

Zwei Klassen im Bus? Braucht kein Mensch!

Für die Abschaffung der Aufpreiszahlungen bei den Hamburger Schnellbussen

Die Kreisdelegiertenversammlung der Jusos Hamburg Mitte möge zur Weiterleitung an die Kreisdelegiertenversammlung der SPD Hamburg Mitte und die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg mit dem jeweiligen Auftrag zur Weiterleitung an den Landesparteitag der SPD Hamburg beschließen:

Die SPD Bürgerschaftsfraktion, die SPD Bezirksfraktionen, die SPD Landesorganisation, sowie alle sozialdemokratischen Bezirksamtsleiter werden aufgefordert, sich an allen verfügbaren Stellen für ein Ende des Sondertarifs für Schnellbusse in Hamburg einzusetzen.

Begründung:

In Hamburg werden von der HVV derzeit 8 Schnellbuslinien betrieben (31, 34, 36, 37, 39, 48 und 49). Ursprünglich in den sechziger Jahren als zeitsparende Alternative zu Stadtbahnen und regulären Buslinien geplant, ist die Bedeutung der Schnellbusse für den Verkehr zwischen Stadtrand und Zentrum durch Bau und Ausbau von S- und U-Bahnlinien spürbar zurückgegangen. Waren es in den achtziger Jahren noch 11 Linien, so sind es heute nur noch acht Linien, von denen fünf eine direkte Verbindung zwischen Wohngebieten und Innenstadt anbieten, eine Linie quasi in einem Ring um die Innenstadt herumfährt und zwei Linien mit Kleinbussen in Blankenese verkehren.

Diese Buslinien sind seit ihrer Einrichtung zuschlagpflichtig. Dieser Zuschlag, der 1,50 € pro Fahrt beträgt, wird begründet mit einem höheren Komfort, der für die Fahrgäste aufgrund entsprechender Ausstattung der Busse und einem schnelleren Transport durch das Bedienen nur bestimmter Haltestellen bestehen soll. Der Zuschlag entspricht hierbei dem der ersten Klasse im Regionalverkehr. Somit sind Träger der HamburgCard, sowie der CC-Karten vom Zuschlag befreit, nicht aber Träger regulärer Zeitkarten, wie der Schülerkarte oder dem Semesterticket. Im Gegensatz zu anderen Zeitkarten besteht beim Semesterticket noch nicht einmal die Möglichkeit das Ticket durch einen höheren Beitrag oder eine sonstige Pauschale „aufzurüsten“. Stattdessen ist bei jeder Fahrt der Zuschlag von 1,50 € zu entrichten.

Bereits im Innenstadtbereich ist dies für viele Kunden ärgerlich. So warten an Haltestellen, welche sowohl von regulären Bussen, als auch von Schnellbussen bedient werden, viele Fahrgäste lieber auf den regulären Bus, anstatt den Zuschlag zahlen zu müssen. Problematisch ist die Zuschlagpflicht indes vor allem auf Linien und an Haltestellen, die ausschließlich durch Schnellbusse bedient werden. Hier wäre für

Zwei Klassen im Bus? Braucht kein Mensch!

Fahrgäste, die finanziell zu einer dauerhaften Erbringung des Zuschlags nicht in der Lage sind, eine Anbindung an das Netz der HVV nicht mehr gewährleistet.

Es ist zudem festzustellen, dass die Zuschlagspflicht zeitlich überholt und nach Ansicht der Antragsteller nicht zu rechtfertigen ist. Wenngleich Schnellbusse auf ihren jeweiligen Linien noch immer das schnellste öffentliche Transportmittel sein mögen, so können sie einem Vergleich mit zuschlagsfreien S- und U-Bahnen in Punkto Geschwindigkeit und Häufigkeit der Fahrten nicht standhalten. Warum nun allerdings Fahrgäste deren Wohnorte nur von Schnellbussen, nicht aber von Schnellbahnen bedient werden, allein deshalb finanziell stärker belastet werden sollen, während Fahrgäste, die S- oder U-Bahnen nutzen, schneller und ohne Zuschlag transportiert werden, ist mit schlüssigen Argumenten kaum zu erklären.

Auch ein spürbar höherer Komfort ist in den Schnellbussen des HVV durch die Ausstattung der Busse nicht gegeben. So heben sich die Busse hinsichtlich der Sitzpolster, Beinfreiheit oder anderen Kriterien nur geringfügig von regulären Bussen ab.

Für ein lebenswertes Hamburg ist ein erschwinglicher, umfassender Anschluss aller Einwohner an den öffentlichen Nahverkehr von zentraler Bedeutung. Gerade junge Menschen, die sich in der schulischen, hochschulischen oder beruflichen Ausbildung befinden, sind auf ein ausreichendes Angebot zwingend angewiesen. Außerdem sollen gerade auch aus umweltpolitischen Gesichtspunkten Menschen dazu motiviert werden, die öffentlichen Verkehrsmittel so oft wie möglich zu nutzen und vor allem auch der Fahrt mit dem PKW vorzuziehen. Es spricht also auch aus standortpolitischen Erwägungen vieles dafür, finanzielle Hürden im öffentlichen Nahverkehr so gering wie nur möglich zu halten.