

Plenumssitzung 27.11.19

TOP 1

Die Tagesordnung wird genehmigt.

TOP 2

Das Protokoll der vorigen Sitzung wird ohne Änderung angenommen.

TOP 3 - Aktuelles

Die Fahrgastzahlen bis zum Sitzungszeitpunkt weisen nach Negativtrend Anfang des Jahres einen sehr moderaten Anstieg auf: es sind Stand September 0,2 % mehr.

Die Tarifdiskussion ist diesmal in der Öffentlichkeit sehr negativ angekommen. Mit den Verbundpartnern und Umlandkreisen abgestimmt hatte der Verkehrsverbund eine Erhöhung von 2,2 % beantragt. Nach Entscheidung des Hamburger Bürgermeisters durften die Einzeltarife nur um max. 1,8% erhöht werden (Ausnahme Einzelticket Hamburg AB, da Ende 2018 nicht erhöht). Außerdem sollten die Tarife für Schüler, Auszubildende und Senioren nicht erhöht werden; insgesamt beträgt die Tarifierhöhung nun netto 1,3 %. Für lange Reiseweiten nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen gibt es eine Erhöhung um 2,3 %. Der neue Tarif gilt ab 15.12.19.

Die Sperrzeit bei Seniorenkarten fällt weg und wird für berufstätige Personen ab 63 Jahren zu einem geringeren Tarif gegenüber anderen Zeitkarten führen.

Die angestrebte Schülerfreifahrt wird auch dazu führen, dass in der Hauptverkehrszeit die bisher zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Schülern zusätzlich in die Fahrzeuge einsteigen.

Am 04.12. beginnt im Aufsichtsrat eine Grundsatzdiskussion über eine mögliche Tarifreform. Der HVV wird ohne inhaltliche Vorgabe in die Diskussion gehen. In jeglicher Tarifdiskussion gibt es das magische Dreieck zwischen günstigem (aber nicht ergiebigem), gerechtem (aber sehr differenziertem) oder verständlichem Tarif. Zwischen neuer Struktur und Ausgleichen von Schwächen des bisherigen Tarifs kann alles dabei herauskommen. Ergebnisse werden in zwei bis drei Jahren erwartet. Der HVV-Fahrgastbeirat wird zu gegebener Zeit informiert und beteiligt.

Der von der Hamburger Politik proklamierte Hamburg-Takt führt zu einer erheblichen Ausweitung der Angebote im ÖPNV. Allerdings sind zuvor auch erhebliche Eingriffe in die Infrastruktur zu erwarten. Dieses Thema wird bei der nächsten Sitzung wieder aufgenommen.

Nach 20 Jahren Planungszeit steht nun die Finanzierung der S4. Der Bund wird ca. 84 % der Kosten tragen, da die Strecke auch Bestandteil der Festen Fehmarnbelt-Querung ist und insofern teilweise aus dem Bundesverkehrswegeplan finanziert werden kann.

Die Bürgerschaft hat beschlossen, die U5 solle gebaut werden. Dies betrifft zunächst den Abschnitt Bramfeld bis City Nord.

Osdorf wird nicht durch die U5, sondern durch eine an der Holstenstraße ausfädelnde S32 angebunden, die entlang der Bahrenfelder/Luruper Chaussee führen soll. Durch diese Linie werden die Science-City, die Uni Hamburg und die Uni Harburg verbunden.

Während der erste Planfeststellungsabschnitt in Hamburg der S21-Planung fertig ist, fehlt noch die Planfeststellung in Schleswig-Holstein, da man nun doch im Bereich Ellerau eingleisig fahren will, nachdem es zu viele Bürgerproteste gegeben hat. Dies führt aber wohl zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 3 Minuten in Richtung Kaltenkirchen. Diese Planänderung erhöht den Nutzen-Kostenfaktor auf 1,9. Vorteil ist die umsteigefreie Fahrt von Kaltenkirchen - Quickborn nach

Hamburg. An der Strecke sollten sinnvollerweise auch Wohnungen gebaut werden, die von einer Schnellbahnanbindung profitieren können.

Im neuen Fahrplan werden Xpressbusse eingesetzt, die zum Teil Eilbusse ersetzen, aber auch auf neuen Strecken fahren, wie der Ende 2018 eingeführte Xpressbus von Harburg nach Bergedorf.

Die vollständige Eröffnung der S-Bahn-Station Elbbrücken zum 15.12.19 wird von einigen Mitgliedern nach dem erkennbaren Bauzustand bezweifelt. Die Bahn behauptete das Gegenteil.

U Oldenfelde wird schon am 09.12. eröffnet.

