte nur für den Ring A einzurichten. Ziel der FIH ist jedoch einen Tarif zu entwickeln, der

- für jeden bezahlbar ist (keine finanzielle Zugangsbarriere,
- auch für vom Staat als nicht unbedingt notwendig angesehene Fahrten)
- dazu anreizt, möglichst viel ÖPNV zu nutzen (bessere Auslastung des ÖPNV und Aufforderung, das Angebot bis an die Machbarkeitsgrenze auszubauen, dadurch hohe Verfügbarkeit und Beförderungsqualität)
- nicht nur das bezahlt wird, was gebraucht wird (**Tarifergiebigkeit**)
- nach individueller Kaufkraft differenziert (**Tarifgerechtigkeit**)
- unkompliziert ist und Fahrgäste nicht dazu veranlasst, nach preislichen Gesichtspunkten die Fahrtenrouten zu planen (**Tarifeinfachheit**)

Von daher sollten vor allem **HVV**-Gesamtbereichskarten ohne zeitliche Einschränkungen gefördert werden und Fahrkarten, die eine Alternative dazu bieten, welche Einschränkungen in Kauf nehmen, aber dafür preislich niedriger sind eher vom Markt genommen werden.

### 3. Umbenennung von Stationen

Grundsätzlich sollten Stationsnamen, die sich bewährt haben, nicht verändert werden. Sind in einem Stadtteil mehrere Stationen einer Schnellbahn, so sollte (wenn überhaupt) die zentral gelegenste oder bedeutendste Station den Stadtteilnamen bekommen. Alternativ wäre denkbar, solche Stadtteilnamen der -Bahn vorzubehalten.

So lehnt die FIH es im Prinzip ab „Straßburger Straße“ in „Dulsberg“ umzubenennen. Die geplante Station „Claudiusstraße“ () sollte somit „**Marienthal**“ heißen. Wie die geplante Station „Bovestraße“ an derselben Linie später heißen soll ist in der **FIH** noch umstritten. Sowohl der derzeitige Arbeitsname, als „Wandsbek“ wären denkbar.

Auch die geplante **U5** soll und wird wohl eine Station an der Mundsburger Brücke bekommen. Die FIH konnte sich (noch) nicht auf den Namen „**Hohenfelde**“ dafür einigen, während dies bei „**St. Georg**“ und „**Uhlenhorst**“ der Fall ist.

## 4. **S**-Bahn

### Verlegung der **S**-Bahn-Station Friedrichsberg

Die FIH plädiert für eine Verlegung der Station „**Friedrichsberg**“ (**S1 S11**) vom jetzigen Standort nach Norden als **Brückenbahnsteig** über die Straße „**Dehnheide**“, um eine gute Verknüpfung mit der Buslinie **171 (Querverbindung)** herzustellen. Keineswegs kann die Station dann in „**Eilbek**“ umbenannt werden. Ob der Name „**Dulsberg**“ dort passen würde oder jetzige Name beibehalten würde ist fraglich.

### Zugänge zur **S**- Bahn-Station Landwehr

Die Station Landwehr sollte auch an ihren zweiten Zugang einen Aufzug bekommen, welcher von vornherein ein Durchlader wäre. Das erhöht nicht nur die Verfügbarkeit, sondern auch die Sicherheit, da nun Rollstuhlfahrer und andere auf Aufzüge angewiesene Personen nun ihre Straßenseite ohne Umwege erreichen könnten. Auch der andere Aufzug sollte unbedingt zu einem Durchlader umgebaut werden.

Zusätzlich könnten auch die Schalterhallen jeweils einen zusätzlichen Zugangstunnel unter den Fernbahngleisen zur Südseite (Marienthaler Straße bzw. Hinrichsenstraße) erhalten.

### Verbindungsbahn

Zur Aufwertung der Verbindungsbahn, sollten die Stationen **Sternschanze** und **Schulterblatt** wieder getrennt eingerichtet werden. So könnte Sternschanze so weit nach Osten verschoben werden, dass eine **beidseitige** Zugangsanlage an die **Karolinenstraße** hergestellt werden kann (östliche Zugangsanlage). Die Westliche Zugangsanlage befände sich etwa auf Höhe des uralten Empfangsgebäudes der ehemaligen Station Sternschanze. Da dort auch die Linie **U2** die **S**-Bahn unterquert, bietet es sich an, in diese Linie eine neue Station **Sternschanze** einzufügen und sie entsprechend mit der **S**-Bahn zu verknüpfen. Gleichzeitig würde eine neue Station Schulterblatt in die Verbindungsbahn nur **S**-Bahn integriert, wo eine Verknüpfung mit der zu verschwenkenden Linie **U2** (Neubau für Ersatz abgängiger **U**-Bahnstrecke) stattfinden könnte.

