



JEDEN TAG GUT ANKOMMEN

Verbundbericht 2015

Komm gut nach Hause

HVV

G GRUSSWORT DES STAATSRATES

*Liebe Leserin,
lieber Leser,*

im vergangenen Jahr haben 751 Millionen Fahrgäste das Verkehrsangebot im HVV genutzt, das sind 1,7 Prozent mehr als 2014. Und es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung auch im Jahr 2016 anhält. Die Rahmenbedingungen stimmen: Hamburg und die Metropolregion insgesamt wachsen, die wirtschaftliche Entwicklung ist sehr positiv, die Beschäftigung steigt, der Tourismus boomt und mit der Eröffnung der Elbphilharmonie am 11. Januar 2017 steht ein großes Ereignis bevor.

Doch die öffentlichen Verkehrsmittel dürfen sich auf diesen Rahmenbedingungen nicht ausruhen, sondern müssen stetig verbessert werden, damit die wachsende Nachfrage auch künftig in guter Qualität bedient werden kann. Deshalb werden derzeit die planerischen Voraussetzungen für eine neue U-Bahn-Linie U5 von Bramfeld über die City Nord bis zum Siemersplatz inklusive der Schienenanbindung des Osdorfer Born und der Arenen im Volkspark vorangetrieben. Die Planungen für die enorm wichtige S4 zwischen Altona und Bad Oldesloe sind weiter vorangeschritten; gemeinsam mit Schleswig-Holstein verhandeln wir mit dem Bund über die Finanzierung. Die S21 wird ab Eidelstedt künftig die Trasse der A1 bis Kaltenkirchen befahren. Die Verlängerung der U4 bis an die Elbbrücken ist im Bau, auch die S-Bahn soll dort künftig halten. Im Zusammenhang mit der gescheiterten Olympia-Bewerbung ist ein umfassendes Verkehrskonzept entwickelt worden, das viele kleinere, aber wirksame Projekte enthält, die weiter verfolgt werden sollen. Weitere Maßnahmen wie der Abzweig der U4

in die Horner Geest, der Bau mehrerer neuer Haltestellen, der barrierefreie Ausbau der Stationen und die ständige Anpassung des Busnetzes zeugen davon, dass die öffentlichen Verkehrsmittel ein Schwerpunkt der Politik in Hamburg und der Metropolregion sind und bleiben werden. Denn ein funktionierendes Nahverkehrssystem ist auch eine wichtige Voraussetzung für gesundes wirtschaftliches Wachstum.

Viel Spaß beim Lesen!

Andreas Rieckhof

Ihr Andreas Rieckhof
Staatsrat der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation und
Aufsichtsratsvorsitzender der HVV GmbH



VORWORT DER GESCHÄFTSFÜHRUNG

Liebe Leserin,
Lieber Leser,

wir freuen uns über die positive Entwicklung im letzten Jahr und versuchen unsererseits einiges, damit diese so bleibt. Ein wichtiges Instrument dafür ist unsere kontinuierliche Selbstkontrolle hinsichtlich der Pünktlichkeit, der Sauberkeit und der Sicherheit. Dafür vergleichen wir die Ergebnisse eines eigens entwickelten Qualitätssteuerungsverfahrens mit den Ergebnissen des ÖPNV-Kundenbarometers und werten diese entsprechend aus.

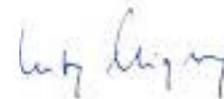
Der demographische Wandel macht auch vor dem ÖPNV nicht halt. Es gibt immer mehr ältere Fahrgäste. Dies stellt den HVV vor neue Herausforderungen. Der knapp bemessene Raum in unseren Fahrzeugen muss unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden: hohe Sitzplatzverfügbarkeit sowie Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle. Zusammen mit den Verbundverkehrsunternehmen arbeiten wir an Lösungen.

Auch die mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Fahrgäste nimmt der HVV seit einiger Zeit stärker in den Fokus. Das Ziel ist es, dass auch sie künftig ohne fremde Hilfe den Nahverkehr nutzen können. Die HVV-Mitarbeiterinnen Michaela Sy und Regina Hoefert erzählen in einem Interview, wie der HVV dieses Ziel erreichen will und welche Meilensteine bisher bewältigt worden sind.

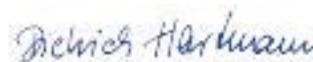
Ein weiteres Thema, das uns im letzten Jahr vor neue Herausforderungen gestellt hat, ist der Zuzug von Flüchtlingen. Zigtausende Menschen haben im Verbundgebiet Zuflucht gesucht, um einen Neuanfang zu starten. In Hamburg sichert die HVV-Mobilitätskarte Flüchtlingen Mobilität zu. Mit dieser obligatorischen Fahrkarte können beispielweise Behördentermine, Sprachkurse und medizinische Einrichtungen leichter zugänglich gemacht werden.

Und last but not least enthält dieser Verbundbericht ein kurzes Resümee über den 50. Geburtstag des ältesten Verkehrsverbundes der Welt.

Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen



Lutz Aigner



Dietrich Hartmann

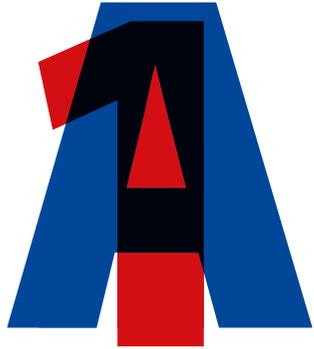


Die Verkehrsunternehmen im HVV und ihre Kernbedienungsgebiete

Schleswig Holstein



Niedersachsen



DIE ZUKUNFT IM BLICK

- 6 Angebot gleich Nachfrage?
- 7 Der HVV bereitet sich auf die Vergabewelle vor



UNTERWEGS IM HVV

- 8 Ehrlich währt am längsten
- 10 Marathon mal anders
- 11 Herzlich willkommen in Hamburg!



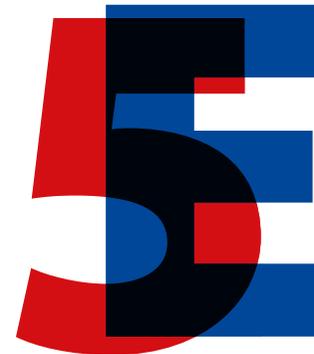
IM VERBUND ERFOLGREICH

- 12 Der Kunde ist König
- 13 Ein Jahr in Zahlen
- 14 Erfolge des neuen Absatzmarketings
- 16 Die Geburtstagsaktionen für unsere Kunden
- 17 Die neue Werbekampagne kommt an



GUTES NOCH BESSER MACHEN

- 18 Flexibel bedient im HVV
- 19 Mit der Busbeschleunigung schneller ans Ziel
- 20 Eine saubere Sache:
Neues von unseren Haltestellen
- 22 Infrastrukturprojekt I
- 23 Infrastrukturprojekt II
- 24 Barrierefrei – auf allen Ebenen



IMMER RICHTIG ANKOMMEN

- 28 Mitnahme von E-Scootern
- 29 Neues von Park+Ride



ORGANE DER HVV GMBH

- 30 Mitglieder des Aufsichtsrats 2015
- 30 Gesellschafter der HVV GmbH
- 30 Impressum

ANGEBOT GLEICH NACHFRAGE?

Schon mit der Gründung des HVV vor über 50 Jahren wurde eine eigene kleine Abteilung eingerichtet, die Verkehrserhebungen durchführt. Die Erhebungen finden in Form von Zählungen und Befragungen der Fahrgäste in Bussen, Schnellbahnen, Regionalzügen und Hafenfähren im Verbundgebiet statt.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebungen sind Grundlage für die Verteilung der Einnahmen zwischen den Verkehrsunternehmen im HVV. Darüber hinaus stellen die Daten eine wichtige Basis zur Ermittlung der Auslastung der jeweiligen Fahrten und der Linien dar.

Für die Angebotsplanung lassen sich daraus wichtige Erkenntnisse gewinnen, um die Fahrpläne, die Bedienungstakte der Linien sowie die Anschlüsse auf die Fahrgastnachfrage anzupassen.