Wunsch aus dem Plenum: Die Schnellbahnbetreiber möchten sich doch um Bettler und „wilde“ Musiker sowie Graffiti an den Fahrzeugen kümmern. Letzteres ist natürlich auch die Frage des Vorhandenseins von Ersatzfahrzeugen.

Das Abarbeiten der im Vorjahr aufgestellten Themensammlung soll durch die Arbeitsgruppen überprüft werden.

Nach wie vor hat S-Bahn Schwierigkeiten mit der neuen Baureihe 490, vor allen Dingen auf der S2/S21. Von 60 bestellten Fahrzeugen sind erst 48 ausgeliefert, die aber noch mit Kinderkrankheiten behaftet sind. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mittlerweile auf 95 km/h hochgesetzt. Immer wieder gibt es Türstörungen, die manuell durch den Triebfahrzeugführer behoben werden müssen. Dies soll künftig vom Triebkopf aus machbar sein. Viele der Störungen werden durch sich gegen die schließenden Türen stemmenden Fahrgäste provoziert. Die Triebzüge müssen nun nicht mehr alle 6.000 km in die Überprüfung. Software-Updates sollen Fehler verringern. Ein weiteres Problem ist die Infrastruktur, die punktuell zu Störungen mit Auswirkungen auf das gesamte System führen kann.

Viermal jährlich findet nun ein „Runder Tisch“ S-Bahn statt, an dem neben der S-Bahn auch Frau Herbort als Konzernbevollmächtigte, DB Netz, DB StUS, die Stadt und der HVV beteiligt sind. Die Hoffnung auf Verbesserungen bleibt. Der Vorschlag, Fahrpläne an die unterdurchschnittliche Pünktlichkeit anzupassen, wird von der Versammlung abgelehnt.

Die Pünktlichkeit der S-Bahn liegt derzeit unter den geforderten 94 %.

Obwohl Fahrgastzählgeräte tlw. eine Steigerung von 5 % zeigen, ist dies aus den Fahrkartenverkäufen nicht abzulesen. Die Zahl der Fahrgäste wird gezählt mit Fahrgastzählgeräten und Zählern dies dient der Einnahmeaufteilung zwischen den Verbundpartnern. Linien werden dabei nur alle fünf Jahre gezählt. Die vom HVV angegebenen Fahrgastzahlen werden aus den verkauften Tickets ermittelt.

Die Zahl der Schwarzfahrer liegt wieder auf dem Niveau wie vor der Einführung des Vorbeeinstiegs.

An vielen Ecken stößt man an Kapazitätsgrenzen.

Haltestellenbaubedingt sind Langzüge auf der U3 nicht einsetzbar.

Eine Verbesserung verspricht der HVV sich durch zwei neue Mitarbeiter, eine Baustellenkoordinatorin und einen Baustellenkommunikator. Beide sollen sich mit den städtischen bzw. bezirklichen Kollegen absprechen.

Kurz angesprochen wird die Verlegung der DB-Autozug-Verladestation zur Elbgaustraße, welche aber nur wenig Auswirkung auf den HVV-Verkehr hat.

TOP 4 - Facebook

Frau Delia Beyer stellt sich als verantwortliche Mitarbeiterin für den HVV-Facebook-Auftritt vor. Seit dem Sommer 2018 betreut sie die offizielle Seite, nachdem es ja schon private Fanseiten gab. Die Seite hat etwa 8.500 Abonnenten und etwa 8.000 Fans. Für filmische Darstellungen bedient man sich auch der Plattform YouTube. Hauptinteressensschwerpunkte sind bei den Fans aktuell die Pünktlichkeit, der Tarif und die HVV-Südausweitung. Erläutert wurde dort auch die HVV-Card.

Aufgrund der Facebook-Struktur eignet sich die Seite nicht für die Weitergabe von aktuellen Störungsmeldungen.

Die Seite will begeistern, erklären und informieren.

Als Themenschwerpunkte wurden und werden gesehen: aktuell Weihnachtsmärkte, generell: die Angebotsoffensive, die Tarifierung, das Heimwegtelefon und ein besseres Miteinander bei der ÖV-Nutzung.

Wenn Themen gestreut werden sollen, kann man bei Facebook gegen Entgelt ein entsprechendes Werbemittel nutzen. Die Kosten sind vergleichsweise gering. Mit dem Einsatz von 1.000 €/ Jahr lässt sich schon Einiges bewegen. Ein Vorteil gegenüber anderen Werbemaßnahmen ist eine sehr konkrete und gezielte Aussteuerung der Werbemittel/Anzeigen, da man sehr viele Charakteristika der gewünschten Zielgruppe voreinstellen kann. Somit werden die Anzeigen dann auch nur an diesen Personenkreis ausgespielt.

Hauptnutzer sind Hamburger im Alter von 20-45 Jahren. Nutzung im Umland eher gering. Seltsamerweise gibt es viele Fans aus Berlin, aber auch Exoten wie aus Saudi-Arabien.

