

1 Die Landesdelegiertenkonferenz möge beraten und beschließen:

2

3 **Zwei Klassen im Bus? Braucht kein Mensch!**

4 Die Landesdelegiertenkonferenz der Jusos Hamburg möge zur Weiterleitung an Landesparteitag
5 der SPD Hamburg beschließen:

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

9 Begründung:

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

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

26 Bereits im Innenstadtbereich ist dies für viele Kunden ärgerlich. So warten an Haltestellen,
27 welche sowohl von regulären Bussen, als auch von Schnellbussen bedient werden, viele
28 Fahrgäste lieber auf den regulären Bus, anstatt den Zuschlag zahlen zu müssen. Problematisch
29 ist die Zuschlagpflicht indes vor allem auf Linien und an Haltestellen, die ausschließlich durch
30 Schnellbusse bedient werden. Hier wäre für Fahrgäste, die finanziell zu einer dauerhaften
31 Erbringung des Zuschlags nicht in der Lage sind, eine Anbindung an das Netz der HVV nicht
32 mehr gewährleistet.

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

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

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