

Protokoll FIH-Sitzung 19.12.2013

Teilnehmer:

Hans-Uwe Kolle

Klaus Müller

Martin Potthast (Sprecher, Protokoll)

Birger Wolter

Tagungsort:

LADES

Hähnchenland

Steindamm 70

20099 Hamburg

Folgende Themen wurden diskutiert:

1. Ausweitung des HVV-Tarifgebietes in Niedersachsen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) in Niedersachsen und die Landkreise Cuxhaven, Rothenburg, Uelzen und der Heidekreis beabsichtigen bis 2015 dem HVV-Tarifgebiet beizutreten. Hier soll der HVV-Tarif gelten (zumindest Zeitkarten), jedoch kein HVV-Standard (Haltestellenausstattung usw.) eingeführt werden.

Der relativ großen Ausdehnung des HVV-Tarifgebietes im Süden stehen dann jedoch enge Grenzen im Norden gegenüber. So sollte auch auf Schleswig-Holsteinischem Gebiet über, zumindest kleinere Ausdehnungen nachgedacht werden. **Insbesondere Knotenpunkte, wie Lübeck und Neumünster gehören mit einbezogen**, da diese auch von Fahrgästen berührt werden, deren Quelle und Ziel im HVV-Tarifgebiet liegen. Somit müssten sich diese Fahrgäste eine Extrafahrkarte zum SH-Tarif lösen.

Häufig wird dagegen angeführt, dass es bereits Kombitickets (SH-Tarif + HVV-Tarif) gibt, jedoch nützt das nicht viel, da diese nur für Einzelfahrkarten (Bartarif) interessant sind bzw. dann nur den HVV-Großbereich beinhalten. Es geht vielmehr darum, Inhabern von HVV-(Gesamtbereichs)Zeitfahrausweisen (u.a. Großkunden-Abonnements) bei Reisen innerhalb des HVV-Tarifgebietes sicherzustellen, dass alle sinnvollen Verbindungen auch komplett im HVV-Tarif liegen.

Ansonsten ist es grundsätzlich ratsam städtische Verkehrsverbünde soweit auszudehnen, dass sie unmittelbar an benachbarte städtische Verkehrsverbünde grenzen, damit lediglich ein Ticket für die jeweiligen Verkehrsverbünde erworben werden muss und keine (teuren) Streckentarife (Landestarife) bezahlt werden müssen, wenn jemand aus einer Stadt in die benachbarte Stadt reisen möchte.

Sehr gut wäre es auch, in diesem Zusammenhang auch den **Fernverkehr mit einzubeziehen**.

2. E-Ticketing

Es gibt Überlegungen in Hamburg das E-Ticketing dahingehend auszuweiten, dass man zu einer „**Best-Price-Regelung**“ kommt. Das heißt, es wird am Monatsende der für den einzelnen Fahrgast zum niedrigsten (günstigsten) Preis abgerechnet (Einzelkarten, Tageskarten bzw. Monatskarten).

Dieses Verfahren ist eigentlich abzulehnen, da es zwei schwerwiegende Probleme aufwirft.

1. Fahrgäste müssen sich ein- und auschecken. Dieses führt zu einem umständlicheren Zugang und kann bei Erfassungsstörungen zu Zeitverzögerung führen. Soweit Fahrgäste das E-Ticket noch in besonderem Maße bereithalten müssen (im Extremfall das Ticket irgendwo reinstecken, entstehen nicht hinnehmbare Komforteinbußen. Das gilt auch für andere Fahrgäste (ohne E-Ticket), weil es möglicherweise beim Ein- und Aussteigen zu Stauungen kommt.
2. wird der Sinn der Flatrate (z.B. Monatskarte) in Frage gestellt. Der Sinn einer Flatrate ist nicht alleine eine Preisbegrenzung nach oben, sondern auch nach unten. Das dient zum einen dem Anbieter (Hier die Verkehrsunternehmen) als Einnahmegarantie. Zum anderen aber auch haben die Kunden (hier die Fahrgäste) einen Vorteil davon. Dadurch dass kein Geld gespart werden kann, dass der ÖPNV nicht genutzt wird, bedarf es keiner finanziellen Abwägung, eine Strecke mit dem ÖPNV zurückzulegen oder nicht.

Es macht keinen Sinn diejenigen Fahrgäste (finanziell) zu belohnen, die den ÖPNV meiden und diejenigen zu belasten, die ihn nutzen (wollen)!