### 15-Minuten-Takt-Konzept

Um das Problem zu lösen, dass man häufig am Hauptbahnhof, in Altona oder Elbgaustraße umsteigen muss, um zu den Stationen der jeweils anderen sammelstrecke (City-**S**-Bahn, Verbindungsbahn) zu gelangen, soll ein neues Liniennetz geschaffen werden, welches von jedem Außenast der **S**-Bahn stets zwei Linien (jeweils alle halbe Stunde, zusammen alle 15-Minuten) anbietet, so dass immer beide Sammelstrecken umsteigefrei angefahren werden.

Die bahnsteig- und zeitgleichen Umstiege (Korrespondenzen) in Altona und am Hauptbahnhof, blieben aber weiterhin bestehen, bzw. würden ausgebaut um „Zwischentakte“ zu bieten. Da heutzutage (fast) überall ein 20-Minuten-Grundtakt herrscht, könnte ein 15-Minuten-Takt als nur unwesentliche Verdichtung auch finanziell akzeptabel sein. Durch eine Expressverbindung Altona – Elbgaustraße, wäre der Fahrzeitverlust durch den Umweg via Altona und City-Tunnel, im Vergleich zur direkten Fahrt via Verbindungsbahn ausgeglichen. Auf den stärker frequentierten Ästen führen die Züge auch weiterhin alle 5 Minuten (pro Linie alle 10 Minuten). Lediglich ein reiner 10-Minuten-Takt ist nicht abbildbar, ebenso wie die Inkompatibilität zum **U**-Bahnfahrplan zu Problemen führen könnte.

Da es keine Korrespondenzen zwischen **S**-Bahn und **U**-Bahnbestehen, sollten die unterschiedlichen Takte kein Hinderungsgrund sein, das Konzept einzuführen. Eine Übertragung des 15-Minuten-Taktes auf die U-Bahn ist kaum möglich und eher kontraproduktiv.

Die Linien könnten so fahren:

- S1** Wedel – Altona – Jungfernstieg – Hauptbahnhof – **Airport/Poppenbüttel**
- S11** Wedel – Altona – Dammtor – Hauptbahnhof – **Airport/Poppenbüttel**
- S2** **Diebsteich** – Altona – Jungfernstieg – Hauptbahnhof – **Aumühle**
- S21** **Neumünster** – Diebsteich – Dammtor – Hauptbahnhof – **Aumühle**
- S3** **Neumünster** – Diebsteich – Altona – Jungfernstieg - Hauptbahnhof – **Stade**
- S31** **Altona** – Dammtor – Hauptbahnhof – **Stade**
- S4** **Elmshorn** – Altona – Jungfernstieg – Hauptbahnhof – **Bad Oldesloe**
- S41** **Elmshorn** – Diebsteich – Dammtor – Hauptbahnhof – **Bad Oldesloe**

## 5. **U**-Bahn

### Fahrerlose Züge

Die **FIH** sollte sich künftig für fahrerlose Züge aussprechen, da sie folgende Vorteile bieten:

- Geringere bzw. anders verteilte Personalkosten, was zu Mehrbestellungen bzw. dichterem Takt führen kann.
- Freie Sicht nach vorne auf die Strecke und entsprechende Sitzplätze
- Mehr Platz für Fahrgäste
- Weniger Überwachung der Fahrgäste auf Regelverstöße

### Verlängerung **U4** nach Horner Geest

Bei der geplanten Verlängerung der U nach Horner Geest sollte in Horner Rennbahn auf das dritte Bahnsteiggleis verzichtet werden, um einen Übereck-Umstieg aus Richtung Billstedt zu ermöglichen.

Ebenfalls sollte zunächst die **U3** anstatt der **U4** dorthin fahren, damit die U4 nach Wandsbek Gartenstadt und eventuell bis Ohlstedt fahren kann.

Horner Geest sollte nicht Endstation sein, sondern die **U**-Bahn sollte bis Großlohe, evtl. Höltingbaum verlängert werden. Alternativ wäre eine Verlängerung nach Glinde denkbar. Ansonsten hat Glinde kaum noch Chance auf eine U-Bahnanbindung.

