

Antrag 2019/I/Verk/4

Kreis V Wandsbek

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Mit dem HVV die Verkehrswende erreichen

1 Senat und Bürgerschaft werden aufgefordert, zum Gelingen der Verkehrswende folgende
2 Punkte zu verfolgen und umzusetzen:

3 1. Zur deutlichen Steigerung des Anteils von Bussen und Bahnen am Gesamtverkehrs-
4 aufkommen in Hamburg wird das Verkehrsangebot des HVV weiterhin Schritt für
5 Schritt qualitativ und quantitativ weiter ausgebaut. Neben neuen und verlängerten
6 Schnellbahn-Linien (U4, U5, S4, S21), neuen Haltestellen, neuen Buslinien, größeren Fahr-
7 zeugen usw. soll hierzu auf mehr und mehr Schnellbahn-Linien der Hamburg-Takt einge-
8 führt werden. Hamburg-Takt heißt für uns: Die Bahnen fahren mindestens im 5-Minuten-
9 Takt, so dass man sich den Fahrplan nicht mehr merken muss.

10 2. Unwuchten im HVV-Tarif werden beseitigt. Dies betrifft vor allem die Angebote für Be-
11 dürftige, Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Seniorinnen und Senioren.

12 3. Die Sozialkarte, die aktuell einen Rabatt von 21,80 Euro auf alle HVV-Zeitkarten gewährt,
13 soll weiteren bedürftigen Personengruppen zugutekommen.

14 4. Für den Freizeitverkehr sollen neue günstige Angebote geschaffen werden.

15 5. HVV-Tarifanpassungen erfolgen zukünftig allenfalls noch in Höhe des über drei Jahre ge-
16 mittelten Inflationsausgleichs. Wir prüfen die Abschaffung des Strukturzuschlags.

17 6. Alle Fahrkarten sollen die Möglichkeit enthalten, eigene Kinder bis 14 Jahren kostenlos
18 mitzunehmen.

19 **Begründung**

20 Ziel unserer Verkehrspolitik ist eine gute Mobilität für alle. Dabei wissen wir: Die Verkehrswen-
21 de erreichen wir nicht mit mehr Autoverkehr. Deswegen liegt das Hauptaugenmerk unserer
22 Politik auf der Förderung des Umweltverbunds, das sind Busse und Bahnen, Radfahrer und Fuß-
23 gänger. Wir wollen, dass der Anteil des Umweltverbunds, insbesondere von Bussen und Bah-
24 nen, am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich steigt. Der Anteil von Bussen und Bahnen am
25 Gesamtverkehrsaufkommen konnte in den letzten Jahren bereits von 18% auf 22% gesteigert
26 werden. Die Richtung stimmt, aber es noch viel Luft nach oben. In Wien beispielsweise beträgt
27 der Anteil des öffentlichen Verkehrs 38%. Auch wenn die Bedingungen in Hamburg andere sind:
28 Da wollen wir auch hin!

29 An diesem Ziel müssen sich auch Änderungen am HVV-Tarif messen lassen. Alle bisherigen
30 Erfahrungen mit radikalen Tarifreformen, wie gänzlich kostenlosem Nahverkehr oder radika-
31 len Preissenkungen wie im Falle des Wiener 365-Euro-Tickets haben diese Ziele nicht erreicht:

32 In Tallinn hat der kostenlose Nahverkehr nur zu einer Umverteilung innerhalb des Umwelt-
33 verbunds geführt (zulasten des Zufußgehens und des Radfahrens). In Wien konnten zwar die
34 Verkaufszahlen für Jahrestickets gesteigert werden, doch ein nennenswerter Anstieg der Fahr-
35 gastzahlen konnte damit nicht erreicht werden.

36 Auch alle bisherigen Kundenbefragungen im HVV deuten darauf hin, dass Qualität und Um-
37 fang des Angebots viel entscheidender sind, Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf den
38 HVV zu bewegen, als der Tarif. Zumal gerade in den Hauptverkehrszeiten viele Linien bereits
39 die Kapazitätsgrenze erreicht haben. Wir setzen deshalb weiterhin auf eine konsequente und
40 angebotsorientierte Ausweitung des HVV-Angebots. Mit der HVV-Angebotsoffensive zum letz-
41 ten Fahrplanwechsel wurde hierzu ein erster wichtiger Schritt gemacht, dem weitere folgen
42 müssen, um die Verkehrswende zu erreichen.

43 Unabhängig davon gilt es aber auch, Unwuchten im HVV-Tarif zu beseitigen:

44 Während Studenten mit dem Semesterticket seit über zwanzig Jahren ein günstiges Ticket zum
45 Preis von rund 30 Euro im Monat zur Verfügung steht, gibt es vergleichbares für Auszubildende,
46 die sich in einer ähnlichen Lebenslage befinden, nicht.

47 Die Schüler-Monatskarte hat sich in den letzten Jahren preislich von den Kinder-Einzelkarten
48 abgekoppelt, so dass es günstiger sein kann, Kinder-Einzel- und Tageskarten zu lösen.

49 Für Senioren gibt es die günstige HVV-Senioren-Karte, bei der aufgrund der morgendlichen
50 Sperrzeit jedoch zusätzliche Kosten anfallen.

51 Mit der Sozialkarte erhalten Bedürftige deutlich rabattierte Zeitkarten (auch auf Schüler-
52 Karten!), das günstigste Angebot gibt es aber nur inklusive Sperrzeiten morgens und nachmit-
53 tags. Personen, die die Einkommensgrenzen nur knapp überschritten haben, gehen leer aus.

54 Gerade Einzel- und Tageskarten werden von Gelegenheitskunden häufig als zu teuer emp-
55 funden, wobei der HVV den Vergleich mit anderen Verbänden gar nicht zu scheuen braucht.
56 Gleichwohl könnten auch hier günstigere Angebote gerade für den Freizeitverkehr neue Kun-
57 denschichten zum Umstieg auf Bus und Bahn bewegen.

58 Der HVV-Tarif muss auch weiterhin an steigende Kosten angepasst werden. Hierzu hat der HVV
59 vor über zehn Jahren einen guten Mechanismus entwickelt, der Tarifsteigerungen die über drei
60 Jahre gemittelten Kostensteigerungen zugrundelegt. Allerdings kam in den letzten Jahren stets
61 noch ein so genannter Strukturzuschlag hinzu, der den HVV-Tarif überproportional ansteigen
62 ließ. Damit wollen wir Schluss machen.