Es soll sogar schon zu der abartigen Regelung gekommen sein, dass die Anzahl der Fahrten auf einer Monatskarte limitiert worden ist! Solche Modelle müssen (im HVV) verhindert werden!

Manche Umweltpolitiker fordern geradezu die Abschaffung von ÖPNV-Flatrates, um eine sparsame, ihrer Meinung nach dadurch umweltfreundliche ÖPNV-Nutzung zu erreichen. Diese Politik ist jedoch verkehrt, weil hierbei übersehen wird, dass die ÖPNV-Nutzung per se umweltfreundlich ist. Er sollte viel genutzt werden, um starke Nachfrage zu erzeugen, damit Aufgabenträger gezwungen sind, ein starkes attraktives Angebot zu bestellen, damit eben Menschen vom umweltfeindlichen Automobil auf Bus und Bahn umsteigen. Zur Umweltfreundlichkeit gehört neben der Schadstoffproblematik auch die Verkehrssicherheit. Diese ist nun mal bei schienengebundenen Verkehrsmitteln am größten, da hier die Sicherheit nicht allein vom Fahrer/Menschen abhängt.

3. Fahrplanwechsel

Der Fahrplanwechsel hat einige Veränderungen im Busbereich mitgebracht, von denen manche nachteilig sind:

- **Linie 118** bietet außerhalb des Berufsverkehrs keine Anbindung mehr an **U**-Sengelmannstraße. Hier geht eine gute Umsteigemöglichkeit verloren. **U**-Alsterdorf ist nicht nur mit längerer Fahrzeit verbunden, sondern auch ein gefährlicher Umsteigepunkt, da hier niveaugleich Straßen überquert werden müssen.
- **Linie 12** bekommt eine unsinnige Linienführung nach **S**-Allermöhe. Die ehemalige Linie 334 macht zwar Sinn, ist aber als Feinerschließungslinie **nicht metrobuswürdig!**
- Die Fahrplangestaltung der Linien nach Geesthacht ist fehlorientiert (zu starke Bündelung der Abfahrtszeiten), Orientierung an Taktknoten in Geesthacht, anstatt an gleichmäßiger Verteilung der Fahrten. Auch fahren Busse zu selten und mit zu kurzen Wagen.

- **Linie 332** ist kein wirklich brauchbarer Ersatz für die Linie 12 hinsichtlich der Durchbindung Lohbrügge – Mohnhof, vor allem, da sie zu selten verkehrt. Es sollte schon auf dem Ostast das volle Fahrtenangebot vom Westast fahren und nicht nur das von der Vorgängerlinie 335 gewohnte. Umgekehrt sollte der derzeit nur zeitweilig bediente Westast **ganztägig** bedient werden.

4. XXL-Busse

Die von der HOCHBAHN seinerzeit bei von Hool bestellten XXL-Busse erweisen sich als technisch sehr störanfällig. Für den Fahrgastverkehr sind sie jedoch sehr angenehm, insbesondere auch wegen der gelungenen Innenraumgestaltung. Andere Busse dieser Bauart (z.B. von Hess) sind nicht so gelungen und daher wenig attraktiv. Durch den Einsatz der XXL-Busse (van Hool) ist das Reisen auf der Linie 102/5 erstmals erträglich geworden seit Einstellung der Straßenbahnlinie 2. Der Ersatz solcher Busse, aufgrund von Defekten Fahrzeugen durch normale Gelenkbusse ist im südlichen Bereich der Linie 5 geradezu eine Zumutung.

Um stets **genügend XXL-Busse**, also auch bei hoher Ausfallquote, für die Linie 5 bereitzuhalten, sollte darüber nachgedacht werden die **Linie 5 bis Nedderfeld zu verkürzen** und den nicht so ausgelasteten Nordabschnitt einer anderen Linie, mit normalen Gelenkbusen zu übertragen. Genauere Pläne müssen noch diskutiert werden bzw. werden im **HHF** veröffentlicht.

5. Abfahrtsbereiche Bergedorf

Mit dem Fahrplanwechsel sind aufgrund veränderte Linienführungen die Abfahrtsbereiche am Bergedorfer ZOB (**S**-Bergedorf) neu geordnet worden. Weil die Linie 332 nun eine Durchgangslinie von **U**-Mümmelmannsberg bis Friedhof Bergedorf geworden ist, muss sie künftig in Richtung **U**-Mümmelmannsberg den Abfahrtsbereich A nutzen, von wo auch die Metrobuslinie 12 in Richtung **U**-Mümmelmannsberg verkehrt. Die nummernmäßig zugehörige Linie 232, welche ebenfalls nach **U**-Mümmelmannsberg verkehrt, ist auch dorthin verlegt worden.

