

Protokoll **FIH**-Sitzung 16.02.2018

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. Fahrgastzahlen

Fahrgastzählungen dienen der Ermittlung von Fahrgastzahlen bezüglich der Nutzung im ÖPNV. Die **FIH** sieht es als **Problem** an, wenn diese das **einzige Kriterium** für das ÖPNV-Angebot darstellt (quantitative Orientierung). Kriterien, wie Komfortsteigerung durch geringe Wartezeit aufgrund dichter Fahrtenfolge bzw. die Erschließung von (abgelegenen) Gebieten sollten vorrangig sein.

Jedoch können Fahrgastzahlen bei der konkreten Angebotsgestaltung (Was fährt wo und wie / qualitative Orientierung) hilfreich sein.

Es findet eine Diskussion der Fahrgastzahlen im Bereich der Hamburger -Bahn statt:

Festzuhalten ist, dass die City-S-Bahn 25% mehr Fahrgäste als Verbindungsbahn hat.

Deshalb und wegen der für Fahrgäste aus den Außenbereichen interessanteren Ziele dieser Strecke sollte bei der Linienführung darauf geachtet werden, dass die Fahrten des Grundangebots (Hauptlinie) von allen Außenästen via City--Bahn geführt werden. Es kann nebenher noch eine **zweite** Hauptlinie pro Außenast via Verbindungsbahn geführt werden oder aber halt nur zeitweilig als Verstärkerlinie, jedoch nicht als erste Hauptlinie.

Dies kann dann gerne zur Folge haben, dass die City auch in Tagesrandzeiten und im Nachtverkehr in sehr dichten Abständen befahren wird, während auf der Verbindungsbahn nur ein Pendelzug von Altona nach Hauptbahnhof im 20-Minuten-Takt verkehrt.

Interessant ist auch die Feststellung das nördlich von Ohlsdorf die Station Airport die am stärksten frequentierte als Stationen ist noch vor Poppenbüttel und den anderen Stationen des Astes. Hinzu kommt noch die Starke Gepäckmitnahme der Flughafen Fahrgäste. Hierdurch besteht die Chance den Flughafen mit einer eigenen Linie zu bedienen und auf das Flügeln in Ohlsdorf künftig - zumindest zeitweise - zu verzichten.

2. **HVV**-Tarif

*Anlässlich der gerade von der Bundesregierung zur Lösung der Probleme der Luftverschmutzung vorgeschlagenen Nulltarif im ÖPNV, ergibt sich eine Diskussion zum Thema **HVV**-Tarif.*

Der Nulltarif ist vielleicht nicht die passende Lösung für das Umweltproblem und kann dieses nur Teilweise lösen, aber er löst andere Probleme:

Die **FIH** ist der Meinung, dass jeder **Anspruch auf ÖPNV-Nutzung** haben sollte, unabhängig, ob er sich das finanziell leisten kann.

Der steuerfinanzierte ÖPNV bringt die drei Kriterien:

- Tarifgerechtigkeit
(gerecht, da niemand mehr bezahlen muss, als er kann (Steuer < 100%) und Wenignutzen belohnt wird)
- Tarifergiebigkeit
(ergiebig, da es bei Steuerzahlung kein legales Vermeidungsverhalten (Nichtnutzung) gibt)
- Tarifeinfachheit
(einfach, da kein verbrauchsabhängiges Entgelt gezahlt werden muss, das vorher berechnet werden muss)

unter einen Hut, was kaum ein ÖPNV-Tarif sonst schafft.

Hinzu kommen starke Anreize den ÖPNV zu nutzen, was zu **Angebotsverdichtung** führt und somit die Fahrgäste, die den ÖPNV schon immer nutzen, belohnt.

Die Einnahmeausfälle ließen sich über Steuern leicht reinholen und die starke Kapazitätsausweitung wäre ohne hin aus Attraktivitätsgründen fällig und wäre es nun auch aus Nachfragegründen.

Mit dem Nulltarif würde auf die Politik endlich massiver Druck ausgeübt, dem **ÖPNV-Ausbau höhere Priorität** zu setzen und die organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, dass Verkehrsspitzen abgebaut werden.