Für die Organisation und die Vorbereitung der Erhebungen ist eine umfassende Netzkenntnis erforderlich. Um jede Linie repräsentativ zu erheben, sind neben Ferienterminen und Feiertagen auch die Informationen zu Baustellen und Großveranstaltungen zu berücksichtigen.

Die Verkehrserheber sind von frühmorgens bis spätabends und auch nachts unterwegs, da in der Regel alle Fahrten einer Linie an einem Tag erhoben werden. Die Zählungen und Befragungen der Fahrgäste erfolgen immer im Fahrzeug. Zudem ist an jeder Haltestelle die Zahl der Einsteiger und Aussteiger zu ermitteln. Auf stark frequentierten Haltestellen und großen Busanlagen erfordert diese Aufgabe ein geschultes Auge. Während der Fahrt werden bei der Verkehrserhebung Fahrgäste sowohl nach der Art ihres Fahrausweises, als auch nach der Ein- und Ausstiegshaltestelle befragt.



DER HVV BEREITET SICH AUF DIE VERGABEWELLE VOR



In den nächsten Jahren wird die Zahl der Vergabeverfahren für Busverkehrsleistungen sprunghaft ansteigen. Ein Höhepunkt wird 2019/2020 erreicht. Es gehört zu den Aufgaben der HVV GmbH, ihre Gesellschafter auf Wunsch bei diesen Vergaben zu unterstützen. Die schleswig-holsteinischen Kreise im HVV haben diesen Wunsch bereits geäußert. Auch den Landkreis Harburg im Süden und die vergabedurchführende Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) wird die HVV GmbH beratend unterstützen.

Vor Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370/2007 im Dezember 2009 sind viele Verkehrsverträge im gesamten Bundesgebiet neu geschlossen worden – so auch im Gebiet des Hamburger Verkehrsverbundes. In der Regel wurden diese Verkehrsverträge mit der maximal zulässigen Laufzeit von zehn Jahren abgeschlossen, so dass sie nahezu gleichzeitig enden.

Mit dem Auslaufen der Bus-Verkehrsverträge in den Kreisen und Landkreisen müssen Anschlussregelungen getroffen werden, die den gesetzlichen Vorgaben der VO 1370/2007 entsprechen. Dies wird vor allem durch wettbewerbliche Vergabeverfahren, zum Teil auch durch Direktvergaben erreicht.

Angesichts der Vielzahl der gleichzeitig stattfindenden Vergabeverfahren plant die HVV GmbH vorausschauend, denn Vergabeverfahren und natürlich auch die Beschreibung der einzukaufenden Verkehrsleistungen sind komplex und benötigen eine längere Bearbeitungszeit.

DAS BUSNETZ 2015:

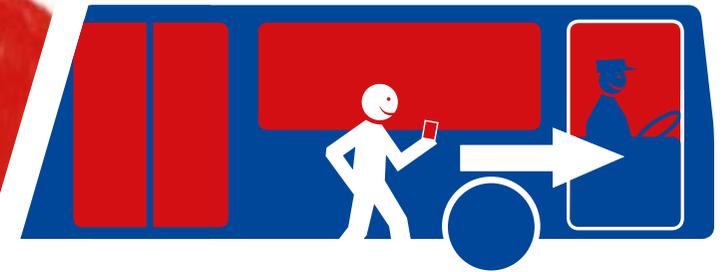
BUSLINIEN	693
BUSHALTESTELLEN	9.850
BUSSE	2.296



LEHRLICH WÄHRT AM LÄNGSTEN

Der HVV hat mittels der durchgeführten Kontrollen im Bereich Schnellbahn und Bus ein aktuelles Lagebild erstellt. In Zusammenarbeit mit den Verbundverkehrsunternehmen wurden daraufhin die Einsatzpläne des Prüfpersonals in Bezug auf Ortswechsel, Prüfzeiten und -orte optimiert. Unterstützt durch die elektronischen Medien haben die Warnungen von Schwarzfahrern untereinander enorm zugenommen. Auch darauf hat der HVV reagiert und Gegenmaßnahmen entwickelt.

Im Jahr 2015 wurden 50 vom HVV organisierte unternehmensübergreifende Schwerpunktkontrollen durchgeführt. Auf die Ergebnisse hat der HVV mit umfangreichen Abgangskontrollen auf großen Busanlagen, Schulungen des Fahrpersonals und Promotion-Aktionen reagiert. Zusätzlich wurden auf Wunsch des Fahr- und Prüfpersonals die Fahrkartenaufdrucke verändert, um die kurzfristige Sichtkontrolle zu erleichtern.



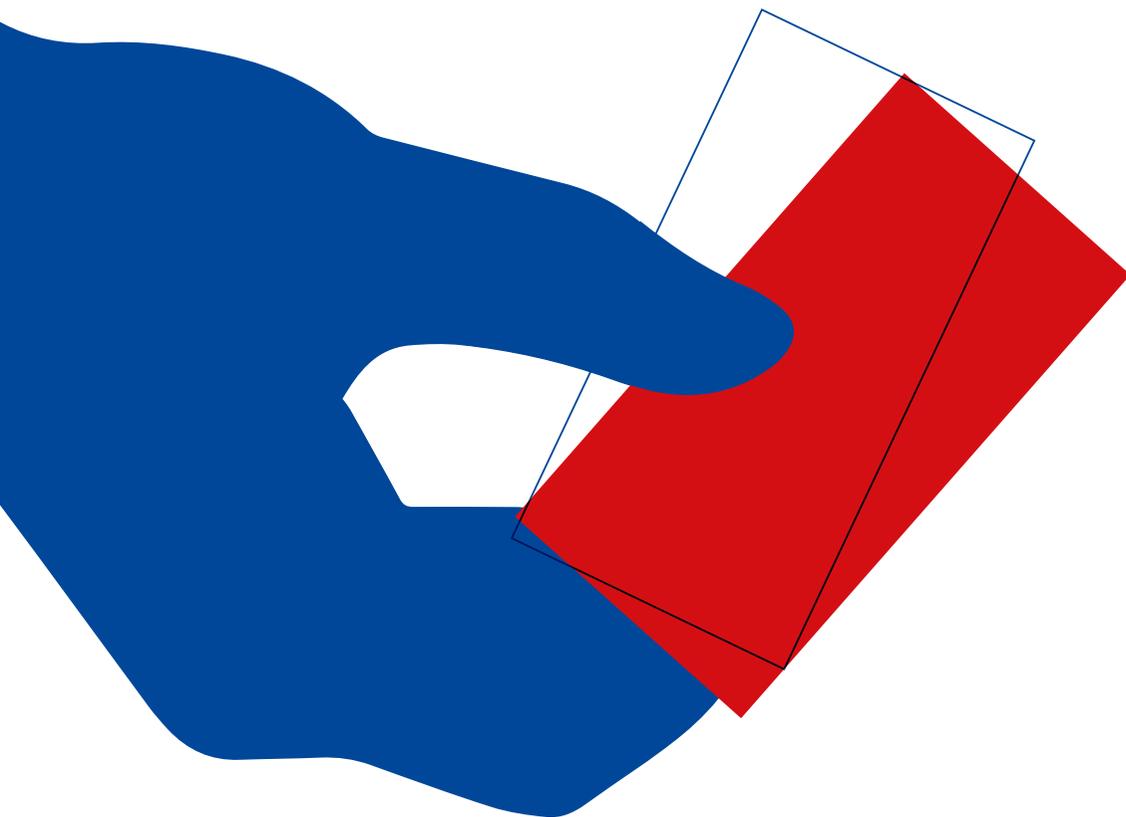
Auch zur Bekämpfung von Fälschungen und Missbrauch ist der HVV mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen tätig geworden. Zentral gesteuerte Intensivkontrollen in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei führten zu Fahndungserfolgen. Abgeleitet aus den Erkenntnissen der Intensivkontrollen wurde zum 1. Juni 2015 ein neues Fahrkartenpapier mit jährlich wechselnden Farben eingeführt.

