

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karin Timmermann (SPD) vom 12.01.10

und Antwort des Senats

Betr.: Kurzstreckenticket des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV)

Das sogenannte Kurzstreckenticket des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) kostet derzeit 1,30 Euro und gilt für eine Fahrt bis zur ersten Zahlgrenze. Dies hat zur Folge, dass die Fahrten je nach Einzelfall relativ teuer oder verhältnismäßig günstig sein können. Beispielsweise kostet eine Fahrt mit der U 2 vom Gänsemarkt nur bis zur nächsten Station Messehallen 1,30 Euro, während man auf einer anderen Strecke, so zum Beispiel mit der U 3 von der Kellinghusenstraße zu den Landungsbrücken den gleichen Preis von nur 1,30 Euro für sieben Stationen zahlt.

Die Verkehrsunternehmen anderer Großstädte haben sich auf den sogenannten Kurzstrecken für eine andere, der erbrachten Dienstleistung angemessenere Preisgestaltung entschieden. So kostet in Berlin eine Fahrt von nicht mehr als drei S- oder U-Bahn-Stationen oder sechs Stationen mit der Straßenbahn oder dem Bus 1,30 Euro. In Stuttgart zahlt man unabhängig vom Fahrtziel für eine Fahrt bis zur dritten Haltestelle nach dem Einstieg ohne Umsteigen oder Unterbrechung nur 1 Euro. In Frankfurt zahlt man für Strecken bis zu 1 km 1,15 Euro, für bis zu 1,5 km 1,45 Euro und für bis zu 2 km 1,50 Euro.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) wie folgt:

- 1. Aus welchem konkreten Grund hat sich der Hamburger Verkehrsverbund bei seiner Preisgestaltung dagegen entschieden, die Kurzstrecke für eine maximale Anzahl von Stationen ähnlich wie in Stuttgart von maximal drei oder eine feste Streckenlänge ähnlich wie in Frankfurt zu definieren?*

Die Tarifgestaltung des HVV bei der Kurzstrecken- und Nahbereichskarte richtet sich nach festen Tarifgrenzen. So sind alle Linien innerhalb des Großbereichs des HVV und über die Großbereichsgrenze mittels Zahlgrenzen in Teilstrecken mit einer Länge von durchschnittlich circa 2,3 km unterteilt. Die Kurzstreckenkarte gilt zum Befahren einer Teilstrecke, die Nahbereichskarte zum Befahren von zwei Teilstrecken.

Im Gegensatz hierzu sind gleitende Tarifgrenzen nach Kilometern in einem stark vernetzten Verkehrssystem wie dem HVV für das Verkaufspersonal und in der Kundeninformation sehr schwer handhabbar. Es müsste für jede Haltestelle im HVV einzeln definiert werden, welche Haltestellen mit der Nahbereichs- oder der Kurzstreckenkarte erreichbar wären. Unterschiedliche Entfernungen für gleichwertige Verbindungen (zum Beispiel zwischen Hauptbahnhof und Barmbek mit der U 3 beträgt diese 5,6 km,

mit der S 1 jedoch 7,7 km) würden zusätzliche Schwierigkeiten bei der Preisbemessung bereiten.

Auch eine Bemessung der Fahrkartenpreise nach der Anzahl der Haltestellen würde zu stark unterschiedlichen Preisen und Reiseweiten je nach Wahl des Verkehrsmittels führen, da sich die Haltestellenabstände der Verkehrsmittel im HVV erheblich unterscheiden. Bei den Bahnen beträgt die Entfernung zwischen zwei benachbarten Stationen beispielsweise zwischen Rahlstedt und Ahrensburg (R 10) 9,2 km und zwischen Hauptbahnhof Süd und Steinstraße (U 1) 447 m.

Für viele Fahrgäste, die den Geltungsbereich der Kurzstrecken- oder Nahbereichskarte ausschöpfen, würden sich durch eine Verfeinerung der Tarifbemessungsgrundlagen massive Fahrpreiserhöhungen ergeben, da die heutige Bemessung nach Zahlengrenzen wichtige Umsteigepunkte sowie Haltestellen mit hohem Verkehrsaufkommen und damit die Hauptverkehrsströme berücksichtigt. Angesichts der Nachteile alternativer Lösungen, auch für die Fahrgäste, hält die zuständige Behörde das gegenwärtige System für sachgerecht. Veränderungen sind nicht geplant.

2. *Welche maximale Strecke kann in Hamburg derzeit mit einem sogenannten Kurzstreckenticket befahren werden (bitte getrennt jeweils die Strecke mit den meisten Haltestellen sowie zusätzlich die längste Strecke mit den jeweiligen Anfangs- und Zielhaltestellen angeben)?*

Die nach Haltestellen maximal mit der Kurzstreckenkarte befahrbare Strecke ist bei der Schnellbahn die Verbindung mit der Linie U 3 zwischen Kellinghusenstraße und Landungsbrücken mit bis zu sieben Haltestellen (5,3 km), nach Entfernung die Verbindung mit den Linien S 3/S 31 zwischen Wilhelmsburg und Harburg Rathaus mit zwei Haltestellen (6 km). Im Busnetz wird die höchste Haltestellenanzahl und längste Strecke bei der nur an Schultagen verkehrenden Linie 424 mit bis zu 30 Haltestellen und 15,4 km Entfernung zwischen Kälbersteert und Zollenspieker erreicht.

3. *Teilt der Senat meine Auffassung, dass die diesbezügliche Preispolitik, die Definition der Kurzstrecke betreffend, im Einzelfall zu Ungerechtigkeiten führt und für die Nutzerinnen und Nutzer wenig nachvollziehbar und transparent ist?*

Wenn nein, warum nicht?

4. *Ist beabsichtigt, die Kurzstrecke zukünftig nach den Beispielen anderer Großstädte neu mit einer für den Nutzer einfacheren Handhabung zu definieren?*

Wenn ja, inwiefern und wann wird diese Änderung in Kraft treten?

Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu 1.