Als Alternative zum Nulltarif wird das 365-Tage-Ticket (1€/Tag, Wien) vorgeschlagen.

Ergänzend erfolgt der Vorschlag, dieses Ticket auf die Zeit außerhalb der Verkehrsspitzen zu beschränken, dafür aber das HVZ-Fahrtenangebot auch auf die NVZ auszudehnen, das NVZ-Fahrtenangebot auf die SVZ usw.

Zwar hätten dann auch Fahrgäste dieser Teilzeitkarten die Chance z. B. mit Verstärkerlinien wie der **S2** zu fahren, aber die „Terminfallen“ und Risiko, durch Unregelmäßigkeiten in die Sperrzeit zu geraten sowie die **eingeschränkte Bewegungsfreiheit** bleibt. Fahrkarten ohne Einschränkung müssen auch für „Harzer“ bezahlbar sein. Das funktioniert ja auch im Kinder- und Schülertarif. Dieser sollte **automatisch** für Empfänger von Sozialleistungen gelten.

Somit kann eine Sperrzeit allenfalls eine Übergangslösung (maximal 3 Jahre) sein, bis die Entzerrung der Verkehrsspitzen organisatorisch umgesetzt ist.

Ein weiteres Problem beim **HVV**-Tarif ist die Entfernungsstaffelung, welche auch noch ausgebaut wird bzw. werden soll (z.B. Profiticket). Wenn jeder nur das zahlt, was er braucht werden „Poweruser“ eher abgestraft, als belohnt. Wer weite Strecken fährt hat nicht automatisch mehr Geld in der Tasche, als der, der kurze Strecken fährt.

Auch hier bekommen Kinder und Schüler mit windigen Begründungen exklusiv einen besseren Tarif geboten.

Statt des Profiticket, was nur einige Arbeitgeber anbieten, sollten die **Arbeitgeber einfach grundsätzlich eine Pauschale** an den **HVV** zahlen.

3. Darstellung Beschilderung

An Bussen sollte die Zielbeschilderung einzeilig in großer Schrift erfolgen und zwingen ohne Abkürzungen. Alte Flurbezeichnungen waren in den früheren Jahren besser. Auch Menschen mit Sehschwäche müssen von weitem das Ziel lesen können. Notfalls müssen Bushaltestellen, an den Buslinien enden umbenannt werden oder der Bus über den Bedarf hinaus weitergeführt werden, um das Ziel zu erreichen. Farbige Symbole müssen zwingend auch in der korrekten Farbe dargestellt werden und nicht monochrom. Von daher ist die Umrüstung der S-Bahnzüge auf Matrixanzeigen schlecht.

4. Diskussionen über die Linienführung

111 gut über Altona oder nicht

Altona ist von so hoher Bedeutung für die Fahrgäste, dass der Umweg doch gerechtfertigt scheint.

Schnellbus

Die westlichen Endpunkte der Linien 35 und 37 sollten getauscht werden, da die Äste dann vom Angebot her besser passen.

Weiterer Vorschlag

Die Linie 173 sollte auf Gelenkbusse umgestellt werden und als Linie 7 bzw. 17 zur Feldstraße verlängert werden. Die geplante Linie 17 sollte als Linie 6 verkehren. Die Fahrten zum Borgweg könnten entfallen bzw. bereits am Goldbekplatz enden. Die von uns bereits geplante Linie 16 (Lufthansabasis – Hammerbrook) würde die entstehende Lücke schließen.

5. Sonstiges

- HOCHBAHN-TV (neu: Hamburg weit) bringt zu viel Themenfremdes und sollte nicht mehr von der HOCHBAHN zu finanzieren.
- Unternehmenszweck der HOCHBAHN sollte um einen Kulturteil „Vorhaltung von Verkehrshistorie und historischen Verkehrsanlagen und Fahrzeugen“ ergänzt und von der Kulturbehörde finanziert werden (Besteller).
- Der ÖPNV (**HVV**) sollte sich auf verstärkten Transport von Gütern und (Trag-)Lasten einstellen (**Zukunftsorientierung**).