Außerdem hat der HVV ein Programm entwickelt, mit dem bei Kontrollen die missbräuchliche Nutzung von Abbonementersatzkarten festgestellt werden kann.



**DIE UMSETZUNG DES EINSTIEGS
VORN WIRD DURCH JÄHLICH
WIEDERKEHRENDE VERGLEICHS-
KONTROLLEN ÜBERWACHT.**

MARATHON MAL ANDERS



Am 6. Juni 2015 wurde erstmalig ein HVV-Prüfmarathon durchgeführt. In Anlehnung an die öffentlichkeitswirksame Vorabkennzeichnung von Geschwindigkeitskontrollen der Polizei wurden an diesem Tag zahlreiche angekündigte Fahrkartenkontrollen durchgeführt. Ziel des HVV-Prüfmarathons war es, für die Notwendigkeit von regelmäßigen Fahrkartenkontrollen zu werben.

Promoter haben mit Informations-Flyern zum Thema Fahrkartenkontrolle und einem Dankeschön in Form von Süßigkeiten das Prüfpersonal unterstützt.

Bei den insgesamt 17 im gesamten HVV-Netz durchgeführten Prüfungen wurden 15.715 Fahrgäste kontrolliert und trotz Vorankündigung 346 Schwarzfahrer (2,2 Prozent) festgestellt.

Insgesamt führte diese Maßnahme zu einer sehr positiven Medienberichterstattung. Auch bei Fahrgästen und Fahrpersonal fand die Aktion breite Zustimmung. Dies belegt eine aktuelle Marktforschung zur Akzeptanz von Fahrkartenprüfungen.



HIERZLICH WILLKOMMEN IN HAMBURG!

Durch die Vielzahl ankommender Flüchtlinge ist die Stadt Hamburg vor neue Herausforderungen gestellt worden – und damit auch der HVV. Beispielsweise haben die Flüchtlinge amtliche Termine und Sprachschulkurse erhalten, aber keine spezielle, der Situation angepasste Fahrkarte für den HVV.

Der HVV entwickelte daraufhin das Modell der HVV-Mobilitätskarte. Diese Fahrkarte zum Monatspreis von 29 Euro gilt im Großbereich Hamburg ohne Sperrzeiten. Es handelt sich dabei um eine obligatorische Fahrkarte, deren Preis den Flüchtlingen von den Leistungen nach AsylbLG abgezogen wird.

Für Kinder (6–17 Jahre) wird der halbe Fahrpreis berechnet. Flüchtlinge, die der Stadt Hamburg zugewiesen werden, erhalten seit dem 1. Februar 2016 die Mobilitätskarte sofort nach ihrer Registrierung. Die Karte gilt für die Dauer ihres Aufenthalts in einer zentralen Erstaufnahmeeinrichtung.

Der Flyer „Get started with HVV“ gibt eine leicht verständliche Einführung in den HVV und bietet Informationen in den Sprachen Deutsch, Englisch, Arabisch und Farsi.

Es werden die unterschiedlichen Fahrkartenarten vorgestellt und der Fahrkartenkauf am Automaten detailliert erläutert. Basierend auf dem Flyer wurden auch Informations-Plakate produziert.



DER KUNDE IST KÖNIG

Der HVV hat im Frühjahr 2015 die Zufriedenheit seiner Kunden erneut durch eine repräsentative Befragung des Institutes TNS Infratest überprüfen lassen.

HVV-Kunden sind demnach mit den Leistungen des HVV größtenteils zufrieden.

Das zeigt der Mittelwert der Globalzufriedenheit (2,60), der im guten Bereich und erneut deutlich über dem ÖPNV-Branchendurchschnitt in Deutschland (2,88) liegt.

Dieses bestätigt sich auch in den Ergebnissen der fahrtbezogenen Befragungen zur Kundenzufriedenheit im Rahmen des HVV-Qualitätssteuerungsverfahrens (Frühjahr/Herbst 2015) sowie der bevölkerungsrepräsentativen HVV-Imageanalyse (Sommer 2015): Die Zufriedenheit mit den Verkehrsmitteln und Haltestellen im HVV liegt im Vergleich zu den Vorjahren weiterhin auf einem guten sowie stabilen Niveau.

Am zufriedensten zeigen sich im Kundenbarometer die älteren Fahrgäste (ab 65 Jahren) mit einer Durchschnittsnote von 2,38.

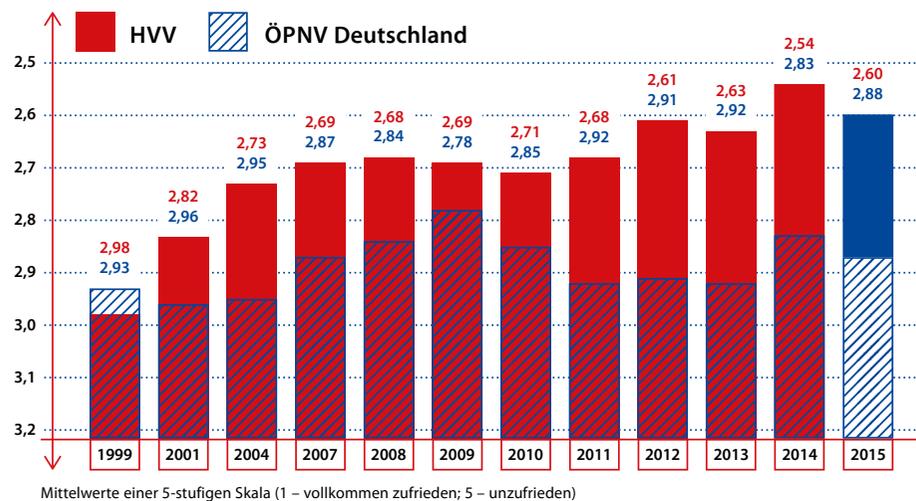
Fast alle befragten Fahrgäste (97 Prozent) gaben an, bei Bedarf wieder mit den Verkehrsmitteln des HVV zu fahren; 81 Prozent würden das Fahren mit dem HVV bestimmt oder wahrscheinlich weiterempfehlen.

Ermittelt wurde die Zufriedenheit mit 29 einzelnen Leistungsmerkmalen. Am besten werden Merkmale aus den Bereichen „Angebot“ (Schnelligkeit der Beförderung, Linien- und Streckennetz, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit) und „Kundenbeziehung“ (Mobile Auskunft per Smartphone, Internet-Auftritt inklusive Fahrplanauskunft) bewertet.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Bewertung bei vier Leistungsmerkmalen signifikant verbessert und zweimal verschlechtert. Verbesserungen zeigen sich insbesondere bei den Informationen an Haltestellen beziehungsweise bei Störungen und Verspätungen sowie bei der Beurteilung der Fahrkartenautomaten. Demgegenüber wird das Park+Ride-Angebot deutlich kritischer bewertet als im Vorjahr. Bemängelt wird, dass es insbesondere in Schleswig-Holstein zu wenige Parkplätze gibt. Außerdem wird die Gebührenpflicht in zunehmendem Maße kritisiert.

Im Jahr 2015 wurden bundesweit rund 22.000 ÖPNV-Nutzer von 35 Verkehrsunternehmen und -verbänden telefonisch zu ihrer Zufriedenheit mit den Leistungen des Nahverkehrs befragt.

