

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karin Prien (CDU) vom 07.04.15

und Antwort des Senats

Betr.: Schnellbuszuschlag – Eine unbillige Benachteiligung nicht nur der Bewohner des Blankeneser Treppenviertels?

Die Blankeneser sind unzufrieden mit dem Schnellbus-Zuschlag für die Buslinien 48 und 49, die sogenannte Bergziege. Sie sind der Meinung, dass eine Rechtfertigung hierfür, die sowohl schon vom Namen her als auch nach Aussage des HVV selbst an ein „Mehr an Geschwindigkeit und Komfort“ gegenüber den normalen Stadtbussen geknüpft ist, fehlt.

Vorgenannter Definition folgend, ist ein „Schnellbus“ ein Bus, der nur wenige Haltestellen anfährt und so eine direkte, vor allem aber zügige Verbindung der Vororte mit der Innenstadt gewährleistet. Fahrgäste können also mit dem Schnellbus Zeit sparen und „Zeit ist Geld“, mithin ist ein Zuschlag berechtigt. Darüber hinaus scheinen als Schnellbusse auf Hamburgs Straßen zumeist besonders komfortable, das heißt größere, leisere Fahrzeugtypen eingesetzt zu werden, sodass der Aufpreis auch diese gesteigerte Bequemlichkeit abgelten soll.

Bei der „Bergziege“, die mit kleinen, engen Elektrobussen langsam durch das Blankeneser Treppenviertel zuckelt und an „jeder Milchkanne hält“, ist der Unterschied danach schon rein fahrzeug- und routentechnisch offenkundig. Darüber hinaus ist die Bergziege die einzige Busverbindung, zwischen dem unteren und dem oberen Blankenese; viele Anwohner, auch Schüler, sind mangels Fahrzeug oder Parkraum zur Überbrückung der Bergdistanz auf sie angewiesen. Das heißt im Klartext: Hier geht es um die Befriedigung des Grundbedürfnisses Mobilität als Daseinsvorsorge und eben nicht um „schneller oder bequemer“, also einen Mehrwert an Komfort oder Schnelligkeit. Sofern bei der Rechtfertigung des Zuschlages auf den touristischen Wert der „Bergziegenroute“ abgestellt wird, ist es unbillig, diesen über die Bewohner des Treppenviertels zu finanzieren.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Bei ihrer Einrichtung in den Sechzigerjahren verkehrten die Schnellbuslinien aufgrund ihrer größeren Haltestellenabstände deutlich schneller als die Stadtbuslinien. Im Laufe der Zeit wurde aber aufgrund der steigenden Beliebtheit des neuen Verkehrsangebotes von vielen Seiten der Wunsch nach einer Bedienung weiterer Haltestellen geäußert, sodass sich die Fahrzeit immer mehr den Stadtbuslinien angeglichen hat. Trotz dieser Veränderungen wurde der inzwischen bei den Fahrgästen feststehende Begriff „Schnellbus“ beibehalten.

Ein weiteres Merkmal war und ist der erhöhte Komfort. Die Fahrzeuge weisen eine bequemere Bestuhlung auf, und der Fahrplan der SchnellBus-Linien ist so bemessen, dass den Fahrgästen weitestgehend ein Sitzplatz zur Verfügung steht. Im Falle der

Linien 48 und 49 liegt der besondere Komfort in einem maßgeschneiderten aufwändigen Angebot für die winkligen Straßen in Blankenese. Für diesen zusätzlichen Komfort wird der Schnellbuszuschlag erhoben.