Man macht sich künftig Gedanken darüber, wie man Fahrgäste bei Störungen schnell informieren kann. Hierbei geht es natürlich nicht nur um die Nutzer elektronischer Medien.

Einen (für den User nicht sichtbaren) Austausch zwischen den verschiedenen Seitenbetreibern (hier HVV, AKN, HHA, S-Bahn und VHH) bietet Facelift.

Verbundverkehrsunternehmen mit Social-Media-Auftritten:

- Facebook: AKN, erixx, Globetrotter Reisen, Hamburger Hochbahn, metronom, Nahbus, S-Bahn Hamburg, VHH, VLP, Becker Tours GmbH, evb
- Twitter: Hamburger Hochbahn, metronom, Nahbus, S-Bahn Hamburg, VHH, VLP
- Instagram: Nordbahn, S-Bahn Hamburg, VHH

TOP 5 - Anträge und Berichte aus den AGs

Offen ist noch das Thema einer Aufschlüsselung der Pünktlichkeit nach Tageszeit und Linien.

Die Herausnahme von Bussen aus der Mönckebergstraße wird diskutiert, aber von Einigen als nicht zielführend gesehen. Es gäbe sicher vor der ÖPNV-Schwächung noch andere Nutzer der Straße, die man hier verbannen sollte. Alles, was nicht die Mö als Quelle oder Ziel hat, stehe hier mit den Bussen in Konkurrenz. Dass die Steinstraße keine adäquate Alternative sei, zeige sich immer dann, wenn die Mö wie so oft gesperrt ist. Die Ausweichstrecke zur Hauptstrecke zu machen führe nur zu einem weiteren Verdrängungswettbewerb. Einen Testlauf für die (Un-)Sinnigkeit dieser Idee würden die Bauarbeiten an der U3 darstellen. Auch zwischen den Innenstadt-Haltestellen hätten die Busse eine große Bedeutung. Kaum jemand gehe in die Minus-1- oder 2-Ebene, um nur eine oder zwei Stationen zu fahren. Die Stadt müsse auch weiterhin für Parkhaus-Nutzer erreichbar sein. Der HVV führt aus, dass schon in Kürze Busse über die Steinstraße fahren müssen, weil die Mönckebergstraße heute schon mit Bussen überlastet ist. Eine Verlagerung von Buslinien in die Steinstraße ist nach Auffassung des HVV auch machbar, weil die Wege von dort in die Mönckebergstraße nur kurz sind, setzt aber Änderungen in der Steinstraße voraus.

Für den Busverkehr will man eine Steigerung von 300 auf 450 Mio. Fahrgästen erreichen. Dies setzt eine massive Erhöhung der Kapazitäten voraus. Der politisch gewollte Verzicht auf eine Straßenbahn ist nach Auffassung einiger Teilnehmer ein großes Manko für die Verkehrsentwicklung unserer Stadt.

Gerald List und Roman Berlin haben das bundesweite Fahrgastbeiratstreffen in Darmstadt besucht. Die Arbeitsweise des HVV-Beirats ist im Vergleich zu anderen Beiräten als effektiv zu betrachten. In Frankfurt stellt sich der Fahrgastbeirat mit einem Flyer vor. Auch Facebook-Auftritte werden betrieben. Die Rundfrage nach einem Forum auf der Seite Fahrgastbeiraete.de zum Austausch über HVV-FGB-Themen stößt zunächst nur auf sehr überschaubares Interesse.

Die Verleihung des HVV-Fahrgastbeiratspreises findet am 12.12. statt. Ausgezeichnet wird ein VHH-Mitarbeiter, der sich vorbildlich um Fahrgäste bei Schienenersatzverkehren gekümmert hat. Die Öffentlichkeit wird für unsere Forderung nach mehr Fahrgastbetreuern bei Schienenersatzverkehren sein. Es wird eine Pressemitteilung des HVV dazu geben.

Für den zehnmütigen Vortrag des FGB-Sprechers im HVV-Aufsichtsrat sind folgende Themen angedacht:

Sinkende Zufriedenheit der Fahrgäste

Fahrgastbeiratspreis

Entfall der automatischen Tariferhöhung

Ausbau von Kapazitäten

Nutzen von Reserven

Vermeidung von Überlastungen

Mehr Personal beim HVV selbst

Mehr Busspuren

P+R im Umland verbilligen

Wo sollen Busse überliegen?

Sollen Busfahrer in den Pausen auch die Fahrzeuge wechseln? (überlastete Busanlagen z.B.

Altona, Harburg ⇔ Gewerkschaftsforderungen)

Schienenersatzverkehre (auch Thema in der AG Fahrgastinfo & Qualität)