

Gemeinsame Einschätzung von VCD und BUND zur Einführung des Tarifverbundes „ROSA“ in Stadt und Landkreis Hildesheim

ROSA – attraktives Tarifkonzept oder alter Wein in neuen Schläuchen?

Mit Spannung haben VCD und BUND als Befürworter eines attraktiven ÖPNV das Ergebnis der jahrzehntelangen Diskussionen zu einem Tarifverbund in Hildesheim erwartet.

Es ist zu hoffen, dass allein die Einführung von „ROSA“ in Hildesheim zu einer höheren Wahrnehmung und Akzeptanz des ÖPNV in Hildesheim beiträgt. Aber leider hat sich inhaltlich nicht viel getan. Die grundlegenden Anforderungen an einfache Verständlichkeit und Transparenz wurden nicht erreicht. Die angekündigte Preissenkung zumindest für Pendler konnte in ersten Stichproben nicht nachvollzogen werden.

Folgende eher kleine Verbesserungen gegenüber der bisherigen Situation konnten wir feststellen:

1. Verbilligte Monatsabos mit 50% Rabatt, wenn ein Abo eines Nachbarverbundes vorhanden ist, z.B. GvH.
Diese Regelung verdanken wir aber nicht ROSA, sondern hier wird nur eine verpflichtende Vorgabe der Landesnahverkehrsgesellschaft für die Anschlussmobilität in Niedersachsen umgesetzt.
2. Hildesheimer Kinder sind jetzt erst mit dem 14. Geburtstag erwachsen und nicht wie zuvor Jahren mit dem 12.
3. Sammel- und Tageskarten gibt es jetzt im gesamten Landkreis und nicht wie bisher nur in der Stadt.
4. Sammelkarten sind jetzt auch im Bus erhältlich, der Gang zu den wenigen Vorverkaufsstellen entfällt.
5. Es gibt ein (verbesserungswürdiges) Kurzstreckenticket für drei Haltestellen.
6. Das alte Unverständnis, dass man mit dem RVHI-Einzelfahrschein (wenn bis Hildesheim ausgestellt) in den Stadtbus umsteigen und im gesamten Stadtgebiet weiterfahren konnte, aber für die Rückfahrt zwei Tickets benötigte, gehört der Vergangenheit an.

Einige Regelungen gab es auch vorher schon, waren aber nicht bekannt:

1. Den Regionalbus innerhalb der Stadt zum Stadtverkehrstarif nutzen zu können (z.B. bis nach Achtmum aber auch in der Innenstadt), ist bereits seit der Gebietsreform 1974 möglich.
2. Die RVHI-Zeitkarten bis Hildesheim galten auch im Stadtbus.

Insofern stehen einigen meist kleineren Verbesserungen eine Menge ungelöster Probleme gegenüber, die ein echter Verkehrsverbund leisten muss:

1. Alle Bahn-Bus-Relationen (außer auf einige Relationen der NWB auf der Lammetalbahn) sind nicht in das Tarifsystem mit einbezogen. Eine Integration von Bahn und Schiene ist jedoch Grundelement eines Verkehrsverbunds. Der Nachteil wird bei Einzelfahrten durch die niedersächsische Anschlussmobilität zwar teilweise kompensiert, aber diese ist wenig bekannt und hat mit ROSA nichts zu tun. Ein Anschlussfahrchein an den Niedersachsentarif über die inkludierte Gemeindegrenze hinaus scheint nicht definiert zu sein.
2. Eine Integration von Bahn und Schiene auf der Strecke der Lammetalbahn nach Bodenbug und darüber hinaus existiert seit 2003. Diese wird jetzt zu Gunsten des Niedersachsentarifs zu großen Teilen sogar wieder aufgegeben. Auf Relationen, bei denen die Nordwestbahn und gleichzeitig ein Bus benutzt wird, kommen zwei Systeme zum Tragen: die niedersächsische Anschlussmobilität und ROSA. Die Systeme sind unterschiedlich konzipiert, das wird für Verwirrung sorgen. Unklar ist z.B., ob eine ROSA-Zeitkarte zwischen der Tarifzone Groß Düngen (incl. Heinde) und Hildesheim in der NWB überhaupt anerkannt wird. Für die letzten verbliebenden Halte des RE10 in Groß Düngen wurde sie explizit ausgeschlossen, was such zu Verwirrungen im Schülerverkehr führen wird.
3. Unklar bleibt auch, ob für die ROSA-Preise (z.B. Hildesheim – Lamspringe halb Bahn, halb Bus) Bahncardinhaber weiterhin Ermäßigung in Anspruch nehmen können. Der Flyer „Lammetalbahn“ verliert hierzu kein Wort.
4. Das Einzelticket des Stadtverkehrs kostet 2,80 Euro statt 2,60 bisher. Das ist eine Preiserhöhung um 7,7 %. Zwar lag die allgemeine Preissteigerung in den letzten 20 Jahren in Deutschland beim ÖPNV bei 80 % und war damit doppelt so hoch wie die Steigerung der Lebenshaltungskosten. Aber der Stadtverkehr Hildesheim toppt diese Zahl noch mit einer Steigerungsrate deutlich über 100 %. Gleichzeitig litten die Busfahrgäste in der letzten Zeit massiv unter Busausfällen und Taktverdünnungen. Die neuerliche Tariferhöhung werten

VCD und BUND deshalb als Affront gegen die Fahrgäste und protestieren scharf dagegen.