### DT5-Einsatz auf oberirdischen Strecken

Die DT5-Züge sollten möglichst nur auf Strecken mit kurzen Bahnsteigen zum Einsatz kommen, um 3-fach-Traktion zu vermeiden bzw. 6-Wagen-Züge auf Strecken, wo längere Züge möglich und wünschenswert sind, vom **HVV** aber nicht als notwendig angesehen werden. Hinzu kommt ein sinnvoller Einsatz auf Strecken, welche weitestgehend oberirdisch fahren, da im Tunnel die Klimaanlage nicht so wichtig ist. Nach weiter oben vorgeschlagenem Linientausch von **U3** und **U4** wäre die **U4** danach auch ein Kandidat für den **DT5**.

### Weitere Vorschläge für neue **U**-Bahnstrecken

#### Strecke von Wandsbek Gartenstadt Richtung Hellbrook (Ottoversand)

Eine Abzweigung von Wandsbek Gartenstadt sollte Richtung Ottoversand (Hellbrook) gebaut werden. Diese könnte später mit der Bramfelder **U**-Bahn verknüpft werden und dabei noch Neusuren-

land, Karlshöhe und Hohnerkamp bedienen. Wenn man hierfür die **U1** wählt und an der Sengelmannstraße einen Linientausch durchführt entsteht eine neue Ringlinie, welche als nördliche Querverbindung die Innenstadt entlasten kann.

### **U2** nach Gut Wendloh

Die **U2** sollte um eine Station über **Niendorf Nord** hinaus bis an den **Ring 3** verlängert werden. Dort sollte ein großer Parkplatz entstehen für **P+R**, die **U2** soll aus diesem Grunde bis dort dann auch auf einen **5-Munten-Takt** verdichtet werden.

### **U5** -Ostplanung

Die neue **U5** sollte einen Abzweig mit separater Liniennummer in Höhe Uhlenhorst nach Barmbek bekommen und mit dem Abschnitt Barmbek - Wandsbek Gartenstadt verknüpft werden. Somit würde aus der **U3** eine echte Ringlinie. Diese neue Verbindung könnte in Barmbek unterirdisch verlaufen, so dass sie zwar beschleunigt wird, aber keinen bahnsteiggleichen Anschluss mehr zur/von der **U3** hat. Außerdem würde der Schnellbahnknoten Barmbek unnötig kompliziert.

## 6. BUS-Verkehr

### Verlängerung der Linie 6

Anstatt die Metrobuslinie 6 nach U-Alsterdorf zu verlängern, sollte sie lieber bis Goldbekplatz zurückgenommen werden, um sie zu entlasten und pünktlicher zu machen. Die Linie 179 würde stattdessen zum Goldbekplatz verlängert werden. Um entstehende Lücken aufzufüllen, die Attraktivität zu steigern und endlich die gewünschte Buslinie durch die Hindenburgstraße anzubieten, wird eine neue Metrobuslinie 16 eingerichtet mit den für Metrobuslinien üblichen Taktzeiten. Die Linienführung wäre:

**Lufthansabasis** – **U**-Alsterdorf – Stadtpark – **U**-Borgweg – Semperstraße – **U**-Mundsburg – **U**-Wartenau – **S**-Landwehr - **U**-Burgstraße – Grevenweg -Süderstraße – **S**-**Hammerbrook**.

### Vorschlag für Buslinie via **U**-Saarlandstraße

Eine Möglichkeit wäre die Führung der derzeitigen Linie 261 via **U**-Saarlandstraße nach **U**-Sengelmannstraße. Alternativ kann diese Linie auch irgendwo im Stadtpark enden.

## 7. Schiffsverkehr in den **HVV**

Personenschiffe auf Alster und Elbe sollten nach Meinung der **FIH** ausnahmslos und vollständig in den **HVV** -Gemeinschaftstarif mit einbezogen werden und nicht zu einem Extratarif fahren. Dadurch können Inhaber von Gesamtbereichskarten stets mitfahren, ohne zusätzlich etwas bezahlen oder sich mit dem Tarif auseinandersetzen zu müssen.

## 8. Gedruckte Fahrpläne bei Umleitungen

Wenn größere Umleitungsmaßnahmen (auch für Buslinien) erfolgen, sollten die Fahrplanänderungen stets auch als eine gedruckte Broschüre herausgegeben werden. Das ist insbesondere für nichtdigitalisierte Kunden erforderlich.