

Plenumssitzung 12.06.2019

TOP 1

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2

Das Protokoll der vorigen Sitzung wird angenommen. Zwei Teilnehmer nehmen dazu Stellung: Der Aufwand für Strafverfolgung, insbesondere Gefängnisstrafen als Ersatzfreiheitsstrafen sollte besser in den ÖPNV (z.B. als Ausgleich für entgangene Fahrgeldeinnahmen) investiert werden, da dadurch alle einen Vorteil hätten (Effizienzsteigerung). Die meisten Menschen, die wegen Schwarzfahrens im Gefängnis saßen, hätten ohnehin kein Geld für Fahrkarten. Um von denen etwas zu bekommen, sollte man für sie lieber günstige Fahrkarten anbieten als sie strafrechtlich zu verfolgen. Hinzu käme, dass das Argument mit der nicht mehr durchführbaren Personenfeststellung nicht ganz stimmen könne. Schließlich würden auch bei Verkehrs-Ordnungswidrigkeiten wie Falschparken die Personalien festgestellt.

TOP 3

MID 2017: Vorstellung der Ergebnisse für Hamburg und die Metropolregion

Hamburg hat die Stichprobe um 7000 aufgestockt. Der HVV hat die Stichprobe um weitere 5000 Haushalte aufgestockt. Beim Führerscheinbesitz gibt es im HVV-Gebiet eine leichte Tendenz, den Führerschein erst später zu machen. Dies führt zu einer höheren Nutzung des HVV Angebots in dieser Altersgruppe. Auf der anderen Seite nimmt die Führerscheinquote bei Senioren zu. Der HVV muss diese Gruppe daher besonders beachten. Hamburg hat etwa die gleiche PKW Ausstattung wie in München, jedoch ist in München die PKW-Nutzung bei Einwohnern mit hohem Einkommen geringer. 260 Mio. Wege werden am Tag in Deutschland zurückgelegt, die Zahl der Wege bleibt unverändert, sie werden jedoch länger. In Hamburg hat der modal split beim Fahrrad (2008: 12 %, 2017: 15 %) und beim ÖV (19 auf 22% von 2008 auf 2017) zugenommen. 6,0 Mio. Wege werden von den Hamburgern pro Tag zurückgelegt werden. 1% Veränderung im Modal Split bedeutet eine Veränderung von 22 Mio. Wegen pro Jahr. Es gibt keine ausgeprägte Nachmittagsspitze mehr. Erst ab 19 Uhr ist eine deutliche Abflachung gegeben. Der HVV wird sich die Ergebnisse heruntergebrochen auf die einzelnen Stadtteile ansehen, um die Marktpotenziale zu erkennen. Im Vergleich zu München könnte Hamburg im Bereich der höheren Einkommen noch Marktanteile für den ÖV gewinnen.

Wie werden die Erkenntnisse in aktives Handeln umgesetzt?

Der HVV kann aus den Datensätzen eine Menge Nutzen ziehen. Die Verknüpfung mit soziodemografischen Daten ist hilfreich. Es wird ermittelt, wo die Bevölkerung der ÖV Angebot gut beurteilt, es aber noch nicht so gut nutzt. Die Wegedaten sind wegen der Quelle-Ziel Information hilfreich. Durch die Studie ist jetzt auch die Verteilung zwischen PKW und ÖV bekannt.

Führerscheinbesitz:

Ältere Frauen haben derzeit eine geringere Führerscheinquote als gleich alte Männer. In Zukunft wird der Anteil der Frauen an Führerscheinbesitzern dem der Männer entsprechen.

Dementsprechend haben künftig mehr Menschen einen Führerschein und können wählen, ob sie den ÖV nutzen oder das Auto.

Befragungen:

Ein Mitglied des FGBR berichtet von seiner persönlichen Erfahrung bei einer Befragung. Hierbei wurde die Einstiegshaltestelle nicht abgefragt. Es wird diskutiert, ob PKW und Führerschein eine Frage des Geldes sind. Der Freizeitverkehr hat an Bedeutung gewonnen. Hier gibt es auch Kombifahrten, die mehreren Zwecken dienen. Der Freizeitverkehr findet auch viel in den Randzeiten statt, dort hat der HVV noch Kapazitäten. Der Anteil des ÖV liegt hier bei 12%.