5. Die Kurzstrecke nutzt einigen wenigen. Drei Haltestellen reichen im Stadtbus nicht einmal vom ZOB zur Schuhstr. Im Regionalbus würde es immerhin bis zum Ostbahnhof oder zum Dammtor reichen. Ob das möglich ist oder die ausgelassenen Stadtbushaltestellen mitzählen, scheint nicht geregelt. Ärger ist vorprogrammiert.
6. Die Preisermittlung bei „ROSA“ ist alles andere als einfach. Der ganze Großraum Hannover kommt mit drei Tarifzonen aus (Stadt Hannover, Umland, Region). ROSA hat ein kompliziertes und kleinkariertes System von etwa 50 Tarifzonen, z.T. nur mit einer einzigen Ortschaft. Die völlig andere Konzeption der Fahrpreisberechnung erschwert zudem eine künftige Integration des Landkreises Hildesheim in den GVH.
7. Die sowohl in der Stadt als auch im Landkreis erhältlichen Wochenkarten entfallen ersatzlos.
8. Die Preise für die Monatskarten sollen teils niedriger sein. Am Beispiel der Schülermonatskarte von Heinde nach Hildesheim, die jetzt 72,00 Euro statt bisher 61,10 Euro kostete, ist das nicht nachvollziehbar.
9. Die Tarifbedingungen enthalten z.T. weitere nicht nachvollziehbare Punkte, die es weiter verkomplizieren:
 - a. Der Betriebsschluss, d.h. bis wann eine Tageskarte gültig ist, ist je nach Wochentag unterschiedlich.
 - b. Im Anruf-Sammel-Taxi gelten alle ROSA-Fahrscheine, außer Viererkarten. Diese Ausnahme erscheint angesichts des ohnehin erhobenen „Komfortzuschlags“ als sinnfreie Schikane.
 - c. Eine bisher und auch in vielen anderen Verbänden geltende Mitnahmemöglichkeit (z.B. abends und am Wochenende) ist ausgeschlossen.
 - d. Reisegepäck ist aufpreispflichtig (ein Kinderfahrschein für einen Koffer).
 - e. In Hannover hat man die sprachlichen Verkomplizierungen (Tickets, Cards, Fahrkarten) zugunsten des deutschen Begriffes „Karte“ vereinheitlicht. ROSA mischt hier beliebig (Tickets, Einzelfahrkarte, 4er Ticket....).

VCD und BUND ziehen hieraus das Fazit, dass das Preis-/Leistungsverhältnis von ROSA für einen attraktiven ÖPNV nach wie vor inakzeptabel ist. Es bleibt zweifelhaft,

wie diese Tarifstruktur Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel motivieren soll. Die zwingend notwendige Mobilitätswende wird so nicht unterstützt.

Das gilt besonders für das ausgedünnte Busangebot des Südkreises. Nur auf wenigen Buslinien gibt es an den Wochenenden und den Abendstunden überhaupt ein Angebot an Fahrten. Die im Verhältnis zur Angebotsqualität hohen Tarife bezahlt hier ohnehin nur jemand, der dringend auf den Bus angewiesen ist; sie veranlassen keinen Autofahrer dazu, sein Auto stehen zu lassen. Man hat den Eindruck, die Abonnementspreise haben den einzigen Zweck, die Ausgleichszahlungen für den Schülertransport auf einem einigermaßen hohen Niveau zu halten.

ROSA ist zwar ein Fortschritt gegenüber früher. Aber wenn zwei (SVHI, RVHI) von sechs (plus NWB, erixx, DBRegio, enno) Verkehrsträgern ihre Tarifsysteme zusammenfassen und ein dritter dieses in engen Grenzen akzeptiert, ergibt das keinen Verkehrsverbund. Es zeigt aber, dass man es seit 50 Jahren nicht fertigbekommen hat, sich dem GVH anzuschließen. Dann brauchte nämlich niemand zwei teure Abos. Natürlich muss man weiterhin den Anschluss an den GVH fordern – auch seitens des SVHI behauptet wird, es gehe nicht.

Der alte Fehler, dass Hildesheim vor ca. 50 Jahren zu den Gründungsmitgliedern des GVH gezählt hat und nach 8-tägiger (!) Zugehörigkeit auf Druck der Hildesheimer Kaufleute, die befürchteten, die Menschen könnten zu billig nach Hannover fahren, wieder ausgetreten ist, muss endlich bereinigt werden.

An Ende bleibt leider nur die gleiche Feststellung, die wir auch schon als Fazit zum kürzlich vorgelegten Nahverkehrsplan hatten. Der Hildesheimer ÖPNV ist den aktuellen Herausforderungen zur Verkehrswende nach wie vor nicht gewachsen. Er hat jetzt allenfalls das erreicht, was zur Gebietsreform 1974 zu erwarten war: Einen Bustarif für den gesamten Landkreis Hildesheim incl. der Stadt Hildesheim, leider nicht mehr.

Für den „Mini-Verbund“ RVHI - NWB wird es komplizierter und teilweise auch schlechter. Man hätte für diesen für den ersten Schritt erhalten sollen und eine Vollintegration aller Schienenstrecken anstreben sollen.

VCD und BUND werden die ersten Erfahrungen nach Start von ROSA sehr genau beobachten und freuen sich auch über Erfahrungsberichte von Nutzer*innen an vcd-hildesheim@posteo.de.