

Protokollbericht FIH-Sitzung 19.06.2008

Teilnehmer:

Ewald Brincken (stellvertretender Kassenwart)

Klaus Müller

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Boris Roland

Jürgen Susott (HFF-Redakteur)

Günther Stoltze (Kassenwart)

Birger Wolter (ProBahn)

1. HFF (*Jürgen*)

Jürgen überreicht *Martin* einen Stapel von HFF-Ausgaben (aktuelle und vorangehende Ausgabe) zur Übergabe an den **HVV**-Verteiler.

Jürgen benötigt weitere Artikel für das **HFF**. Er hat noch 9 Seiten frei. *Günther* kündigt einen Artikel an. *Jürgen* selbst möchte etwas zum Thema **AKN** (zweigleisiger Ausbau Schnelsen – Bönningstedt vermutlich ab 2009) schreiben. *Martin* übergibt eine CD-RW mit seinem Artikel für die Neugestaltung des Hamburger S-Bahn-Liniennetzes. Der Artikel beinhaltet jedoch weder einen Fahrplan noch einen Umlaufplan (wird nachgeliefert). Möglicherweise erscheinen die Zusätze zum Artikel nur auf der Website der **FIH** (www.fih.de.vu). Einen entsprechend dem Vorschlag modifizierter Liniennetzplan des **HVV** ist mit auf der CD enthalten, jedoch für eine Veröffentlichung aus verschiedenen Gründen nicht geeignet, weswegen noch eine Linienskizze angefertigt werden muss.

Klaus überreicht ebenfalls einen Artikel für das **HFF**, jedoch einen anderen als *Jürgen* erwartet hat, womit das geplante Titelbild der kommenden HFF-Ausgabe noch einmal getauscht werden muss.

2. Statut der FIH (*Martin*)

Das Statut steht ab sofort auf der Website (www.fih.de.vu) zum Download bereit.

Martin hat bei der Durchsicht des Statuts an drei Stellen Unstimmigkeiten festgestellt:

§ 4 Finanzierung der FIH

„... Die **FIH** unterhält ein **Postbankkonto** für Spenden von ihren Mitgliedern und anderen Personen; um Druck- und Portokosten für ihre Veröffentlichungen zu finanzieren.“

Da das FIH-Konto mittlerweile bei der Raiffeisenbank ist (und theoretisch immer mal wechseln kann), schlägt *Martin* vor das Wort „Postbankkonto“ in „Konto“ umzubenennen. *Günther* meint „Girokonto“ sei der Passende Begriff. Alle Beteiligten einigen sich auf eine Änderung in „Girokonto“.

§ 7 Öffentlichkeitsarbeit der FIH

„... Die **FIH** gibt das HAMBURGER FAHRGAST-FORUM (**HFF**) heraus, um Fahrgäste über **bevorstehende** Entwicklungen im ÖPNV zu informieren und Anregungen für die zweckmäßige **Benutzung** der öffentlichen Verkehrsmittel zu geben. Darüber hinaus bietet das HFF den Lesern die Möglichkeit, eigene Erfahrungen

gen und unabhängige Kommentare zum Verkehrsgeschehen zu diskutieren.“

Die FIH ist nicht die Marketingabteilung des **HVV**, sondern möchte lediglich erreichen, dass möglichst alle Menschen die öffentlichen, insbesondere die schienengebundenen Verkehrsmittel regelmäßig benutzen. Deshalb wollen wir auch Vorschläge für die Gestaltung des ÖPNV machen und schlagen oft planerische Alternativlösungen vor. Um den Text des Statuts wenig ändern zu müssen, soll das Wort „**Benutzung**“ durch „**Gestaltung**“ ersetzt werden. Da auch über laufende Entwicklungen berichtet wird, wird auf Antrag der anderen Teilnehmer das Wort „**bevorstehende**“ gestrichen.

§ 8 Zusammenarbeit mit anderen Gruppen

„... Die **FIH** und **PRO BAHN**/Regionalverband Hamburg sind gegenseitig kooperative Mitglieder ohne gegenseitige Beitragszahlung.“

Dieser Sachverhalt wurde vom Kassenwart **Günther** und vom ProBahn-RV-Hamburg-Vorsitzenden **Birger** bestätigt. Die **FIH** ist zwar Fördermitglied von **ProBahn**, aber mit einem Beitrag von 0,00 € im Jahr. Somit ist keine Änderung erforderlich.

3. Fragen zur Eisenbahninfrastruktur in Hamburg (*Ewald, Nachtrag von der letzten Sitzung*)

Ewald möchte wissen, warum in Hasselbrook der Bahnsteig der R10 stadteinwärts vom Ausgang weg weiter nach vorne verlegt wurde.

