

Protokollbericht FIH-Sitzung 17.08.2006

Teilnehmer:

Stefan Benecke, Ewald Brincken (stellvertretender Kassenwart), Michael Cleve (ProBahn, Gast), Michael Kretschmar, Klaus Müller, Jörn Pimsl, Sigrid Pohlmann (ProBahn), Jürgen Polak (Schriftführer), Martin Potthast (Sprecher, Protokoll), Werner Rönsch (HFF-Versand), Günther Stoltze (Kassenwart), Jürgen Susott (HHF-Redakteur), Birger Wolter (ProBahn), Marcus Wulff

1. Durchlassfähigkeit der Verbindungsbahn (*Werner*)

Werner hat das Anliegen die Kapazität der **Verbindungsbahn** (Fernbahnstrecke) zu erhöhen. Der Engpass der Strecke ist der nur zweigleisige Haltepunkt in Hamburg Dammtor. *Werner* schlägt vor den halt einiger Züge in Hamburg Dammtor zu streichen, wodurch 20 statt 12 Züge pro Stunde die Verbindungsbahn nutzen könnten. Es gibt einen Leserbrief von FIH-Mitglied *Karlheinz Rößler* aus München zu diesem Thema. *Sigrid* meint, dass alle Züge am Dammtor halten müssen. So entsteht eine Diskussion. *Michael* schlägt eine Durchbindung der Züge in Hamburg Kiel –Bremen usw. vor. Birger meint dass sei erst ab 2012 bzw. 2014, da dann neu ausgeschrieben wird. *Jürgen* sieht in der Zweisystem-S-Bahn eine Möglichkeit zur Lösung des Engpassproblems, da RB-Züge dann auch durch den City-S-Bahn-Tunnel geleitet werden könnten *Birger* teilte mit, dass die RB-Züge der R30 und der R40 demnächst (nach der Ausschreibung) auf Doppelstockwagen umgestellt werden, was Zweisystemzüge ausschließt. Zum Abschluss rief *Werner* dazu auf für das nächste HFF einen Leserbrief auf den Leserbrief von *Karlheinz Rößler* zu schreiben.

2. Chipkarte Holland Amsterdam (*Ewald*)

Ewald erzählt, dass in Holland bereits Erprobungen mit elektronischen Fahrkarten (Chipsystem) gemacht werden. Auch für Hamburg wäre das eine Möglichkeit.

→ Ein System indem jedoch erst nachträglich berechnet wird, ist für die Fahrgäste mit einem Risiko verbunden. Außerdem bietet es im Gegensatz zu Zeitkarten stets den Anreiz die eine oder andere Fahrt zu unterlassen zu meiden, um Geld zuspahren. Letztenendes könnte dieses zu minder Einnahmen führen. Außerdem muss der Barrierefreie Zugang zum ÖPNV stets gewahrt bleiben.

3. Kürzung der Regionalisierungsmittel (*Ewald*)

Ewald stellt die Frage, zu welchen Einschränkungen im HVV-Verkehr die Kürzung der Regionalisierungsmittel führen wird.

→ Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist noch nichts Genaues bekannt.

4. Nachtbetrieb (*Jörn*)

Jörn schlägt vor, das Angebot im Nacht und Tagesrandverkehr der Nachfrage anzupassen, also mehr Fahrten in der Nacht anzubieten, dafür in den frühen Morgenstunden am Sonntag auszudünnen. (alle 40 statt alle 20 Minuten im Busverkehr usw.)

Martin lehnt einen 40-Minuten-Takt strikt ab, da dieser unattraktiv ist (nicht kompatibel zum Stunden-Takt). Man solle dann auf extrem schwach genutzten Linien gleich einen 1-Stunden-Takt einführen.

5. Elmshorn (*Jürgen, Sigrid*)

Auf Anfrage von *Jürgen* berichtet *Sigrid*, dass in Elmshorn der Aufzug zum Mittelbahnsteig endlich gebaut werden soll. (Er wird die nördliche Treppe ersetzen) und täglich nur von 6 bis 22 Uhr in Betrieb sein. Das Problem mit der Drogenszene am Bahnhof habe man so langsam im Griff.

6. AST (*Klaus*)

Klaus erwähnt die Verschlechterung des Busangebotes in Brunsbek und Kronshorst zum kommenden Fahrplanwechsel durch Umstellung der Fahrten außerhalb des Schülerverkehrs auf Anrufsammeltaxi (AST). Nachteile:

1. Voranmeldung notwendig, was Spontanentscheidungen verhindert
2. Extrazuschlag pro Fahrt auch für Zeitkarteninhaber, somit unkalkulierbar für den Fahrgast

→ *Jürgen* schlägt vor einen HFF-Artikel für Neugestaltung eines fahrgastfreundlichen Busverkehrs anzufertigen, der aber „realistisch“ sei.