

Protokollbericht FIH-Sitzung 15.02.2007

Teilnehmer:

Ewald Brincken (stellvertretender Kassenwart)

Stefan Benecke

Klaus Müller

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Jürgen Polack (Schriftführer)

Birger Wolter (ProBahn)

Marcus Wulff

1. Türschlussautomatik

Es entsteht eine kurze Diskussion über Klimaanlage in Zügen und die oft damit verbundene **Türschlussautomatik**. Negativbeispiel Züge der Baureihe 423-425 (Standard-S-Bahnzüge für Wechselstrom-S-Bahnen in Deutschland). Türen schließen nach 3 Sekunden ohne Rücksicht auf Fahrgäste, die eingeklemmt werden könnten. Eine *Lichtschranke* soll das zwar verhindern funktioniert aber nicht richtig.

2. Fahrerloser Betrieb

Ebenfalls entsteht eine kurze Diskussion über zukünftigen fahrerlosen Betrieb, deren Nachteile in der fehlenden Sicherheit, deren Vorteile (Martin, Birger) aber in höherer Attraktivität Frontausblick nicht mehr Betriebspersonen vorbehalten und in reduzierten Personalkosten zusehen sind, was die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Busverkehr erhöht. Aufzüge werden in Deutschland auch seit Jahrzehnten personalfrei gefahren.

3. Berichte aus dem FGB Landkreis Stade (*Klaus*)

S-Bahn Stade:

Klaus berichtet, dass der Umbau des **Bahnhofs Stade** im Herbst 2007 beginnt, was vielleicht zur Verschiebung der Eröffnung der S-Bahn nach Stade führen könnte.

Buslinienkonzept:

Der Fahrgastbeirat des Landkreis Stade erarbeitet ein Buskonzept zur Anpassung der Bedienung nach Eröffnung der S-Bahn nach Stade Dieses könnte nach seiner Verabschiedung als ein HFF-Artikel erscheinen

4. Bf Pinneberg (*Martin*)

Die Stadt Pinneberg plant die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Umstritten ist dabei der Erhalt des Empfangsgebäudes, das einerseits marode ist und einer potentiellen S-Bahnerweiterung im Weg steht, andererseits aber auch renoviert werden könnte und vom Pinneberger Heimatverein als erhaltenswert eingestuft wird. Aus sicht der **FIH** sollten die Bahnanlagen mal auf ihre Zukunftstauglichkeit geprüft werden und eine fahrgastfreundliche Gesamtplanung Bahnhof und Vorplatz (ZOB) erfolgen. Fraglich ist dabei wie/ob die S-Bahn nach Elmshorn verlängert werden sollte und ob nicht ein RE Halt in Tornesch statt in Pinneberg eingerichtet werden sollte. Der Nachteil (*Birger*) wäre jedoch dass der RE-Halt in Tornesch lastrichtungsverstärkend wirken würde, während der RE-Halt in Pinneberg lastrichtungsentlastend wirkt.

Im nächsten HFF soll ein Artikel zu diesem Thema erscheinen, der einen Vorschlag für die Neugestaltung des Bf Pinneberg beinhaltet.

5. Brunsbek (*Klaus*)

Klaus erzählt kurz die Entwicklung der Verkehrsbedienung von Brunsbek:

- zunächst 237 **S-Reinbek** – Glinde – Willinghusen – Stellau – **Kronshorst** (–**Trittau**) bis Kronshorst ganztägig, im Schülerverkehr bis Trittau
- später 337 (**Barsbüttel** – Willinghusen – Stellau) **Stapelfeld** – Glinde – Willinghusen – Stellau – **Kronshorst** (–**Trittau**), Fahrtenangebot stark reduziert, teilweise als Durchbindung Stapelfeld endender Fahrten der 237.
- 337 nur noch im Schülerverkehr, Rest als **AST**, allerdings zum **HVV**-Tarif.

→ HFF-Artikel ?

6. Quickborn (*Martin*)

In Quickborn werden die Schranken an den Fußgängerbahnübergängen am Bahnhof ca. 6 Minuten vor Abfahrt der Züge geschlossen. Dieses hängt damit zusammen, dass 1. aufgrund der Zugkreuzung beide Bahnübergänge schon bei der Einfahrt passiert werden, außerdem bei der Ankunft der Durchrutschweg gesichert werden muss. Nach Ankunft der Züge werden die Schranken jedoch nicht wieder geöffnet (vermutlich signaltechnische Gründe). Somit müssen Fahrgäste ihren Zug, den sie locker noch erreichen könnten, abfahren lassen. Einige Fahrgäste lassen sich das nicht gefallen und umgehen die Schranken einfach, was schon dazu geführt haben soll, dass sich die Polizei auf die Lauer legt und abkassiert. Busgelder gehören eigentlich den verantwortlichen Planern bzw. Kommunalpolitikern erteilt ! Während für den Autoverkehr eine Brücke (kreuzungsfreie Querung errichtet wurde) müssen Fahrgäste noch an Schranken warten. Wenn man schon keine Brücke bauen will, dann sollte man es machen wie in Bad Bramstedt, eine ähnliche Situation, wie in Quickborn. Dort müssen Fahrgäste zwar auch die Gleise am Bahnübergang überqueren, doch sind hier keine Schranken, nur ein Gitterlabyrinth. Noch alberner ist die Situation in Quickborner Straße (A2). Dort befindet sich ein Mittelbahnsteig, den man bei geschlossener Schranke weder erreichen noch verlassen kann, selbst wenn man das Gleis, auf dem eine Zugfahrt stattfindet nicht erreicht.

Diesem Sachverhalt sollte ein Artikel im nächsten HFF gewidmet werden.

7. Verschiedenes

- *Ewald* fragt nach den neuen Automaten im HVV.
- Sitze in der Schnellbahn sollten höhenverstellbar sein um auch Fahrgästen mit langen Beinen ein erträgliches Sitzen zu ermöglichen
- Frage: Ab wann gilt ein Zug als „voll“ ?
- Züge, die länger sind als der Bahnsteig können nur mit partielle Türfreigabe verkehren (*Jürgen*)
- Diskussion über Lübecker Doppelstockzüge
- *Stefan* bemängelt mit Kinderwagen überfüllte Busse, hier entsteht ein Konflikt zwischen Kundenfreundlichkeit (alle mitnehmen) und Betriebssicherheit (Wege freihalten).
→ Mehr Platz für Gepäck fordern