Der Grund dafür ist, dass das stadteinwärtige Gleis unter der Empfangshalle der Zugangsanlage hindurchgeführt wird. Diese ist seinerzeit im Höhen Niveau der Straßenbrücke vom Hammer Steindamm gebaut wurde. Während die Brücke im Zuge der Elektrifizierung erneuert und dabei eine größere Durchfahrtshöhe erhielt, blieb das Empfangsgebäude unverändert. Somit ist eine Gleisabsenkung in diesem Bereich erforderlich. Da der Bahnsteig sich beim Treppenabgang in dem Bereich befindet, wo das Gleis vom abgesenkten Höhenniveau auf das normale Höhenniveau ansteigt (Rampenbereich) ist ein Verkehrshalt in diesem Bereich offenbar nicht zulässig, so dass der Bahnsteig stadteinwärtig versetzt werden musste.

Ewald möchte wissen, warum in Landungsbrücken über den Ausgängen so „komische Pappwände angenagelt“ wurden

Die Tunnelstationen der Hamburger S-Bahn werden derzeit so umgerüstet, dass im Falle eines Brandes der aufsteigende Rauch nicht in die Zugangsanlagen gelangen kann bzw. ein Eindringen von Rauch in diese Bereiche möglichst lange hinausgezögert wird. Dadurch soll die Sicherheit erhöht werden damit Rettungskräften und fliehenden Personen nicht durch Rauch die Sicht vernebelt wird. Aus diesem Grunde sind derzeit auf den Tunnelstationen alle Deckenverkleidungen demontiert und sollen durch rauchdurchlässige Verkleidungen ersetzt werden. Dadurch soll sich der Rauch an der Decke stauen können und damit erst einmal aus dem Weg geräumt sein. Gleichzeitig werden um die Treppenaufgänge so genannte **Rauchschürzen** gebaut, die den Abzug des nach oben strebenden Rauchs

in die Zugangsanlagen verhindern sollen, in dem die Treppenanlagen im oberen Teil halt abgeschirmt sind, vom Bahnsteigbereich. Diese Maßnahmen wurden **DB Station und Service** vom Eisenbahnbundesamt (**EBA**) auferlegt und werden nun so billig (=primitiv) wie möglich umgesetzt. Auch bei der HOCHBAHN sind solche Rauchschürzen auf Tunnelstationen notwendig, werden aber dezenter gestaltet. Teilweise werden sie so eingerichtet, dass sie erst bei Bedarf automatisch runtergefahren werden. Bei der DB werden nun einfach Rigipsplatten davor genagelt und bunt angemalt. Dieses führt nicht nur zu architektonischen Beeinträchtigungen, sondern bringt auch funktionale Probleme mit sich:

- ▶ Die Sichtverbindungen zwischen Zugangsanlage und Bahnsteig wird unzumutbar stark beeinträchtigt, was zum Teil dazu führt, dass notwendige Informationen (Zielanzeige, abfahrtsbereiter S-Bahnzug) nicht von der Zugangsanlage mehr eingesehen werden können.
- ▶ Die Durchgangshöhe, die auf 2 m beschränkt wurde Beeinträchtigungen hoch gewachsener Menschen führen kann. (Kopfstößen)

Von daher sollte die DB dazu veranlasst werden hier eine bessere Lösung zu finden, auch wenn sie teurer ist.

4. neue Stationen auf der S-Bahn nach Harburg

Ewald regt an, über die neue geplanten zusätzlichen Stationen an der Harburger S-Bahn zu diskutieren.

Im Zuge des Hamburger Wahlkampfes für die Aktuelle Legislaturperiode wurde Wilhelmsburg weitere Stationen versprochen. Aus Sicht der **FIH** sollten jedoch auf der Harburger S-Bahn weitere Stationen erst bei dringendem Bedarf dazwischengebaut werden. Die Harburger S-Bahn zieht ein Großteil ihres Erfolges daraus nicht wesentlich langsamer zu sein als parallel verkehrende Regionalzüge (R-Züge HBF - Harburg ca. 10 Minuten, S-Bahn 12 Minuten). Dieses wurde erreicht durch günstige Lage der Zwischenstationen, so dass mit wenigen Zwischenstationen ausgekommen werden kann. Im Gegensatz dazu sind auf der Bergedorfer Strecke sehr viele Zwischenstationen vorhanden, die zum Teil schwach genutzt werden und deshalb auch nicht so stark gepflegt und modernisiert werden. Dies führt nicht nur zu deutlich längeren Fahrzeiten nach Bergedorf (R-Züge HBF - Bergedorf ca. 12 Minuten, S-Bahn 21 Minuten), sondern auch zu einem Imageverlust der Hamburger S-Bahn durch die primitiven heruntergekommenen Stationen.