ZEITLICHE ENTWICKLUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT (Globalzufriedenheit)



IM VERBUND ERFOLGREICH

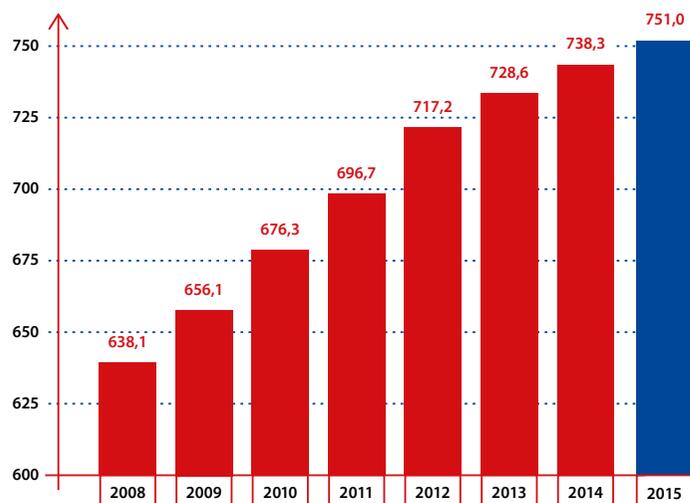


LEIN JAHR IN ZAHLEN

Trotz deutlich sinkender Kraftstoffpreise, stark zunehmendem Fahrradverkehr und stagnierenden Schüler- und Auszubildendenzahlen haben sich die Nachfragekennziffern des Hamburger Verkehrsverbundes im Jahr 2015 sehr positiv entwickelt. Gründe hierfür sind vor allem der anhaltende Beschäftigungs- und Bevölkerungszuwachs im Verbundgebiet sowie absatzbezogene Marketingmaßnahmen in Hamburg.

Die Fahrgeldeinnahmen im HVV erhöhten sich im selben Zeitraum um 4,4 Prozent beziehungsweise 32,9 Millionen Euro auf 788,6 Millionen Euro. Davon resultieren etwa 17,6 Millionen Euro Mehreinnahmen aus der letzten Tarifierhebung vom 1. Januar 2015.

HVV-NACHFRAGEENTWICKLUNG 2008–2015 (Fahrgäste in Mio.)



Die erfreuliche Nachfrageentwicklung ergibt sich hauptsächlich durch die überdurchschnittlich gestiegene Nachfrage bei den Zeitkarten des Berufsverkehrs (+2,2 Prozent), den Semester-Tickets (+7,0 Prozent) und den Barfahrausweisen (+1,7 Prozent). Die Nachfragegewinne in diesen Fahrkartensegmenten konnten die Rückgänge im Schüler- und Auszubildendenverkehr (-1,1 Prozent) soweit kompensieren, dass in Summe ein positives Gesamtfahrgast- und Einnahmenergebnis erzielt wurde.

Alle Zeitkartenarten zusammengenommen, wurden in 2015 durchschnittlich 840.000 Karten pro Monat verkauft, davon etwa 726.200 im Abonnement – dies ist ein Spitzenwert unter den deutschen Verkehrsverbänden.

Für dieses Jahr rechnet der HVV mit einem Einnahmewachstum in Höhe von 4,0 Prozent beziehungsweise 31,5 Millionen Euro auf dann 820,1 Millionen Euro.

Bei den Fahrgastzahlen wird für 2016 mit einem Anstieg gegenüber 2015 in Höhe von 2,2 Prozent beziehungsweise 16,5 Millionen auf etwa 767,5 Millionen Fahrgästen gerechnet.

STEIGERUNG DER FAHRGÄSTE IM VERBUND UM 1,7 %, DAS ENTSPRICHT 12,7 MILLIONEN FAHRGÄSTEN, AUF NUNMEHR 751,0 MILLIONEN FAHRGÄSTE.



ERFOLGE DES NEUEN ABSATZMARKETINGS

Im Jahr 2015 wurden umfangreiche Markt- und Zielgruppenanalysen durchgeführt, um neue Nachfragepotenziale zu erkennen und daraufhin Maßnahmen sehr regional- und zielgruppenspezifisch auszusteuern. Ziel ist es, mehr Fahrgäste in den Segmenten Zeitkarten und Bartarif zu gewinnen. Die Aktionen beziehen sich mehrheitlich auf den Großbereich Hamburg, vornehmlich auf das Hamburger Stadtgebiet.

Im Mai 2015 sind erste Maßnahmen in ausgewählten Regionen Hamburgs gestartet. Zuerst wurden Absatzmaßnahmen in Regionen umgesetzt, die vergleichsweise wenig HVV-Nachfrage in den Segmenten Abonnement und Einzelkarten aufweisen.

Weiter konnten Maßnahmen für Gebiete mit überproportional vielen Einzelkartenverkäufen im Vergleich zum Abo erarbeitet werden. Ab September erfolgte die Aussteuerung von Maßnahmen an alle Autofahrer rund um die A7-Baustelle, mit dem Ziel, für den Umstieg auf den HVV zu werben. Die Kommunikation erfolgte gezielt in den Postleitzahlgebieten entlang der Autobahn.

Ein weiteres regional sehr klein gefasstes Szenario kam im November zur Umsetzung und zielte auf die fremdsprachige Bevölkerung vor Ort. Hier wurden zweisprachige Werbemittel und die „Beratungstage auf Russisch“ getestet.

Bei allen bis zum 30. September 2015 abgeschlossenen Werbemaßnahmen wurde Interessenten über den allgemeinen HVV-Vorteilsnutzen hinaus auch das „Abo mit Probezeit“ vorgestellt. Dabei handelte es sich um ein normales Abonnement, für das in den ersten drei Abo-Monaten ein Sonderkündigungsrecht galt. Dieses tarifliche Sonderangebot war zeitlich befristet erhältlich.

Neukunden, die im September das „Abo mit Probezeit“ abschlossen und zusätzlich in einer Eigenerklärung bestätigten, von der A7 Baustelle betroffen zu sein, erhalten nach zwölf Monaten Abo-Zugehörigkeit einen Bonus in Höhe von 50 Euro von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ausgezahlt.

Um weitere Neukunden von den Leistungen des HVV zu überzeugen, werden die bereits im vergangenen Jahr ausgewählten Zielgruppen noch gezielter angesprochen.

Für neue Zielgruppen, wie beispielsweise Senioren oder Hamburger Neubürger, werden zusätzliche Absatzmaßnahmen umgesetzt. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit erstmals auch gezielte Absatzmaßnahmen im Umland umgesetzt werden. Dabei sollen die Erkenntnisse aus der Erstumsetzung in weitere Verantwortungsgebiete übertragen werden.



Wenn Sie alle Baustellenarbeiter persönlich kennen: umsteigen!

Bis 30.09.: Abo mit Probezeit sichern und A7-Bonus mitnehmen!*

50€ A7-Bonus der Stadt Hamburg!

www.hvv-umsteigen.de

Komm gut nach Hause **HVV**



Обращайтесь к нам и ездите дешевле!

Мы консультируем на русском языке в вашем районе – только во время акции.

Wer uns fragt, fährt günstiger!

Wir beraten Sie auch auf Russisch – nur für kurze Zeit, bei Ihnen vor Ort.

Komm gut nach Hause **HVV**

Die HVV-Beratungstage

16.11. Bergedorf, Bahnhofsvorplatz 8. – 14 Uhr
 17.11. Bergedorf, Bahnhofsvorplatz 13. – 19 Uhr
 18.11. Bergedorf, Bahnhofsvorplatz 13. – 19 Uhr
 19.11. S. Nienstädter Nord, Bushaltestelle 8. – 14 Uhr
 20.11. S. Nienstädter Süd, Bushaltestelle 13. – 19 Uhr
 21.11. S. Alsterhöhe 8. – 14 Uhr

Kündigen Sie in der Probezeit!

Abo macht's möglich.

