

Protokoll **FIH**-Sitzung 31.08.2018

Teilnehmer:

Rüdiger Danielzik

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. Verlegung des Bf Altona nach Diebsteich

Anlässlich des gerichtlich angeordneten Baustopps der Verlegung des Bahnhofs Altona nach Diebsteich wird nach einer Erörterung der juristischen Lage noch einmal die Position der **FIH** dargestellt:

Es gibt aus Sicht der **FIH** vier sinnvolle Möglichkeiten:

1. Es bleibt alles wie es ist.
2. Der Fern- und Regionalbahnhof wird ersatzlos aufgegeben (Außer für Autoreisezug und Nachtverkehrsbereitstellung gibt es auf mittlere Sicht ohnehin nur sehr geringen Bedarf an Fernverkehrszügen und keinen Bedarf an Regionalzügen (außer im Störfall).)
3. **Kleine „Diebsteich“-lösung** (bei Planfeststellung vertretene Meinung)

Hierbei wird die für den Fernbahnteil Altona mittelfristig zu erwartende Nutzung auf die Neue Anlage in Diebsteich projiziert. Da die DB keinen Nachtverkehr vorsah und der Autoreisezugverkehr woandershin verlagert werden soll (Harburg?), wären nur einige in Hamburg von Süden und Osten kommende endende Fernzüge noch auf die Bahnanlagen angewiesen. Der Regionalverkehr fährt ohnehin an Altona vorbei bzw. wird in die **S**-Bahn eingebunden. Daraus folgt:

- Zwei Fernbahnsteige (3 Ankunfts- und ein Abfahrtsgleis) reichen aus
- Zwei Durchfahrtsgleise ohne Bahnsteigkante für Züge vom Hauptbahnhof Richtung Elmshorn und umgekehrt wäre erforderlich, ein Halt ist heute schon nicht gegeben und zukünftig nicht erforderlich, sondern eher schädlich, da Nutzung des Regionalverkehrs innerhalb Hamburgs diesen überbelastet und der **S**-Bahn Fahrgäste entzieht.
- Zusätzlich zwei Durchfahrtsgleise für Express-**S**-Bahn zur Einfädelung in Altona.
- **Ein **S**-Bahnsteig** mit zwei Gleisen ausreichend, da nur maximal 4 der 8 **S**-Bahnlinien diesen befahren
- Beibehaltung der Namen **Diebsteich** und **Altona** für die jetzigen Stationen

4. **Große „Diebsteich“-lösung**

Diese Lösung unterscheidet sich von der kleinen Lösung vor allem darin, dass auch die **S**-Bahnstrecke von Blankenese so über den neuen Bahnhof geführt wird, dass die Züge aus Richtung Blankenese ohne Kopfmachen weiter auf beiden Sammelstrecken zum Hauptbahnhof fahren können.

In diesem Falle ist ein zweiter **S**-Bahnsteig notwendig, so dass die **S**-Bahn insgesamt vier Gleise erhält. Diese neue Station wäre nun der neue Gegenpol zum Hauptbahnhof mit entsprechenden Verknüpfungen und Umsteigebeziehungen, so dass hier bahnsteig- und zeitgleich zu Zügen der anderen Sammelstrecke umgestiegen werden kann.

Dieser Bahnhof kann nun gerne den Namen **Bahnhof Altona** tragen, während die jetzige Station Altona in **Ottensen** umbenannt und auf einen zweigleisigen Haltepunkt reduziert würde. Die geplante Station *Ottensen* entfiere aufgrund der Verlegung der Blankeneser Strecke, welche in Höhe der notwendigen neuen Querung der Stresemannstraße eine gleichnamige Station erhielte.

Die Verbindung Altona (alt) – Holstenstraße entfiere und die Strecke Altona (alt) – Diebsteich (alt), also Ottensen - Altona würde als Tunnelstation neu errichtet, mit einer neuen Zwischenstation in Höhe der ehemaligen Station *Kreuzweg* **namens Diebsteich**. Ein entsprechendes Gewässer könnte in dem geplanten Grünzug angelegt werden.