Der Schnellbuszuschlag ist nicht mit der Qualität der kleineren Fahrzeuge („Bergziege“) im Vergleich zu den übrigen Bussen begründet. Vielmehr liegt die Begründung in den besonders hohen Produktionskosten, die bei der „Bergziege“ in der topografischen und städtebaulichen Situation ihre Ursache haben (Sonderfahrzeuge, besonderer Verschleiß, keine Umlaufbildung mit anderen Linien). Der Schnellbuszuschlag wurde seinerzeit genutzt, um nicht noch ein zusätzliches Tarifsegment zu schaffen. Bei Einführung der „Bergziegen-Linien“ im Jahr 1959 wurde schon ein Tarifaufschlag genommen, der dann 1968 in den Schnellbuszuschlag umgewandelt worden ist.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Beiträgen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH) und der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

1. *Auf welcher Rechtsgrundlage basieren der Betrieb der Schnellbusse und die Erhebung des Schnellbuszuschlages auf den Schnellbuslinien in Abgrenzung zu anderen (Stadt-)Bussen im Liniennetz des HVV?*

Die Rechtsgrundlage ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Es liegen entsprechende Genehmigungen für alle Linien und eine Betrauung der Freien und Hansestadt Hamburg für die HOCHBAHN und die VHH vor. Der Schnellbuszuschlag ist nach § 39 PBefG (Beförderungsentgelte und -bedingungen) genehmigt.

2. *Welche Linien im Liniennetz des HVV sind Schnellbusse im vorgenannten Sinne?*

Linie	Linienvverlauf
31	U Rödingsmarkt - Billstedt - Bergedorf - Geesthacht - Lauenburg
34	Lufthansa-Basis - Eppendorf - Hauptbahnhof - Kirchdorf (Süd)
35	Hamburg Messe - Hauptbahnhof - Jenfeld - Sorenkoppel
36	S Blankenese - Altona - Hauptbahnhof - Eilbek - Farmsen/Berne
37	Schenefelder Platz - Altona - Hauptbahnhof - Barmbek - Bramfeld
39	Teufelsbrück - Eppendorf - S Hamburg Airport - U Wandsbek Markt
48	S Blankenese - Strandweg - Waseberg - S Blankenese
49	S-Blankenese – Elbuferweg

3. *Das Vorliegen welcher Merkmale eint die Schnellbuslinien im Liniennetz des HVV? Wenn Unterschiede zwischen Schnellbuslinien bestehen, worin liegen diese und warum ist diese Unterscheidung zulässig?*
4. *Gibt es danach andere „Schnellbusmerkmale“ als die erhöhte Geschwindigkeit und den Komfort der Fahrzeuge und wenn ja welche beziehungsweise ist diesbezüglich ein Ermessensspielraum der Genehmigungsbehörde gegeben und wenn ja, in welchen Grenzen?*

Siehe Vorbemerkung.

5. *Auf welche Rechtsgrundlage stützt sich der Schnellbuszuschlag im Allgemeinen und im Besonderen für die Ringlinien 48 und 49 in Blankenese, deren Busse und Strecke die typischen Schnellbusmerkmale gerade nicht erfüllen?*

Siehe Antwort zu 1.

6. *Wie viele Fahrzeuge werden von der jeweiligen Verkehrsgesellschaft im Netz des HVV für den Betrieb der jeweiligen Schnellbuslinie für eine oder mehrere Strecken eingesetzt? Bitte jeweils Verkehrsgesellschaft, Strecke und Fahrzeugzahl sowie Anzahl an Werk- und Wochenendtagen nennen.*

Linien HOCHBAHN	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
34	10	10	6
35	10	8	9

Linien HOCHBAHN	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
36	18	15	14
37	24	19	12
39	14	13	13
Gesamt	76	65	54

Linien VHH	Montag - Freitag	Samstag/Sonntag
31	6	4
48 und 49	4	4

Zu den Strecken siehe Antwort zu 2.

7. *Wie alt sind die Fahrzeuge?*

Das Durchschnittsalter der HOCHBAHN-Schnellbusse beträgt 6,2 Jahre (Stand April 2015).

Linien VHH	Durchschnittliches Fahrzeugalter in Jahren
31	6,7
48	5,4
49	5,4

8. *Wie viele Sitzplätze haben die Fahrzeuge?*

Die durchschnittliche Sitzplatzkapazität der HOCHBAHN-Schnellbusse beträgt 38 Sitzplätze je Fahrzeug.