Testen Sie 3 Monate flexibel das HVV-Abo und gewinnen Sie 1 Jahr.*

Mehr erfahren auf www.hvv-probezeit.de

Mehr als ein Ziel **HVV**

**ZIELE DES ABSATZMARKETINGS:
 STEIGERUNG DER FAHRGAST-
 ZAHLEN SOWIE DIE
 ABONNENTEN-GEWINNUNG.**

**DURCH DIE MASSNAHMEN
 WURDEN BISHER RUND
 2.100 NEUE ABONNENTEN
 GEWONNEN.**



DIE GEBURTSTAGSAKTIONEN FÜR UNSERE KUNDEN



Seit dem 29. November 1965 steht der HVV für das Credo „Ein Tarif, eine Fahrkarte, ein vernetztes Verkehrsangebot“. Als Dankeschön für unsere Kunden haben wir uns einiges einfallen lassen: Im November fand eine große zweiwöchige HVV-Ausstellung in der Europa Passage statt. Auf 300 m² Fläche und mehreren Etagen verteilt haben wir die Geschichte des HVV dargestellt und aktuelle Projekte präsentiert. Beim U-Bahn-Simulator oder beim verrückten Bus konnten die Besucher selber aktiv werden. Interessierte konnten sich mit ihren Fragen und Anregungen direkt an HVV-Mitarbeiter wenden. Die Ausstellung war ein voller Erfolg: Geschätzt über 85.000 Menschen haben die Aktionsflächen besucht.

Darüber hinaus war anlässlich des 50. Geburtstags ein liebevoll gestalteter Oldtimer-Bus im gesamten HVV unterwegs: 25 Städte standen auf dem Tourenplan. Der im „HVV-Look“ gebrandete Bus war von Ahrensburg über Lauenburg bis Winsen unterwegs, ausgestattet mit Schaufensterpuppen in der Mode der einzelnen Dekaden und einer Zeitleiste mit den wichtigsten Stationen der HVV-Geschichte. Er machte auf Wochenmärkten, bei Veranstaltungen

und auf belebten Plätzen halt. HVV-Mitarbeiter informierten vor Ort über die Geburtstagsaktivitäten und standen für Fragen rund um den HVV zur Verfügung.

Kein Geburtstag ohne Überraschung:

Vom 11. bis 29. November 2015 gab es auf hvv.de 50 Tage lang einen Geburtstagskalender mit vielen attraktiven Gewinnen.

Rund um die Uhr gab es Falträder, Bücher, Karten für Veranstaltungen, Fahrten im Fahr-simulator, Rabatte auf Fahrkarten und vieles mehr zu gewinnen. Alle Aktivitäten wurden durch unsere Jubiläums-Werbekampagne mit Plakaten, Anzeigen, Online-Bannern, einer HVV-Chronik als Beilage in der ZEIT Hamburg und einem Kinospot begleitet.



DIE NEUE WERBEKAMPAGNE KOMMT AN

Wie in jedem Jahr wurde auch 2015 der Erfolg der Werbeaktivitäten im HVV-Großbereich und in den Umlandkreisen gemessen. Insgesamt wurden 659 Online-Interviews durchgeführt. Dabei wurden die Werberesonanz (ungestützt) und die Werbeerinnerung (gestützt) abgefragt. Darüber hinaus wurde die Bekanntheit der im Design modernisierten Kampagne und des neuen Claims „Komm gut nach Hause“ gemessen. Des Weiteren wurden die erinnerten Werbeinhalte abgefragt.

Die Werbeawareness erreichte im Großbereich mit 48 Prozent wieder das hohe Niveau aus dem Jahr 2014. Die Wirkung der Kampagne ist die einer klassischen Image-Kampagne:

Sie stärkt die zentralen Elemente der Positionierung – das bequeme, stressfreie, sichere Fahren – und macht den HVV sympathisch, ist zeitgemäß und glaubwürdig. Getragen wird die Wirkung der Kampagne von den Bildmotiven. Das Motiv „Euphorie“ mit einem müden Mädchen auf den Schultern des Vaters wird am häufigsten erinnert, sowohl im HVV-Großbereich als auch im Umland.

In den Befragungsgebieten hat die Bekanntheit des neuen HVV-Claims diejenige des vorhergehenden („Mehr als ein Ziel“) deutlich übertroffen. Er ist klar, verständlich und passt gut zum HVV. Darüber hinaus vermittelt er das Gefühl, beim HVV gut aufgehoben zu sein.



FLEXIBEL BEDIENT IM HVV

Im letzten Verbundbericht haben wir über ein Leitprojekt zu flexiblen Bedienformen im ÖPNV berichtet. Seit Ende 2015 liegt nun als Ergebnis der ersten Arbeitsphase des über drei Jahre angelegten Projektes eine umfangreiche Bestandsaufnahme aller flexiblen Angebote und Bürgerbusse in der Metropolregion Hamburg vor.

Diese erste Arbeitsphase gibt damit Hinweise auf die Schwerpunkte des nächsten Schrittes, denn bereits existierende flexible Angebote sind zumeist auf dem Entwicklungsstand zum Zeitpunkt ihrer Entstehung in den 1990er Jahren stehen geblieben. Auch die Bürgerbusse entwachsen erst langsam ihrem Nischendasein. Zur Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Gebieten ist einerseits eine Professionalisierung dieser Angebote, andererseits aber auch eine transparentere Gestaltung aus Fahrgastsicht erforderlich.

Anfang 2016 wurde mit der nächsten Projektstufe begonnen. Sie dient der Entwicklung eines Werkzeugkastens mit technischen, organisatorischen und rechtlichen Lösungen zur zeitgemäßen Weiterentwicklung dieser Angebote. In einem weiteren Schritt wird die Idee eines „Kümmers“ umgesetzt, der die Einführung und Weiterentwicklung dieser Angebotsformen vor Ort unterstützen soll.

MIT DER BUSBESCHLEUNIGUNG SCHNELLER ANS ZIEL

Auch im Jahr 2015 wurden die Planungen auf den Buslinien 2, 3, 6, 7, 20 und 25 weiter entwickelt und eine Vielzahl von baulichen Maßnahmen vorbereitet und umgesetzt.

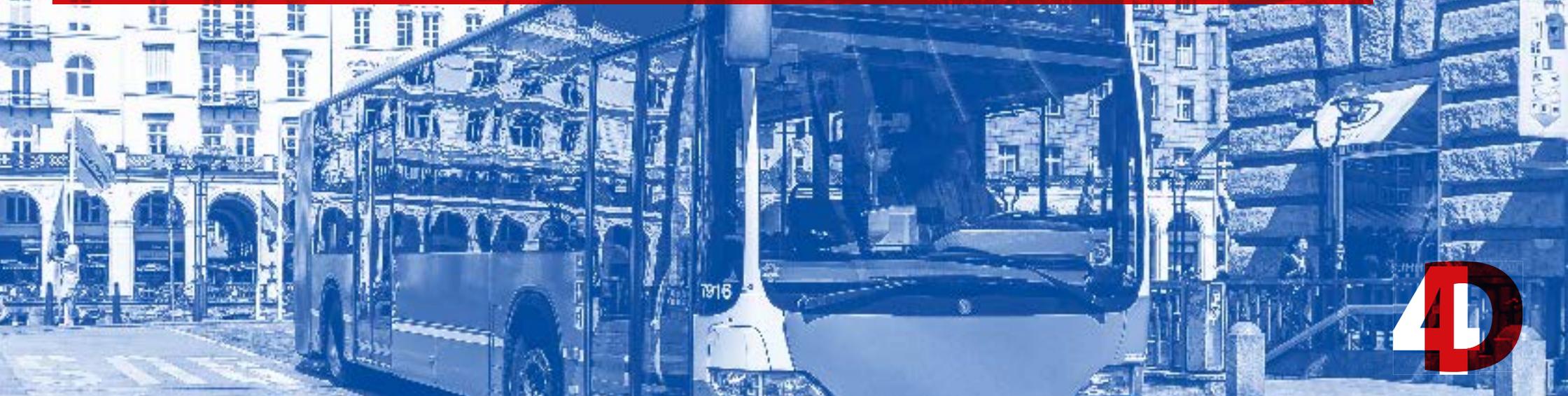
Die Arbeiten auf dem Linienweg der MetroBus-Linie 7 zwischen der Großsiedlung Steilshoop und dem Verkehrsknotenpunkt U/S-Bahn Barmbek konnten abgeschlossen werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wurde eine erste Fahrzeitanpassung vorgenommen. Im Laufe des Jahres 2016 soll nach weiteren Feinadjustierungen der Lichtsignalanlagen die Fahrzeit um vier Minuten reduziert werden.