Ottensen (=Altona alt) und Diebsteich (neu) wären ausschließlich zwei neue Stationen der City-**S**-Bahn.

Nun jedoch wären alle drei Bahnsteige sinnvoll, genau wie ein Halt aller Züge.

Nun könnte noch die geplante **U**-Bahn nach Osdorf über den neuen Bahnhof Altona gelegt werden. Mercado, Media Markt und IKEA wandern ebenfalls dahin. Und zum Abschluss wird dort noch in Windeseile ein Jahrhundert gewachsener Stadtteil errichtet.

Das Problem an der derzeitigen Planung ist, dass man die Voraussetzung für die Kleine Lösung erfüllt, aber die Anforderung an die große erwartet und vor allem einige Teilpunkte einfordert die nur zur großen Lösung passen, aber bei der kleinen Fehl am Platze sind (repräsentatives Bahnhofsgebäude, Busanbindungen, Verwendung des Namens Bahnhof Altona, weitere **S**-Bahnsteigkanten, Halt der jetzt an Altona vorbeifahrenden Züge)

2. Planfeststellungsverfahren **U4** Horner Geest - Einwendungen der **FIH**

Im Rahmen der **Planfeststellung** der **U4** zur **Horner Geest** wir die **FIH** folgende **Einwendungen** erheben (Siehe für Details **FIH** -Website):

- Kein Kehrgleis **U**-Burgstraße zur Vermeidung eines dichterem Taktes als „erforderlich“ zur Horner Geest
- Keine dreigleisige Ausfädelung an der **Horner Rennbahn** (Übereckumsteigen wird behindert, unübersichtliche Anlage, Verlust des Ambientes, unnötige Kosten; Argumente für Brandschutz und Notwendigkeit der Dreigleisigkeit nicht überzeugend)
- Alternativ: Ausfädelung Rauhes Haus, aber mit neuer Strecke für die Billstedter Linie via **Bauerberg**; Fortführung der Horner-Rennbahn-Strecke **nur nach Dannerallee**
- Keine Gleiswechsel vor Dannerallee, da eine Kehranlage im Anschluss folgt und damit keine Bahnsteigwendung erforderlich ist. (Begründung: homogenerer Betrieb, keine Fahrt über Weichen in abzweigender Stellung mit Fahrgästen)

3. Klimaanlage in Schnellbahnzügen

Während die neuen **S**-Bahnzüge der **BR 490** eine Klimaanlage erhalten sollen, bekommen die älteren Züge der **BR 474** auch beim Redesign **keine** solche Einrichtung. Ein Versuch so etwas einzubauen, war aus Gewichtsgründen gescheitert.

*Es entsteht eine Diskussion darüber ob **Klimaanlagen** in Schnellbahnzügen **sinnvoll** sind.*

Die **U**-Bahn-Züge vom Typ **DT5** haben bereits eine Klimaanlage wo die Nachteile zum Tragen kommen:

- **verdunkelte Scheiben**
- Zu starke Kühlung /**Erkältungsgefahr**
- **Selbständig schließende Türen** (öffnen sich erst bei Gegendruck **EINKLEMMGEFAHR**), nerviges ständiges „Auf und Zu“, verpassen von Zügen durch frühzeitiges Schließen
- Energieverschwendung
- Keine Frischluft und **kein Naturduft** von außen, stattdessen **technischer Gummigeruch** (Neubauzüge), **Fußschweißgeruch** (ältere Züge)
- Hermetische Abriegelung von der Außenwelt

Da die Züge der **BR 490** auf der **S21** eingesetzt werden sollen (was vollkommen sinnlos ist), aber für die **S3** aus mehreren technischen Gründen besser geeignet wären (höhere Spitzengeschwindigkeit unter der Oberleitung, geht nur auf der **S3**). Sollten diese Züge auf der **S3** eingesetzt werden und die **BR474** auf der **S21**. Da die „Gegner“ der Klimaanlage an der **S21** wohnen, die „Befürworter“ an der **S3**, wäre somit kurzfristig Abhilfe geschaffen.