Es müsste das Angebot/Nutzung dort verbessert werden, wo das ÖV Angebot heute schlecht ist. Eine räumliche Differenzierung in den Kreisen ist mit den vorliegenden Daten nicht möglich.

In Hamburg ist im Vergleich z.B. zu Cuxhaven die Führerscheinquote für junge Leute geringer, wahrscheinlich weil das Verkehrsangebot besser ist.

Im Marketing wird jetzt stärker an die Senioren herangetreten, damit beim Übergang von der Arbeitstätigkeit zur Rente die Nutzung des ÖV nicht verloren geht. Derzeit gehen dem HVV in diesem Kundenkreis Marktanteile verloren. Es wird angemerkt, dass für Senioren kein Angebot wie eine Streifenkarte für die gelegentliche Nutzung besteht. Der HVV wird elektronische Angebote wie E-Ticket oder Check-in/Be-out ausbauen. Im Moment gibt es beim Electronic Ticketing noch Probleme. Der Vorschlag, ein monatliches Guthaben mit entsprechendem Abschlag für einzelne Fahrten anzubieten, wird als Anregung vom HVV aufgenommen.

Nutzungen wie Einkaufen und Kinder zur Schule zu bringen sind in Hamburg gut gelöst, im Umland ist dies aber nicht so gut möglich.

Viele Senioren kaufen eine Abokarte, damit sie nicht bei jeder Fahrt überlegen müssen. Sie wollen mobil bleiben. Die Abschaffung der Sperrzeiten wird deswegen begrüßt. Voraussichtlich gilt dies zum 1.1.2020.

Die geplante HVV Bestpreisfunktion wird als sehr vorteilhaft angesehen (mit Check in/Be out).

TOP 4

Aktuelles:

Fahrgastzahlen 2018 um 0,5% gestiegen, dies entspricht 3,8 Mio. Fahrgäste mehr. Die Einnahmen stiegen um 1,7%. Rückgänge gab es bei den Teilzeitkarten, im Gelegenheitsverkehr, bei Schülern und Auszubildenden. Im Q1/2019 gab es einen Rückgang um 0,1% (im gesamten HVV). Es werden verschiedene Ursachen vermutet: Kein richtiger Winter wie im Vorjahr, höhere Schwarzfahrerquote (möglicher Zusammenhang mit dem E-Ticket, das derzeit noch nicht überall geprüft werden kann), Absinken der Qualität, insbesondere diejenige der S-Bahn. Das Angebot wurde in Hamburg ausgeweitet (für ca. 15 Mio. Kosten), bei der S-Bahn teilweise um 50% mehr Kapazität durch Langzüge. In der letzten Woche hat es einen Termin mit Herrn Arnecke/S-Bahn und Senator Westhagemann gegeben. Verspätungen und Zugausfälle haben sich auf ein nie dagewesenes Maß erhöht. Es gibt Probleme bei der

Infrastruktur, beispielsweise eine 10 km/h Langsamfahrstelle bei der Billebrücke (S21/S2), zwei Weichen in Harburg waren schadhaft, Personen im Tunnel mit Konsequenz der Stromabschaltung. Es gibt zu wenige Triebfahrzeugführer. Die Ausbildungsmenge wurde verdoppelt. Viele sind früher weggegangen, z.B. zum Fernverkehr oder zum Güterverkehr (dort wird mehr bezahlt). Die Werkstatt arbeitet im 3-Schichten-Betrieb. Von der neuen Baureihe 490 wurden bislang nur 35 Fahrzeuge geliefert, es sollten aber schon zu Ende 2018 60 Stück vorhanden sein. Es gibt verschiedene „Kinderkrankheiten“ an den Fahrzeugen. Bemängelt wurde auch die Information im Störfall. Die Haltestellen sollen frei gestaltbare Anzeigen bekommen. Es soll in Zukunft möglich sein, direkte Ansagen in die Fahrzeuge zu übertragen. Mehr Zäune sollen zur Verhinderung des Betretens der Gleisanlagen errichtet werden. Digitalisierung soll vorangetrieben werden. Auf der Strecke nach Bergedorf soll zukünftig das moderne elektronische Zugsicherungssystem ETCS eine dichtere Zugfolge ermöglichen. Dies ist insbesondere bei Störungen hilfreich.