Auf der MetroBus-Linie 3 im Linienabschnitt Luruper Hauptstraße, Luruper Chaussee, Bahnenfelder Chaussee und Stresemannstraße konnten die Planungen für den Um- und Ausbau der Straße und der Haltestellen abgeschlossen werden. Die Baumaßnahmen begannen im Frühjahr 2016 und werden bis in den Spätsommer andauern. Im Bereich der Haltestelle Stadionstraße werden neue Überliegeplätze mit einer Elektro-Ladestation für batteriebetriebene Busse errichtet.

Im gleichen Zeitraum wird auch der Bereich Kraftwerk Tiefstack umgebaut. Hier wird der Knoten Ausschläger Allee, Grusonstraße, Andreas-Meyer-Straße erneuert und die Lage der Haltestellen einschließlich der Überliegeplätze der Linie 3 optimiert. Auch hier ist im Bereich der Überliegeplätze der Linie 3 eine Elektro-Ladestation vorgesehen.

Im Zuge der MetroBus-Linie 6 wurde die Straße Lange Reihe im Zusammenhang mit den Maßnahmen der Busbeschleunigung umgebaut. Für den Straßenabschnitt der Papenhuder Straße konnte zwischen den Verkehrsplanern des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und der örtlichen Bürgerinitiative im Rahmen konstruktiver Gespräche eine Planung entwickelt werden, bei denen die Interessen aller Beteiligten Berücksichtigung finden.

Um bei den weiteren Planungen eine breite Akzeptanz der Bürger zu erreichen, ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit stärker in den Fokus gerückt. Die Interessen der Bürger und der Gewerbetreibenden sollen durch entsprechende Informationsveranstaltungen verstärkt Berücksichtigung finden und somit ein weitgehender Konsens zu den Umbaumaßnahmen erreicht werden.



EINE SAUBERE SACHE: NEUES VON UNSEREN HALTESTELLEN



**ENTSCHEIDEND FÜR DIE ZUFRIEDENHEIT
DER NUTZER MIT DEM HALTESTELLEN-
UMFELD IST DIE SAUBERKEIT.**

**Am Eidelstedter Platz wurde das
Haltestellendach gesäubert und
die Anzeigentafel optimiert.**



**Neue Müllcontainer und ein gereinigtes
Umfeld werten die Haltestelle Tiefstack auf.**



Die Haltestellenumfeld-Koordination (HUK) ist im Umfeld von rund 70 Schnellbahnhaltestellen tätig. Häufig sind insbesondere die Zuständigkeiten (Bezirk, Stadtreinigung, Verkehrsunternehmen, private Eigentümer) nicht bekannt – mit der Konsequenz, dass notwendige Arbeiten nicht erledigt werden. Kernstück der Koordination ist deshalb die Initiierung und Moderation von Arbeitsgruppen, die Begleitung von Maßnahmenumsetzungen sowie die Klärung und Dokumentation von Zuständigkeiten. Im Jahr 2015 hat die HUK zwölf Umfeldler mit Arbeitsgruppen bearbeitet. Der wachsende Bekanntheitsgrad der Haltestellenumfeld-Koordination hat dazu geführt, dass sich zunehmend Akteure und HVV-Kunden mit Fragen und Hinweisen an die HUK wenden. Eine Auswertung der Ergebnisse von inzwischen 20 Haltestellenumfeldern mit abgeschlossener Arbeitsgruppenphase ergab in mehr als 670 Fällen Handlungsbedarf. Bis Oktober 2015 konnte bereits mehr als die Hälfte der notwendigen Maßnahmen umgesetzt werden.

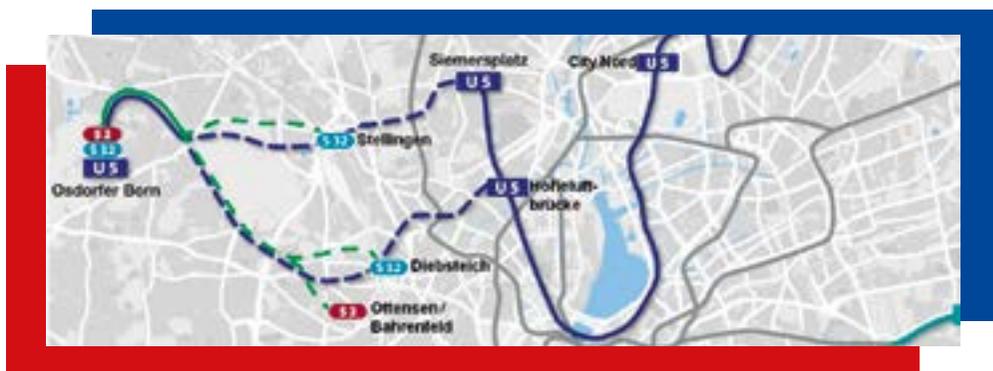
Außerhalb der AG-Tätigkeit erhielt die HUK 2015 über monatliche Qualitätsberichte der Stadtreinigung Hamburg Hinweise zu ca. 3.300 Fällen mit konkretem Handlungsbedarf. Diese Qualitätsprüfungen finden an 47 ausgewählten Haltestellenumfeldern statt. Ein Vergleich der Qualitätsberichte 2014 und 2015 ergab eine deutlich messbare Verbesserung der Situation in den Umfeldern.

Im Juni 2015 führte die Haltestellenumfeld-Koordination eine Befragung von 1.200 Fahrgästen und Passanten in sechs Haltestellenumfeldern durch, um zu erfahren, was ihnen in Haltestellenumfeldern besonders wichtig ist. Die Ergebnisse bestätigten weitgehend die bisherige thematische Schwerpunktsetzung der HUK: Entscheidend für die Zufriedenheit der Nutzer mit dem Haltestellenumfeld ist die Sauberkeit.



INFRASTRUKTURPROJEKT I

Im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen heißt es: „Die neue U-Bahnlinie U 5 soll im Osten von Bramfeld über Steilshoop voraussichtlich über Sengelmannstraße und Borgweg in die Innenstadt und von dort über Lurup zum Osdorfer Born führen.“ In der Vergangenheit wurden aber auch S-Bahn-Varianten zur Erschließung des Raumes Lurup – Osdorfer Born diskutiert. Vor diesem Hintergrund wurde die HVV GmbH mit einem Vergleich beauftragt, der sowohl die Systeme U-Bahn und S-Bahn als auch verschiedene Varianten der Streckenführung zum Osdorfer Born miteinander verglich (siehe Bild).



Auf der Grundlage von Konzeptstudien zur Infrastruktur und Betriebskonzepten der Verkehrsunternehmen, Berechnungen eines Gutachters zu den Nachfragewirkungen und Potenzialermittlungen wurden die Themen Infrastruktur, Betrieb, Nutzen und Aufwand vergleichend aufbereitet.

Dabei zeigte sich ein heterogenes Bild: Die Varianten mit dem höchsten städtebaulichen und verkehrlichen Nutzen wiesen leider auch den höchsten Aufwand bei Infrastrukturumfang, Fahrzeugbedarf und Betriebsleistungen auf. Die Bewertung und Entscheidung muss also auf der Gewichtung der verglichenen Parameter beruhen.



INFRASTRUKTURPROJEKT II

Unter diesem Titel führt der HVV eine umfangreiche Untersuchung zu den SPNV-Linien von Hamburg nach Lüneburg/Uelzen (RE 3, RB 31) sowie Buchholz/Bremen (RE 4, RB 41) durch, die nach einer ausführlichen Analyse Verbesserungsmöglichkeiten auf drei Zeitebenen aufzeigt:

Kurzfristig (Umsetzung mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015): Die Durchbindung zum Hamburger Hauptbahnhof wurde erweitert und das Leistungsangebot in den Hauptverkehrszeiten durch Laufwegverlängerungen von Verstärkerzügen und zusätzliche Zugfahrten freitags nachmittags verbessert.