Statt Klimaanlage sollten besser nur Temperieranlagen eingebaut werden. Letztere schaffen nur eine Angleichung der Innentemperatur an die Außentemperatur. Das reicht völlig aus. Schon bei 22° Außentemperatur gegenanzukühlen ist nicht nur Energieverschwendung, sondern geradezu Schikane.

Das vielfach verwendete Argument, dass es den einen zu kalt und den anderen zu warm ist und man es nicht allen recht machen kann und daher Kompromisse gefunden werden müssen ist hier fehl am Platz.

Diejenigen, den es zu kalt ist haben hier ganz klar Vorrang:

1. Es ist wahnwitzig, wenn Energie dazu verbraucht wird, die uns von außen geschenkte (Sonnen)Energie zu vernichten und Menschen dadurch sich unwohl fühlen.
2. Die Temperaturen Innen und Außen müssen zusammenpassen. Das einigen zu warm ist liegt vor allem an den Außentemperaturen nicht angepasster Kleidung (Viele Menschen gehen auch im Sommer mit „Pelzmantel“ durch die Gegend)
3. Wer Schwitzt kann Kleidung ablegen (es sei denn er ist schon komplett nackt, was aber niemand in Bahnen sein dürfte), wer friert kann sich nicht Kleidung daher zaubern und es ist unzumutbar extra Kleidung für klimaanlagegekühlte Züge mitzunehmen, nur weil einige Menschen ihren Kleidungsstil nicht an die Außentemperaturen anpassen.

4. FIH-Domain

Mal wieder muss die Domain der **FIH**-Website (www.fih-online.ml) geändert werden, da die einjährige unentgeltliche Testphase abgelaufen ist. Somit wird wieder die vorige Domain (www.fih-online.tk) für das kommende Jahr verwendet. Der **HVV** wird darüber informiert, um die Verlinkung auf der Info-Seite über den **Fahrgastbeirat** anzupassen.

5. Fahrkarten für finanziell Bedürftige

Unabhängig von der aktuellen Diskussion über einen **Nulltarif** im **ÖPNV** und der Idee mehr Fahrgäste durch niedrigere Preise zu gewinnen, bedarf es einer deutlich günstigeren Fahrkarte für finanziell bedürftige. Preislich sollten die Angebote dabei sich an den Kinderfahrkarten oder dem Semesterticket für Studierende der UNI-Hamburg orientieren. Hierbei sollte es sich um einen Rechtsanspruch auf die Nutzung eben dieser Fahrkarten handeln, damit solche Angebote nicht einerseits nach kurzer Testzeit wiedereingestellt werden können, oder in den Preisen doch noch (deutlich) höher liegen. Es ist nicht einzusehen, warum einerseits Kinder und Jugendliche sehr günstige Fahrkarten bekommen auch wenn sie durch gutverdienende Eltern eigentlich gar nicht bedürftig sind, während finanziell schlecht gestellte Erwachsene genau so hohe Preise bezahlen müssen, wie solche, die gut verdienen bzw. nur 20 € Ermäßigung bekommen oder starke Leistungseinschränkungen (örtliche und zeitliche Begrenzung) in Kaufnehmen müssen. **Überhaupt dürfte allein aus Gründen der Diskriminierungsfreiheit das Lebensalter bei Der Preisberechnung keine Rolle spielen, da es ja auch keinen zwingenden Zusammenhang zum Einkommen und damit zur Kaufkraft gibt.** Auch das Semesterticket ist nicht für jeden einkommensschwachen Menschen zu haben. Darüber hinaus ist es unserer Meinung nach **nicht statthaft** außer der finanziellen Bedürftigkeit eine **Notwendigkeit des Beförderungswunsches für Ermäßigungen zur Bedingung zumachen** (z. B.: Fahrt zur Ausbildungsstätte). Auch die **Ursache** für die finanzielle Bedürftigkeit darf **keine** Rolle spielen.

