VCD Kreisverband Hildesheim
Postfach 101309
3200 Hildesheim

Verteiler:
Oberstadtdirektor Dr. Buerstedde
Oberkreisdirektor Schöne
Stadtdirektor Hoffmann
Stadträtin Dr. Geiger
Stadtrat v. Hinüber
Stadtbaurat Riemann
Die Fraktionen des Rates der Stadt
Die Fraktionen des Kreistags
Stadtwerke Hildesheim A.G.
Planungsbüro Seele und Partner
Regionalverkehr Hannover
Deutsche Bundesbahn

Hildesheim, den 19.7.90

Vorschläge des Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Hildesheim
zu den Tarifen im öffentlichen Nahverkehr des Landkreises Hildesheim

Sehr geehrte

Der Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e.V. (VCD) versteht sich als Verkehrsclub für Umweltbewußte. Ein kürzlich gegründeter Kreisverband Hildesheim möchte sich insbesondere bei hiesigen Verkehrsplanern und Kommunalpolitikern für eine Verkehrspolitik einsetzen, die den Interessen aller Verkehrsteilnehmer - insbesondere von Fußgängern, Radfahrern und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel - gerecht wird.

Eine Arbeitsgruppe des Kreisverbands Hildesheim hat die anliegenden Vorschläge zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erarbeitet.

Wir bitten Sie, uns Ihre Position zu den oben genannten Vorschlägen mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Für den VCD, Kreisverband Hildesheim

Dr. Karl Ulrich Gutschke

Karl-Rudolf Bode

1. Der Preis für die Hildesheimer Supersparkarte ist deutlich zu senken.

Wir wissen, daß die Diskussion über den Preis für die "Supersparkarte" noch nicht lange her ist, aber es gibt gewichtige Gründe , sie gerade jetzt wieder aufzunehmen.

Die Erfahrungen verschiedener Städte mit derartigen Karten sind kürzlich von der Stiftung Warentest ausgewertet worden. Wir meinen, daß es möglich sein müßte, aufgrund dieser Erfahrungen Korrekturen am bisherigen Konzept der Supersparkarte vorzunehmen.

Der jetzige Preis von 49 DM pro Monat bietet keinen deutlichen Spareffekt gegenüber der Benutzung der Streifenkarte. Ein Pendler, der an 220 Arbeitstagen die Karte nutzt, spart gegenüber der Streifenkarte ganze 2,75 DM monatlich. Ist er einige Tage krank oder geht er manchmal zu Fuß oder fährt mit dem Rad, so ist für ihn die Supersparkarte teurer als die Streifenkarte.

Die bisherigen etwa 2000 Abonnenten bringen für die Entlastung der Stadt vom PKW nur einen sehr geringen Effekt. Unseres Erachtens müßte es möglich sein, eine Karte zu einem so günstigen Preis zu verkaufen, daß es nicht nur für jeden Pendler, sondern für einen gewöhnlichen Haushalt im Regelfall attraktiv ist, diese Karte zu erwerben.

Erfahrungen anderer Städte zeigen, daß dies keine Utopie ist. So besitzen in Basel, der "Erfinderstadt" der Umweltkarte, von 1000 Bürgern 383 eine solche Karte.

Städte mit viel größeren Angebot an öffentlichem Verkehr bieten preiswertere Umweltkarten an (Bremen, Freiburg), selbst die Karte für Berlin ist kaum teurer als die jetzige Hildesheimer Sparkarte (580 gegenüber 539 DM im Jahr).

Es ist erforderlich, daß auch eine Möglichkeit geschaffen wird, einzelne übertragbare Monatskarten zu erwerben. Die bestehende Regelung, im Falle der Kündigung des Abonnements den Preis zur alten Monatskarte nachzuzahlen, wirkt unseres Erachtens kleinlich und müßte aufgehoben werden.

Wir halten für das Gebiet der Stadt Hildesheim einen Preis von 30 DM pro Monat im Jahresabonnement bzw. 35 DM für die einzelne Supersparkarte für angemessen.