Mittelfristig, das heißt umsetzbar mit der Neuvergabe der Leistungen zum Dezember 2018 unter Federführung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH mit dem Namen Hansennetz 2018+: Die noch bestehenden Kapazitätsdefizite sollen beispielsweise durch den Einsatz zusätzlicher Wagen minimiert werden. Außerdem sollen die letzten noch in Harburg wendenden Züge bis Hamburg Hauptbahnhof durchgebunden werden. Die Prüfung der Umsetzbarkeit läuft noch.

Langfristig (Realisierung ab ca. 2030): Der Ausbau des Regionalverkehrs hängt von den infrastrukturellen Randbedingungen ab. Die Auswirkungen der Entscheidung des Dialogforums Schiene Nord (Verzicht auf die Y-Trasse, dafür Maßnahmen im Bestandsnetz unter dem Namen „Alpha-Konzept“) werden noch geprüft.

Bereits fertiggestellt wurde dagegen eine „Vorprüfung der Perspektiven einer S-Bahn in Richtung Lüneburg und Tostedt“. In deren Ergebnis hat ein Arbeitskreis aus Ländern, Landkreisen, Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen einstimmig entschieden, eine S-Bahn unter den aktuellen und mittelfristig unveränderten Randbedingungen nicht weiterzuverfolgen.

Maßgeblich hierfür war, dass mit einer S-Bahn die Beförderungskapazitäten auf diesen beiden Strecken nicht hätte erhöht werden können.

Ein Doppelstockzug im Regionalverkehr weist mehr Plätze auf als ein gleich langer S-Bahn-Zug. Die deshalb für Kapazitätsausweitungen mit einer S-Bahn erforderlichen zusätzlichen Zugfahrten sind wegen der nahezu ausgeschöpften Leistungsfähigkeit der Infrastruktur im Knoten Hamburg nicht möglich.

BARRIEREFREI – AUF ALLEN EBENEN

Der Arbeit von Michaela Sy und Regina Hoefert liegen zwei wichtige Bausteine zu Grunde: Zum einen das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 enthält. Zum anderen der Koalitionsvertrag, der ein großes Potential darin sieht, mobile Informationsangebote bereit zu stellen, um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Im folgenden Interview berichten sie von den Projekten, die künftig allen Fahrgästen des HVV die Nutzung von Bus, Bahn und Fähre ohne fremde Hilfe ermöglichen sollen.

Frau Hoefert, Sie machen die Verfügbarkeit der Aufzüge an HVV-Haltestellen für die Fahrgäste sichtbar. Was heißt das genau?

Regina Hoefert: Die Information, ob ein Aufzug betriebsbereit ist oder nicht, gibt es für einen Großteil der Aufzüge schon länger auf hvv.de. Es war jedoch schwierig, diese Information zu finden – unsere Fahrgäste mussten sich durch mehrere Ebenen klicken, bis sie sich für eine ausgewählte Haltestelle die Aufzugverfügbarkeit anzeigen lassen konnten.

Mit Projektstart im Mai 2015 hatten wir uns das Ziel gesetzt, diese Informationen übersichtlicher und somit kundenfreundlicher zu gestalten. Gleichzeitig wollten wir die Anzahl der Aufzüge erhöhen, die automatisch ihren Betriebszustand melden können.

Das Ergebnis ist der interaktive Aufzugplan als Live-Auskunft, der auf dem HVV-Schnellbahnplan basiert und im November 2015 online gestellt wurde. Hier können unsere Fahrgäste auf einen Blick sehen, welche Schnellbahn-Haltestellen im HVV über Aufzüge verfügen und ob diese aktuell genutzt werden können. Eine Ampelsymbolik unterscheidet zwischen den Farben Grün (alle Aufzüge sind betriebsbereit), Gelb (mindestens ein Aufzug an der Haltestelle ist nicht betriebsbereit) und Rot (alle Aufzüge an der Haltestelle sind nicht betriebsbereit).



REGINA HOEFERT:
– GEOGRAFIN
– GEHT VIEL AUF KONZERTE
– REIST GERNE DURCH DIE WELT



Da wir im HVV immer noch Aufzüge haben, die ihren Betriebszustand nicht automatisch melden können oder aufgrund von Wartungsarbeiten vom Netz genommen werden müssen, wird zusätzlich die Farbe Grau (für mindestens einen Aufzug an dieser Haltestelle stehen keine aktuellen Informationen zur Verfügung) verwendet.

Eine detaillierte Liste der Aufzüge inklusive weiterer Informationen, wie beispielsweise den Maßen des Aufzugs, öffnet sich beim Anklicken des jeweiligen Symbols.

Wer ist außerhalb der HVV GmbH noch an dem Projekt beteiligt?

Regina Hoefert: Wir arbeiten eng mit der DB Station&Service AG, der Hamburger Hochbahn AG, der AKN Eisenbahn AG und dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zusammen, die insgesamt die derzeit 194 Aufzüge im HVV betreiben. Gerade für unser zweites Ziel, die Anzahl der im Plan „aktiven“ Aufzüge zu erhöhen, ist eine gute Zusammenarbeit mit den Aufzugbetreibern sehr wichtig.

Wie ist das Feedback zu der Auskunft bisher?

Regina Hoefert: Für den Aufzugplan an sich haben wir bisher nur positives Feedback bekommen. Jedoch mussten wir bei den Symbolen nachjustieren, da die bisherigen Kreise in vier unterschiedlichen Farben für Menschen mit Sehschwäche nicht kontrastreich genug waren. Nach Rücksprache mit einem Vertreter des Blinden- und Sehbehindertenvereins Hamburg haben wir uns nun für eine Kombination aus Form, Farbe und Symbol entschieden.

Wie geht es mit dem Projekt weiter? Was sind Ihre nächsten Ziele?

Regina Hoefert: Bisher können rund 80 Prozent der Aufzüge im HVV ihren Betriebszustand melden. Wir müssen zum einen dahin kommen, dass alle Aufzüge ihren Betriebszustand melden können. Zum anderen soll die Live-Auskunft der Aufzüge den Fahrgästen schnellstmöglich auch unterwegs zur Verfügung stehen. Hierfür ist kurzfristig eine Erweiterung von m.hvv.de sowie der HVV-App für Smartphones und Tablets geplant; mittelfristig wird die Aufzugverfügbarkeit an den jeweils nächsten Haltestellen auch auf den Infoscreens in den Fahrzeugen der U- und S-Bahn zu sehen sein.

Frau Sy, seit wann beschäftigt sich die HVV GmbH mit dem Thema Barrierefreiheit?

Michaela Sy: Wir arbeiten schon seit den 1990er Jahren sehr intensiv an der Weiterentwicklung der Barrierefreiheit und kooperieren dabei eng mit den Verkehrsunternehmen und den Zielgruppen. Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes werden nun einige Prozesse hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV noch beschleunigt.

Die Basis Ihrer Arbeit bildet eine Forderung aus dem novellierten Personenbeförderungsgesetz. Wie schaffen Sie es, der Zielbestimmung des Gesetzgebers gerecht zu werden?

Michaela Sy: Die vollständige Barrierefreiheit stellt einen neuen unbestimmten Rechtsbegriff dar, der in der Praxis kaum erreicht werden kann. Allerdings ist es politischer Wille, sich diesem Ziel möglichst weitgehend zu nähern. Deshalb haben wir einen Abstimmungsprozess mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Vertretern der Behinderten- und Seniorenverbände und Bauasträgern angestoßen. Unser Ziel ist es, möglichst einheitliche Standards zur Barrierefreiheit im HVV festzulegen und umzusetzen. Im Jahr 2014 haben wir dann den Auftrag erhalten, diesen Prozess federführend zu organisieren, zu moderieren und zu dokumentieren.



Was ist neu an dem Gesetz und was meint der Gesetzgeber konkret mit der „vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV“?