Erstmalig in der Geschichte des Bergedorfer ZOBs sowohl des früheren, als auch des jetzigen, verkehren nun alle Linien nach **U-Mümmelmannsberg endlich von einem Abfahrtsbereich!** Dazu noch von dem Ausgang naheliegenden Bereich A. Im Gegenzug wurde die zwar aufkommensstarke, aber qualitativ weniger wichtige Linie 234 (nur Feinerschließung, erschließt also nur Schlafstätten und lokale Einrichtungen, bietet keinen Tangentialverkehr!) sowie die anderen Nebenlinien 136 und 137 in den relativ weit vom Zugang entfernten Abfahrtsbereich C verlegt. Als Nebeneffekt bleibt zu hoffen, dass die 136 nach Reinbek nicht mehr so gut von Bergedorfer Zielen zu erreichen ist (u.a. Verlegung der Haltestelle Eisenbahnbrücke zum Finanzamt), so dass mehr Fahrgäste künftig mit der **S**-Bahn nah Reinbek fahren und ggf. ab dort die Linie 136 benutzen.

Nachteilig an der neuen Regelung soll sein, dass angeblich der Abfahrtsbereich A jetzt zu stark frequentiert wird. Zudem sind zwar die Linien nach **U**-Mümmelmannsberg zusammengefasst, jedoch die Linien, welche gleiche Nahziele bedienen (Sande, Lohbrügge Nord) auf verschiedene Abfahrtsbereiche verteilt (12, 234). Letzteres könnte man durch Teiltausch der Linienführung der beiden Linien ausgleichen.

6. HVV-FGB

Aus dem [HVV](#)-Fahrgastbeirat wird berichtet, dass demnächst Echtzeitdaten der Abfahrten der Verkehrsmittel bei der Fahrplanauskunft bereitgestellt werden sollen.

Außerdem plant der [HVV](#)-Fahrgastbeirat eine Stellungnahme zur Busbeschleunigung abzugeben, in der die Busbeschleunigung gelobt wird und sich gegen Mitbenutzung der Busspuren durch andere Verkehrsmittel (Fahrrad, Autos mit Fahrgemeinschaften und Elektromobile) ausgesprochen wird.

7. Gebaren von Verkehrsunternehmen

Ein wenig schöner Vorfall ereignete sich beim [metronom](#) der im Rahmen eine Jubiläumsfeier zwar einige Fahrgastorganisationen eingeladen hat, aber nicht alle. So erwartete auch der Fahrgastbeirat vom Landkreis Stade eine Einladung. Nachdem die erste E-mail-Anfrage nicht beantwortet worden war, erfolgte auf Nachfrage (zweite E-Mail) ein unfreundlicher Anruf seitens des Pressesprechers des [metronom](#).

Neben Verwunderung und Feststellung, dass sich solche Unfreundlichkeit gegenüber Fahrgästen nicht gehöre, gab es leider auch Verständnis für das Fehlverhalten des Pressesprechers. In diesem Falle wurde klargestellt, dass es sich hier nicht um ein privates Geburtstagsfeier) handelt, wo man einladen kann, wen man will, sondern um ein privates **Unternehmen**, das sich der Öffentlichkeit widmet und schon gewisse Ansprüche erfüllen muss.

8. Altona Nord

Ob der geplante Bahnhof Altona Nord (Verlegung Bahnhof Altona) je kommen wird ist ungewiss. Die **FIH** steht dem Projekt weitgehend ablehnend gegenüber:

- Geringe Erschließungswirkung im Bereich Diebsteich
- Fahrzeitverlangsamung durch zusätzlichen Halt in Altona für Züge, die zurzeit am Bahnhof Altona vorbeifahren.
- Gefahr der Verlagerung von Verkehrsströmen weg von der leistungsfähigen **S**-Bahn hin zum überlasteten Regionalverkehr und überlasteten Buslinien.
- Der Platz am Diebsteich sollte sinnvollerweise besser für ein **S**-Bahn-Betriebswerk bzw. dessen Gleisvorfeld genutzt werden. Dieses innenstadtnahe BW, welches dann den direkten Anschluss an **S**-Altona hätte, wäre besser gelegen als die heutigen Standorte Ohlsdorf und Elbgaustraße.