Bei entsprechendem Fahrgastaufkommen (Es sollte so stark sein, dass der Einbau von Fahrtreppen neben Aufzügen und der Bau von mehreren Zugängen, sowie eine Komplettüberdachung aufgrund der hohen Nutzerzahlen als notwendig angesehen wird) wären zwischen Hammerbrook und Harburg – jeweils zwischen den vorhandenen Stationen je eine - also insgesamt drei Stationen denkbar:

- **Oberhafen** (zwischen Hammerbrook und Veddel)
- **Georgswerder** (zwischen Veddel und Wilhelmsburg)
- **Stillhorn** (Höhe Kornweide, zwischen Wilhelmsburg und Harburg)

Kurzfristig sollte jedoch keine Station davon eingerichtet werden. Aufsiedlungen und Busanbindungen sind zurzeit noch fehlende Voraussetzungen. Auch sollten keine Primitivlösungen (z.B. Oberhafen mit Seitenbahnsteigen, war mal geplant) realisiert werden.

5. **HVV**-Fahrgastbeirat (*Martin*)

Martin berichtet von den AG-Sitzungen des **HVV**-Fahrgastbeirates:

AG-Netz:

Aus der AG Netz gibt es nur über einen Antrag zu Berichten. In diesem Antrag wird gefordert, die Metrobuslinie 22 künftig im Bereich der Volksparkarenen über die Sylvesterallee umzuleiten. Ziel ist es den Mitarbeitern der Arenen kürzere und in der Dunkelheit auch somit sicherere Wege zum ÖPNV anzubieten. Diese Umleitung soll auch nur zeitweise erfolgen, nämlich nach den Betriebszeiten der Arenen. Die Shuttlebusse sind zu diesen Zeiten schon eingestellt, da die Besucher bereits die Arenen verlassen haben, während die Mitarbeiter noch Restarbeiten erledigen müssen. Es bleibt abzuwarten, wie der **HVV** darauf reagiert.

AG-Information und Qualität:

Hier sieht es zurzeit etwas kritisch aus. Denn hier wird zurzeit ein Thema in höchst problematischer Form behandelt. Grundsätzlich sollten Fahrgastvertreter Vorschläge ausarbeiten und Maßnahmen fordern, die unstrittig zu Verbesserungen des ÖPNV führen. Sie sollten sich nur gegen, diejenigen richten, die den ÖPNV nicht nutzen oder gar behindern (z.B. Autoverkehr, geizigen Aufgabenträgern oder Bürgern, die vom ÖPNV nicht belästigt werden wollen), nicht jedoch gegen Fahrgäste selbst. Dieses sieht in dieser AG leider anders aus. Hier wird die konsequente Durchsetzung der Beförderungsbedingungen, insbesondere §4 (Verhalten der Fahrgäste) gefordert. Diese sind – in anmaßendem Juristendeutsch geschrieben – nicht gerade eine Werbung für den ÖPNV. Hierbei geht es nicht etwa um Vandalismus- oder Straftatenverhinderung, sondern um ganz normale Bedürfnisse von Fahrgästen, die anderen nicht passen und unterbunden werden sollen. Einige Fahrgäste mögen hinter diesen Forderungen stehen, andere gerade lehnen dieses ab. Das Aushängen dieser Beförderungsbestimmungen auf allen Stationen im **HVV**-Gebiet, was übrigens vom damaligen Schill-Senat angeregt wurde, sowie die alberne Plakatkampagne, die darauf hinweisen soll, lässt die ÖPNV-Branche nicht gerade als kundenorientierte Dienstleistungsunternehmen erscheinen, sondern lässt eher auf obrigkeitstaatliche, bürokratische Unflexibilität schließen und somit bei vielen – insbesondere Jugendlichen – Fahrgästen als uncool erscheinen. In Graz z.B. wurde das von dem dort regierenden konservativen Bürgermeister den Verkehrsbetrieben oktroyierte (und nur von der guten Hälfte der Fahrgäste akzeptierte) Handy-Verbot in den öffentlichen Verkehrsmitteln nur mit starkem Widerwillen und Unverständnis aufgenommen, da man befürchtet große Kundengruppen zu verlieren. Zwar möchten in der betreffenden FGB-AG viele nicht die Fahrgäste erziehen, aber mehr nach dem Motto: Das sollen andere machen. Und somit wird mehr Personal gefordert. Dass aber viele Fahrgäste nicht „erzogen“ (d.h. bevormundet, gegängelt oder besser: in ihrer Freiheit eingeschränkt) werden wollen hat nur der Vertreter der FIH ein bisschen deutlich machen können. Absurden Forderungen, die über die derzeit geltenden Freiheitsbeschränkungen (Beförderungsbedingungen) hinausgehen (Handyverbot, Ess- und Trinkverbot in Bahnen) kann man gleich eine Absage erteilen. Vielmehr sollte sich darauf konzentriert werden Forderungen aufzustellen, den ÖPNV so zu gestalten, dass Konflikte gar nicht erst entstehen.

Die FIH wird zu gegebener Zeit noch eine konkrete Stellungnahme zu diesem Thema formulieren.

Letzten Endes versucht die Schlips-und-Kragen-Fraktion ihre Lebensweise für alle verbindlich zu erklären. Dazu ist der **HVV** nicht da. Wehret den Anfängen!