Linien VHH	Durchschnittliche Zahl der Sitzplätze
31	48
48	19,4
49	19,4

9. *In welcher Höhe wurden in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 jeweils Einnahmen im Zusammenhang mit dem Schnellbuszuschlag erzielt? Bitte getrennt nach Schnellbuslinien und insgesamt ausweisen.*

Die im HVV ausgegebenen Komfortzuschläge gelten für Fahrten in den Schnellbussen. Gemäß Einnahmenaufteilung wurden in den Jahren 2010 bis 2012 folgende Einnahmen mit Komfortzuschlägen erzielt:

Linie	Jahr	Anteilige Komfortzuschläge
31	2010	0,4 Mio. €
34	2010	0,3 Mio. €
35	2010	0,4 Mio. €
36	2010	0,8 Mio. €
37	2010	0,9 Mio. €
39	2010	0,4 Mio. €
48	2010	0,1 Mio. €
49	2010	0,0 Mio. €
31	2011	0,6 Mio. €
34	2011	0,3 Mio. €
35	2011	0,4 Mio. €
36	2011	0,9 Mio. €
37	2011	1,1 Mio. €
39	2011	0,4 Mio. €
48	2011	0,2 Mio. €
49	2011	0,0 Mio. €
31	2012	0,6 Mio. €
34	2012	0,3 Mio. €
35	2012	0,4 Mio. €
36	2012	1,0 Mio. €

Linie	Jahr	Anteilige Komfortzuschläge
37	2012	1,1 Mio. €
39	2012	0,4 Mio. €
48	2012	0,2 Mio. €
49	2012	0,0 Mio. €

Für die Jahre 2013 und 2014 liegen noch keine Testate vor.

Aus dem Komfortzuschlag (Schnellbus- und 1.-Klasse-Zuschlag in den Regionalbahnen) insgesamt resultierten folgende Einnahmen:

2010: 4,9 Millionen Euro,

2011: 5,2 Millionen Euro,

2012: 5,4 Millionen Euro.

10. *Wie viele Fahrgäste nutzten in den Jahren 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 jeweils durchschnittlich pro Betriebstag (sowohl werktags als auch am Wochenende) die Fahrten der einzelnen oben genannten Schnellbuslinien im Liniennetz des HVV insgesamt sowie auf den jeweiligen Teilabschnitten*

- a) *vom Ausgangspunkt bis zur Stadtmitte (Rathausmarkt),*
- b) *von der Stadtmitte bis zum Endpunkt,*
- c) *beziehungsweise bei Ringlinien insgesamt?*

Für Zwecke der Einnahmenaufteilung erfolgt eine turnusmäßige Zählung und Befragung von Fahrgästen im Abstand von maximal fünf Jahren. Erhebungen finden grundsätzlich werktags (Montag – Freitag) statt, es sei denn die Hauptnachfrage liegt am Wochenende.

Fahrgastaufkommen Schnellbusse aus den jüngsten Erhebungen:

Linie	Erhebung	Ø Einsteiger pro Werktag (Mo-Fr)
31	2011	1.942
34	2011	1.993
35	2011	2.865
36	2011	4.427
37	2011	7.447
39	2011	3.036
48	2010	932
49	2010	13

Linie	Ausgangspunkt - Stadtmitte	Einsteiger Teilabschnitt
31	Großer Burstah / Rödingsmarkt - Rathausmarkt	40
34	Lufthansa-Basis - Rathausmarkt	896
35	Hamburg Messe (Eingang Ost) - Rathausmarkt	172
36	S Blankenese - Rathausmarkt	1.947
37	Schenefelder Platz - Rathausmarkt	4.369

Linie	Stadtmitte - Endpunkt	Einsteiger Teilabschnitt
31	Rathausmarkt - Lauenburg, ZOB	1.902
34	Rathausmarkt - Kirchdorf (Süd)	1.097
35	Rathausmarkt - Sorenkoppel	2.693
36	Rathausmarkt - Berner Heerweg	2.480
37	Rathausmarkt - Bramfelder Dorfplatz (Heukoppel)	3.078