Somit sollten die **Kinder- und Schülertarife** auch **automatisch** für alle **Hartz-IV-** und Wohngeldempfänger prekär beschäftigte und finanziell gleich schlecht gestellte (Berechtigungsnachweis vom Sozialamt) gelten. Ein **Großteil der Fahrpreisermäßigung** ist ein **Geschenk** vom **HVV**/Stadt Hamburg und wird **nicht** über die Bundesmittel zum Ausgleich für die Ermäßigung im Ausbildungsverkehr **finanziert**.

6. Lesegeräte

Durch die elektronisch lesbare **HVV**-Card ist es nun zur Durchführung des kontrollierten Vorneeinstiegs bei den Buslinien erforderlich Lesegeräte einzubauen.

*Zunächst entsteht eine Diskussion über den kontrollierten Vorneeinstieg, die **HVV**-Card und Datenschutz.*

Folgende Probleme werden gesehen:

- Erstellung eines Nutzerprofils durch die Erfassung der Fahrten
- **Keine direkte Lesbarkeit** der **HVV**-Card (Lesegerät bzw. laufendes Erstellen eines Kontrollausdrucks erforderlich)
- **Verzögertes Einsteigen** durch das Lesen der **HVV**-Card
- **Kein Verkauf** von Fahrkarten bei einigen Busunternehmen während des **HVV**-Card -Prüfens möglich
- Fahrkarten können nun nicht mehr am Rucksack bzw. Körper so getragen werden, dass sie zwar für Prüfung sichtbar sind, aber nicht in der Hand getragen werden müssen. Nun muss die Karte von Hand in eine bestimmte Position gebracht werden, was für manche Fahrgäste unpraktisch ist, somit dann gerne „vergessen“ wird und zu Konflikten führen kann (massives Problem für die innere Sicherheit) und außerdem für weitere Verzögerungen sorgt. Darüber hinaus aber auch so zu Verzögerungen führt.

7. Bedarfsorientierter Schülerverkehr im Kreis Herzogtum Lauenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

Die Kreise Herzogtum Lauenburg und Mecklenburg-Vorpommern, wollen mithilfe der HVV-Card und den Lesegeräten beim Einstieg testen, ob der Schüler-Busverkehr flexibler gestaltet werden kann und sogar Sprit und Dieselabgase eingespart werden kann.

So sollen auf dem Nachhauseweg keine festen Routen mehr gefahren, sondern anhand der der tatsächlichen nutzenden Schüler kurzfristig festgelegt werden. Durch das Einlesen der Fahrkarten beim Einstieg wird dem Bus der Wohnort der jeweiligen Schüler mitgeteilt und daran der Bedarf ermittelt.

Die **FIH** lehnt solche Methoden ab, da sich Linienverkehr sich an festen Routen zu orientieren hat. Darüber hinaus soll auch der **Schülertransport von anderen Fahrgästen spontan** mit genutzt werden können. Dafür sind **feste Routen und Abfahrzeiten unerlässlich**. Über dies befürchten wir, dass stärkere Schüler schwächere künftig (mit Tricks oder massiver Gewalt) dazu nötigen werden, den Bus nicht zu nutzen oder gegen ihren Willen zu nutzen (ggf. die letzte Stunde zu schwänzen), damit der Bus die gewünschte Route fährt.

8. Elbfähren zum Amt Neuhaus im **HVV**

Die Elbfähren zum Amt Neuhaus sind nun seit August in den **HVV**-Tarif mit eingebunden, jedoch werden auf den Fähren nur **HVV**-Fahrausweise anerkannt nicht verkauft. Bisher wurden nur in den **Buslinien** im Amt Neuhaus **HVV**-Zeitfahrausweise anerkannt. Das wertet die **FIH** als großen Fortschritt. Gerüchteweise sollten vorher auf den Fähren schon die **HVV**-Schülerfahrkarten anerkannt worden sein. Das wäre eine seltsame Sondererweiterung dieser nicht für jeden zugänglichen **HVV**-Fahrausweise. Dieses soll auf der kommenden Sitzung der Ag Tarif im **HVV**-Fahrgastbeirat geklärt werden.