Auf die Frage nach der Vernachlässigung der Infrastruktur und der Anschlusssicherung zum Bus:

Manche Infrastruktur kommt jetzt in die Jahre, nach 50 Jahre ist eine Erneuerung erforderlich. Der HVV ist an dem Thema Anschlusssicherung seit vielen Jahren dran. Mit der Einführung der Echtzeitinformation auch bei weiteren Verkehrsunternehmen soll dies möglich werden.

Vorschlag aus dem Fahrgastbeirat:

Keine S-Bahnfahrzeuge der ältesten Baureihe 472 mehr ausmustern bis die neue Baureihe 490 zuverlässig ist.

Warum ist gerade die S-Bahn das Opfer von Personen im Gleis und nicht die Hochbahn?

Hierauf gibt es keine eindeutige Antwort.

Ein Mitglied des Fahrgastbeirats bemerkt, dass das automatische Schließen der Türen der Baureihe 490 und die Art der Abfertigung zu Türstörungen führt. Die Türen sollten daher außer im Winter offen bleiben (aber Problem Klimaanlage).

Anschlussverluste:

Bei der S-Bahn gibt es viele Verspätungen im Bereich von 5 bis 10 Minuten. Es gibt daher viele Anschlussverluste zur KVG. Die Konsequenz wäre eine Verlängerung der Umsteigezeiten. KVG und Kreis sind hierfür die Ansprechpartner.

Unzureichende Fahrgastinformation der S-Bahn im Störfall:

Bei einer mehrstündigen Weichenstörung in Ohlsdorf auf der S1 gab es seitens der S-Bahn nur unzureichende Informationen. In der DB App wurden die Fahrten zum Flughafen als planmäßig angezeigt, obwohl alle Bahnen nur nach Poppenbüttel geführt wurden. Es gab in Ohlsdorf keine Hinweise wo der Ersatzverkehr abfährt. Die HVV-Schilder hinter den Windschutzscheiben der Taxis sind aus der Ferne nicht zu erkennen.

E-Tretroller im HVV:

In Kürze tritt eine Verordnung über E-Tretroller in Kraft. Private Roller werden voraussichtlich mitgenommen werden. Dies kann mit den bestehenden Beförderungsbedingungen abgedeckt werden. Die Tretroller müssen aber zusammengeklappt werden, ansonsten gelten die Bestimmungen wie für Fahrräder.

TOP 5

Anträge und Berichte aus den Arbeitsgruppen: keine

TOP 6

In Schenefeld sind alle Stadtpläne verschwunden. Eine verschmutzte Haltestelle wurde mittlerweile in Ordnung gebracht. Der Bauamtsleiter hat geschrieben, dass er recherchieren muss. Am Windmühlenweg gibt es eine neue Haltestelle, aber es fehlen die Stadtpläne. Das Problem ist, dass die Haltestellenunterstände baulich für das Anbringen der Pläne vorbereitet sein müssen. Dies ist derzeit nicht der Fall. Es gibt im HVV Gebiet viele verschiedene Verträge zur Ausstattung der Haltestellen.

Im FGBR des Landkreises Hamburg wurde früher extra Treffen mit Busfahrern zum gegenseitigen Austausch durchgeführt.

Busersatzverkehr Langenhorn Markt – Ohlsdorf: Fahrradmitnahme auch in der HVZ nördlich von Langenhorn Markt. Dies wird vom HVV wegen der mangelnden Kapazität grundsätzlich abgelehnt. Die Entscheidungen liegen letztlich beim Fahrpersonal.