

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Karin Prien, Franziska Grunwaldt,
Dennis Gladiator, Carsten Ovens (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Schnellbusse in Hamburg –Tarifsystem sofort sozialverträglicher
machen, intransparentes Liniennetz auf den Prüfstand stellen**

In den 1960er-Jahren wurden in Hamburg die sogenannten Schnellbuslinien eingerichtet. Das damit seinerzeit verfolgte Ziel war die Schaffung einer leistungsstarken, schnellen und komfortablen Ergänzung zu dem seinerzeit noch geringer ausgebauten Schnellbahnnetz, um die Randbereiche besser über öffentliche Verkehrsmittel mit der Innenstadt zu verbinden.

Allerdings werden die Schnellbusse ihrem Namen heutzutage nicht mehr vollständig gerecht. Wie vom Senat im Vorwort der Antwort auf die Drs. 21/186 selbst eingeräumt, hat sich die Fahrzeit der Schnellbuslinien über die Zeit immer mehr den Stadtbuslinien angeglichen. Den ursprünglich namensgebenden Effekt gibt es heute nicht mehr. Das liegt vor allem daran, dass entgegen der Anfangszeit immer mehr Haltestellen in das Netz der Schnellbuslinien integriert wurden.

Trotzdem hält der Senat laut Drs. 21/186 sowohl an den Schnellbuslinien als auch an der Erhebung des damit einhergehenden Schnellbuszuschlages fest und führt dafür im Allgemeinen zwei Gründe an. Erstens habe sich trotz der Fahrzeitverlangsamung der Schnellbusse dieser Begriff als solcher bei den Fahrgästen etabliert. Zweitens böten die Schnellbusse ein Mehr an Komfort. Darüber hinaus und speziell auf die Schnellbuslinien 48 und 49, die sogenannte Bergziege, gemünzt, führt der Senat zudem die vergleichsweise hohen Produktionskosten der dort eingesetzten speziellen Fahrzeuge an, die ein maßgeschneidertes und aufwändiges Angebot für die winkligen Straßen in Blankenese darstellten.

Diese vom Senat angeführten Gründe stehen in starkem Widerspruch zu den Ergebnissen einer Fahrgastbefragung, auf die unter anderem in Drs. 20/1906 verwiesen wurde. Demnach sehen die Fahrgäste den Hauptgrund für die Nutzung der Schnellbusse vor allem in der direkten und schnellen Verbindung. Komfort, mithin das einzig verbliebene inhaltliche Argument des Senats, wurde nur von 18 Prozent der Befragten als Hauptgrund für die Nutzung eines Schnellbusses angeführt.

Wenn aber der vom Senat als Hauptgrund für die fortgesetzte Erhebung des Schnellbuszuschlags ins Feld geführte Grund nur von einem Bruchteil der Betroffenen als ausschlaggebend angesehen wird und andererseits der Hauptnutzungsgrund laut Angaben des Senats de facto nicht mehr greift, stellt sich die Frage nach der Existenzberechtigung des Schnellbuszuschlags. Weil dieser insbesondere für Kinder, Schüler, Studierende und Senioren, die dringend auf die Verbindung angewiesen sind, eine unbillige Härte darstellt, muss dieser Personenkreis unverzüglich von der Erhebung des Zuschlags befreit werden. Gleiches gilt für Begleitpersonen von Schwerbehinderten, denen die Nutzung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Erhebung des Schnellbuszuschlages erheblich erschwert wird.

Dieser Schritt lässt sich auch wirtschaftlich begründen. So hat alleine die HOCHBAHN laut des letzten Unternehmensberichts im Jahr 2013 Verkehrseinnahmen von 387,2

Millionen Euro erzielt. Dem standen laut Drs. 21/186 im Jahr 2012, neuere Zahlen liegen hier nicht vor, durch den Schnellbuszuschlag auf den von der HOCHBAHN betriebenen Schnellbuslinien erwirtschaftete Einnahmen von gerade einmal 3,2 Millionen Euro gegenüber. Der Schnellbuszuschlag erzeugt hier maximale Kosten bei minimalem Nutzen.

Ferner bestehen erhebliche Zweifel, ob die Schnellbuslinien und ein intransparentes Tarifsysteem angesichts des oben skizzierten Wegfalls der ursprünglichen Gründe für deren Einrichtung noch für eine moderne Metropole zeitgemäß sind. Es muss daher geprüft werden, ob das bestehende Schnellbusnetz in die dann verbleibenden StadtBus- und MetroBus-Netze und ein einheitliches Tarifsysteem integriert werden kann.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. Kinder, Schüler, Studierende und Senioren zum 1. Juli 2015 vom Schnellbuszuschlag zu befreien.
2. Begleitpersonen von Schwerbehinderten zum 1. Juli 2015 vom Schnellbuszuschlag zu befreien.
3. zu prüfen, wie das Schnellbusnetz zeitnah in das verbleibende StadtBus- und MetroBus-Netz integriert werden kann.
4. der Bürgerschaft darüber bis zum 30.09.2015 zu berichten.