Michaela Sy: Neu ist neben der konkreten zeitlichen Umsetzungsfrist, dass die Belange aller Menschen mit Einschränkungen hinsichtlich Mobilität und Sensorik gleichermaßen berücksichtigt werden sollen. Auch Menschen mit Seh-, Hör- oder geistiger Behinderung rücken nun stärker in den Fokus. Zudem wird die gesamte Bandbreite des ÖPNV betrachtet, vor allem Haltestellen, Fahrzeuge und die Bereitstellung von Fahrgastinformationen.

Wie sieht Ihre praktische Arbeit aus?

MICHAELA SY:
 – GEOGRAFIN
 – TOBT SICH GERNE IM WASSERSPORT AUS
 – NATURLIEBHABERIN: CAMPEN UND
 WANDERURLAUBE SIND VOLL IHR DING

Michaela Sy: Um die Standards systematisch abzustimmen, haben wir Facharbeitskreise gegründet. In diesen Facharbeitskreisen sind alle Projektbeteiligten vertreten. Ein Beispiel ist der Facharbeitskreis „Bushaltestellen“, in dem wir einen Mindeststandard für die baulichen Aspekte einer Haltestelle vereinbart haben. Das Ergebnis ist ein Leitfaden für den barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen, der den Baulastträgern im HVV als Planungshilfe dienen soll. Derzeit erarbeiten wir Standards zur barrierefreien Gestaltung von Fahrgastinformationen. Aufgrund der Komplexität und der Vielfalt der Informationsmedien werden dazu mehrere Arbeitskreise ins Leben gerufen.

Wie sieht die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus aktuell aus?

Michaela Sy: Bisher sind rund 70 Prozent der 135 Schnellbahn-Haltestellen in Hamburg barrierefrei ausgebaut. Bis Mitte der 2020er Jahre sollen alle U- und S-Bahn-Haltestellen barrierefrei sein.

MITNAHME VON E-SCOOTERN

Im November 2014 hatte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) den Beförderungsausschluss von E-Scootern in Linienbussen auf der Grundlage eines Gutachtens der Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) empfohlen. Bei Gefahrenbremsungen und starken Betriebsbremsungen könne ein Kippen und Rutschen dieser Fahrzeuge nicht ausgeschlossen werden.

Bundesweit sprachen daraufhin mehrere Verkehrsunternehmen einen Beförderungsausschluss aus. Unter Federführung des HVV wurde dagegen gemeinsam mit den Verbundverkehrsunternehmen ein Modell entwickelt, um zumindest solche E-Scooter mitnehmen zu können, die kein größeres Gefährdungspotenzial aufweisen als E-Rollstühle.

Ziel ist es, eine Lösung zu vereinbaren, die die Mitnahme von E-Scootern unter genau definierten Voraussetzungen gestattet: Die Regelung muss für den Busbetrieb praktikabel sein, mögliche Haftungsrisiken minimieren und eine Gefährdung anderer Fahrgäste ausschließen. Ein zweites STUVA-Gutachten erschien im Oktober 2015. Darin wurde untersucht, unter welchen Voraussetzungen eine sichere Mitnahme von E-Scootern in Linienbussen möglich ist – dies deckt sich weitgehend mit den HVV-Überlegungen.

Inzwischen wird das Thema in der Fachszene breit diskutiert und hat zu einer merklichen Verunsicherung bei Fahrpersonal und Fahrgästen nicht nur im HVV geführt. Auch Gerichte haben unterschiedlich geurteilt. Eine bundesweit einheitliche Mitnahmeregelung von E-Scootern ist derzeit nicht absehbar. Der HVV erarbeitet daher derzeit gemeinsam mit den Verbundverkehrsunternehmen und den Vertretern der Behinderten- und Seniorenverbände eine lokale Regelung für das Verbundgebiet.



NEUES VON PARK+RIDE

Bei einem vom HVV initiierten deutschlandweiten Treffen aller Verbände wurden Themen rund um P+R diskutiert, wie beispielsweise Verdrängung, Fremdarker und die Auswirkungen eines Parkentgeltes. Immer wieder wurde die wachsende Bedeutung von Bike+Ride (B+R) betont, gerade auch in suburbanen Bereichen.

In Hamburg wird seit 2014 schrittweise ein Parkentgelt auf den Park+Ride-Anlagen eingeführt. Gleichzeitig werden die Hamburger Anlagen qualitativ aufgewertet.

Bei einer Umfrage in vier Umlandgemeinden gaben 11 Prozent der Befragten an, bis zum Sommer 2014 noch in Hamburg geparkt zu haben, um auf die Schnellbahnen umzusteigen. Nun parken sie an der zum Wohnort nähergelegenen Haltestelle in Neu Wulmstorf, Klecken, Winsen oder Reinbek. Diese Entwicklung hat offenbar zu kürzeren Wegen mit dem PKW geführt.

Die Gemeinden sind nun gefragt, diese Verlagerungen aufzufangen. Dies geschieht bereits an einigen Haltestellen durch Erweiterungen der Kapazität. In Gesprächen vor Ort hat sich gezeigt, wie wichtig die Vernetzung der Gemeinden untereinander ist, damit die Pendler nicht zulasten eines anderen Standortes von einer Haltestelle verdrängt werden.

Zudem ist Park+Ride immer im Zusammenhang mit anderen Mobilitätsmöglichkeiten zu betrachten, vor allem mit Bike+Ride (B+R). Denn die Befragung hat auch gezeigt, dass viele P+R-Kunden nicht unbedingt auf dieses Angebot angewiesen sind: Über ein Drittel der P+R-Kunden nutzen gelegentlich auch andere Verkehrsmittel, um die Haltestelle zu erreichen. Sie kommen dann mit dem Bus, dem Fahrrad oder auch zu Fuß. Diese Alternativen werden verstärkt genutzt, wenn das Parken Geld kostet.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS 2015

Andreas Rieckhof, Vorsitzender und Staatsrat, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Michael Roesberg, Stellvertretender Vorsitzender und Landrat, Landkreis Stade

Christine Beine, Abteilungsleiterin, Handelskammer Hamburg

Dr. Rolf-Barnim Foth, Stabsbereichsleiter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Stefan Geisendörfer, Regierungsdirektor, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Norbert Hogreve, Stellvertretender Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Martin Huber, Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Martin Huber, Amtsleiter, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

Petra Kriepke, Referatsleiterin, Finanzbehörde Hamburg

Klaus Kucinski, Leitender Kreisbaudirektor, Kreis Stormarn

Gerd Krämer, Landrat, Kreis Herzogtum Lauenburg (bis 31. Mai 2015)

Dr. Christoph Mager, Landrat, Kreis Herzogtum Lauenburg (ab 1. Juni 2015)

Günther Meienberg, Ministerialdirigent, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein

Dr. Liane Melzer, Bezirksamtsleiterin, Bezirkssamt Altona

Hans-Joachim Menn, Geschäftsführer, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Manfred Nahrstedt, Landrat, Landkreis Lüneburg

Marit Pedersen, Abteilungsleiterin, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg

Rainer Rempe, Landrat, Landkreis Harburg

Jan-Peter Schröder, Landrat, Kreis Segeberg

Oliver Stolz, Landrat, Kreis Pinneberg

Dr. Tina Wagner, stellvertretende Abteilungsleiterin, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg

GESELLSCHAFTER DER HAMBURGER VERKEHRSVERBUND GMBH

Freie und Hansestadt Hamburg

Land Schleswig-Holstein

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Landkreis Harburg

Kreis Herzogtum Lauenburg

Landkreis Lüneburg

Kreis Pinneberg

Kreis Segeberg

Landkreis Stade

Kreis Stormarn

IMPRESSUM

Herausgeber:

Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Steindamm 94, 20099 Hamburg

Telefon: 040/32 57 75 - 0

Telefax: 040/32 57 75 - 820

E-Mail: info@hvv.de

Verantwortlich beim HVV:

Marina A. Berning Plath

Ulrike Kim

Gestaltung:

Grabarz & Partner Werbeagentur GmbH

Druck:

elbe Print Media

Fotos: Hamburger Verkehrsverbund GmbH, Matthias Scharf, Hamburger Hochbahn AG, S-Bahn Hamburg GmbH, Martina Cyman