Der Kauf der Karte kann weiterhin durch folgende Anreize attraktiver gemacht werden:

- freie Mitnahme eines Kindes zu jeder Zeit;
- Anschluß an den "Nordverbund"; d.h. gegenseitige Anerkennung der Umwelt- bzw. Supersparkarte in verschiedenen norddeutschen Städten;
- Vergünstigungen beim Kurzparken in der Hildesheimer Innenstadt.
- Umbenennung der Supersparkarte in Umweltkarte, denn die Karte soll auch von der Zielgruppe erworben werden, bei der weniger der Spareffekt als vielmehr der Umweltschutz ein Kaufargument ist.

Die wesentlichste Attraktivitätssteigerung könnte aber von der Verwirklichung des folgenden Vorschlages ausgehen:

2. Die Stadt und der Landkreis Hildesheim müssen die Planungen für den öffentlichen Verkehr koordinieren.

   Zwischen dem Umland von Hildesheim und der Stadt ist ein Tarifverbund nach dem Vorbild des Großraumtarifverbundes Hannover zu schaffen. Die Umweltkarte kann dann für den Bereich des ganzen Tarifverbundes angeboten werden.

Es ist zu erwarten, daß einheitliche, in Bahn und Bus gültige Fahrausweise die Zahl der Benutzer deutlich erhöhen würden.

Der Nahverkehr könnte dadurch erweitert und verbessert anstatt nur "gesundgeschrumpft" werden.

Der Gültigkeitsbereich der Umweltkarte müßte so gestaltet sein, daß vordringlich die Pendler von und nach Hildesheim diese Karte nutzen könnten. Eine Entlastung der Parkplatzsituation wäre eine von zahlreichen positiven Folgen.

Die Einbeziehung der Deutschen Bundesbahn ist eine unerläßliche Voraussetzung.

Die Karte könnte in zwei Versionen (Stadt bzw. Stadt + Umland) angeboten werden. Der Preis für die "große Umweltkarte" könnte etwa dem jetzigen Preis entsprechen.

Der Landkreis hat die Planung der Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs bei einem Planungsbüro in Auftrag gegeben. Dazu merken wir an:

- der öffentliche Nahverkehr im Landkreis ist derzeit im wesentlichen Schülerverkehr. Dadurch ist das Angebot auf den meisten Strecken unzureichend und verlockt nur sehr wenige Pendler und Gelegenheitsfahrer zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel;

- der Auftrag des Landkreises an das Planungsbüro lautet auf Rationalisierung und hat hauptsächlich eine Kostensenkung zum Ziel. Angesichts dieser Zielvorgaben fürchten wir, daß keine durchgreifenden Verbesserungen möglich sind.

- Der Auftrag erstreckt sich nur auf das Gebiet des Landkreises, der Stadtbusverkehr ist ausgeklammert. Ein gemeinsames Vorgehen von Stadt und Landkreis bei der Planung und Tarifgestaltung hätte insbesondere den Vorteil, daß die Bedienungsqualität für die am Rand gelegenen Ortsteile verbessert würde.

3. Stadt und Landkreis sollten sich dem Großraumtarifverbund Hannover anschließen.

Seit über 20 Jahren profitieren die Bürgerinnen und Bürger des Großraums Hannover von diesem Tarifsystem, das bei seiner Einführung bundesweit das modernste war und vielen anderen Tarifverbünden als Vorbild gedient hat.

Wer im Landkreis Hildesheim (außer in Sarstedt) lebt, hat dagegen in dieser Zeit stetige Verschlechterungen des Verkehrsangebots bei steigenden Fahrpreisen erlebt. Diese Benachteiligung muß endlich beseitigt werden.

Fazit

Wir wissen, daß unsere Vorschläge nicht zum Nulltarif zu realisieren sind.

Aber in der Bevölkerung ist längst ein klarer Stimmungswandel zugunsten der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel eingetreten. Viele Umfragen und Untersuchungen beweisen dies. Nur: Viele Politiker haben diesen Meinungswandel noch nicht registriert oder scheuen sich, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Die Finanzmittel, mit denen ein besseres Tarifsystem unterstützt werden könnte, sind gleichzeitig wirksame Investitionen für den Umweltschutz .