

Protokoll FIH-Sitzung 27.04.2018

Tagungsort:

[StaBi](#)

(Staatsbibliothek Universität Hamburg)

Von-Melle-Park 3

20146 Hamburg

Teilnehmer:

Roman Berlin (Nahverkehr Aktuell)

Klaus Müller (FGB Landkreis Stade)

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Folgende Themen werden diskutiert:

1. Bedarfsorientierter Verkehr

Bedarfsorientierten Verkehr als ÖPNV (Verkehrsangebote, welche nur auf Abruf fahren) sieht die FIH

eher kritisch.

Linienverkehr (ständig nach festem Fahrplan fahrende Verkehrsangebote) hat den Vorteil berechenbarer zu sein.

Folgende Ziele sollten für den ÖPNV erreicht werden:

- flächendeckender ÖPNV
- keine Bedienungslücken wegen geringer Nachfrage
- spontane Fahrtsentscheidung für Nutzer

Problem: hohe Kosten → Aufgabe des Staates zur Daseinsvorsorge

Inwieweit kann flexible Bedienungsweise dem Rechnung tragen:

Forderungen:

- keine Extrafahrpreise, schon gar nicht nutzungsproportional

- Keine Transaktionskosten für die Fahrgäste durch Bestellung, Vorhaltung elektronischer Geräte
- Keine vorherige Festlegung auf eine bestimmte Fahrt, Keine Vorbestellung
- Spontanfahrten möglich
- ➔ Positivbeispiel: Aufzüge

Vorteile des Linienverkehrs (Beispiel Busverkehr)

- Stadtbusse bieten mehr Platz und Bewegungsfreiheit als kleine PKW-Fahrzeuge
- Bessere Mitnahmemöglichkeit für Großgepäck und Fahrzeuge
- Linienverkehre machen unabhängiger
- Datenschutz durch anonyme und Spontane Nutzung
- Berechenbarkeit des Weges
- Verbindlichkeit des Fahrweges (Reisequalität)

2. HVV-Card

Problem: Kontrollierter Vorneeinstieg im Bus erfordert Lesegeräte → längere Aufenthaltszeit. Erhöhter Aufwand für Fahrgäste, da Fahrkarte disponiert werden muss.

Forderung:

- Auslesen des Chips auch, wenn Card im Rucksack verstaut ist. Beispiel: Bäderland, Karte kann im Portemonnaie bleiben.
- Nur personalisierte Fahrkarten → Vorteile überwiegen
- Passbild für alle Zeitfahrkarten

Diskussion über die Abwicklung des Aufladens der Fahrkarte auf die HVV-Card

Diskussion über CheckIn – BeOut:

Forderungen:

- Daten müssen auf der HVV-Card bzw. Rechnern des HVV hinterlegt werden, nicht (alleine) auf dem Smartphone des Fahrgastes
- Risiko des Smartphone-Ausfalls muss HVV tragen (keine Verpflichtungen für bestimmte Smartphone-Nutzung)
- Flatrates müssen erhalten bleiben
- Einführung eines **BeIn** - BeOut

Diskussion über Gestaltung und Wesen des Fahrpreises

- Fahrpreise sind reine Deckungsbeiträge
- Fahrpreise sollten nach Kaufkraft gestaffelt werden
- Fahrpreise sollten nicht Nutzungsvermeidung fördern
- Sprungfixe Kosten durch zusätzliche Zügeinheiten sollten aber nicht allein den zusätzlichen Fahrgästen angelastet werden, da die Verbesserungen sich auf alle /Fahrgäste) auswirken.

3. Problem von überstarker Nachfrage bei Veranstaltungen (z.B. Fußballspiele)

Sehr starke Nachfrage bei bestimmten Veranstaltungen (z.B. Fußballspiele im Volksparkstadion) führt zu Problemen im Betriebsablauf und behindern die übrigen Fahrgäste. Dies führt zu Unzuverlässigkeit des ÖPNV. Als Gegenmaßnahmen werden zwei Vorschläge gemacht:

1. Preisliche Staffelung der Eintrittskarten nach Zugangszeit (Zur besseren Verteilung der Anreise über einen längeren Zeitraum) und stärkere Beschränkung des Zugangs zu Bahnsteigen am Ende der Veranstaltung von Gästen der Veranstaltung. (Auch hier bessere Verteilung über einen längeren Zeitraum)
2. Stichstrecke zu den Arenen auf Kosten der Veranstalter und Einsatz von Expresszügen von dieser Stichstrecke zum Hauptbahnhof (soll zur Trennung der Fahrgastströme dienen!)

4. HVV- Erweiterung

In Schleswig-Holstein sind außer dem Kreis Steinburg keine weiteren Gebiete für die HVV-Tarifausweitungen mehr geplant, da sonst immer weitere Gebiete miteinbezogen werden müssten und die Tarifstruktur (vor allem die Ergiebigkeit) des HVV-Tarifs dafür ungeeignet sind.

Die FIH jedoch meint, dass Neumünster und Lübeck wichtige Knotenpunkte sind in denen man heute schon aus Zielen im aktuellen HVV-Tarifgebiet zu Zielen im aktuellen HVV-Gebiet umsteigen muss. Hier sollten für Inhaber einer HVV-Gesamtbereichskarte keine Extrakosten anfallen.

Desgleichen sollte die Station Ulzburg Süd künftig in den Ring B einbezogen werden, um Kunden das Lösen einer Extrakarte für den Umweg über Ring C zu ersparen.

Dieses Thema will die FIH in die nächste Sitzung der Ag Tarif einbringen.

5. Planfeststellung **S4**

Martin berichtet vom **Anhörungsverfahren** zum Planfeststellungsverfahren zum Bau der **S**-Bahnstrecke nach Ahrensburg. Die Diskussion lief in sehr gelassener friedlicher Atmosphäre ab, auch wenn nicht allen Forderungen der **FIH** seitens der Vorhabenträgerin stattgegeben wurden.

6. Planungen zur **U5**

Die Anbindung der **U5** an den **Hauptbahnhof** soll über die **vorhandenen freien Röhren am HBF-Nord** erfolgen. Eventuell wird auf eine Station am Jungfernstieg verzichtet, dafür erfolgt HBF Nord und Stephansplatz bahnsteiggleiches (und zeitgleiches?) Umsteigen zu anderen Linien, welche über Jungfernstieg fahren.

Es entsteht eine Diskussion, ob bahnsteiggleiches Umsteigen am HBF Nord nicht wichtiger ist, als eine Station am Jungfernstieg.

Die **FIH** stellt folgendes fest:

Die Station Hauptbahnhof Nord ist von der Innenstadt kaum direkt zu erreichen, da der Tunnel unter dem Glockengießerwall zur Spitaler Straße geschlossen worden ist (Umweg über Georgsplatz)

Die **U5** benötigt schon deshalb einen Halt am Jungfernstieg, da sonst nur Hauptbahnhof zu den Linien **S1** **S2** **S3** und **S4** umgestiegen werden kann.

Die **U5** kann gerne anstatt der **U4** in die HafenCity fahren.

Eine Station unter der Binnenalster auch im nördlichen Bereich hat trotzdem gute Erschließungswirkung (HWWI, Hotel Vierjahreszeiten, Gertrudenstraße, Ferdinands Tor) Dort ist derzeit eine Bedienungslücke.

*Es entsteht noch eine Diskussion um die Gestaltung des zukünftigen **U**-Bahn-Liniennetzes Hamburgs (u.a.. **U1** **U2** Linientausch am Jungfernstieg).*

22.06.2018.