11. *Welche Strecken beziehungsweise welche Streckenabschnitte sind danach seit wann defizitär beziehungsweise ab welcher Fahrgastzahl ist*

- a) *von einem Defizit und*
- b) *von einer rentablen Auslastung beziehungsweise Kostendeckung zu sprechen?*

Bitte den jeweiligen Kostendeckungsgrad auf den einzelnen Schnellbuslinien und getrennt nach Werk- und Wochenendtagen angeben.

12. *Wie ist im Vergleich dazu der Kostendeckungsgrad auf allen anderen Buslinien im Liniennetz des HVV? Bitte den jeweiligen Kostendeckungsgrad auf den einzelnen anderen Buslinien im Liniennetz des HVV und getrennt nach Werk- und Wochenendtagen angeben.*

13. *In welcher Höhe müssen die einzelnen Schnellbuslinien jeweils seit wann (möglicherweise auch nur in bestimmten Monaten pro Jahr) bezuschusst werden und wie stellt sich die Bezuschussungssituation hinsichtlich der übrigen Busse im Liniennetz des HVV dar?*

Systematische Linienabschnittserfolgsrechnungen werden vom HVV nicht vorgenommen und liegen nicht vor.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im HVV-Verkehr ohne Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde für das Jahr 2013 mit 79 Prozent festgestellt. Detailliertere Daten liegen dem HVV nicht vor.

Eine Beantwortung der Fragen ist für die HOCHBAHN nicht möglich, da keine Linienenerfolgsrechnung erfolgt. Aufgrund der Struktur des Verkehrsbundes, die eine Nutzung eines Fahrscheins für mehrere Linien und Verkehrsmittel bezweckt, ist eine direkte Zuordnung von Einnahmen auf eine Linie nicht möglich.

Die HOCHBAHN erhält keine direkten Zuschüsse für Verkehrsleistungen oder für einzelne Linienverkehre. Die HOCHBAHN erhält außerhalb von einzelnen Projektförderungen auch keine gesonderten Betriebszuschüsse. Mit dem buchhalterischen Jahresabschluss erhält die HOCHBAHN für die Gesamtheit ihrer Leistungen hingegen einen „Ertrag aus Verlustübernahme“.

Auch die interne Kostenrechnung der VHH kann nicht zur Beantwortung der oben angeführten Fragen herangezogen werden; hierzu wären der Aufbau und die Pflege einer Linienenerfolgsrechnung die zwingende Voraussetzung. Seitens der VHH wird dieses Instrument nicht vorgehalten und es ist auch nicht vorgesehen, zukünftig eine Linienenerfolgsrechnung einzuführen.

Kennzeichen des Verkehrsverbundes ist die Möglichkeit, mit einem Fahrschein mehrere Verkehrsmittel und Linien zu benutzen, insofern können die Einnahmen nicht direkt den einzelnen Linien zugeordnet werden. Eine Zuordnung der Erlöse müsste auf Basis von mehr oder weniger guten „Schlüsselgrößen“ erfolgen. Dies gilt analog auch für einzelne Kostenpositionen. Die so ermittelten Ergebnisse bezogen auf eine einzelne Linie wären daher nicht als Entscheidungsgrundlage geeignet. Die VHH verzichtet unter anderem aus diesem Grund und den darüber hinaus anfallenden zusätzlichen Kosten auf die Einführung und Pflege einer Linienenerfolgsrechnung.

Die VHH erhalten keine direkten Zuschüsse für Verkehrsleistungen oder gar für einzelne Linienverkehre auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg. Die VHH erhält außerhalb von einzelnen Projektförderungen auch keine gesonderten Betriebszuschüsse. Mit dem buchhalterischen Jahresabschluss erhält die VHH für die Gesamtheit ihrer Leistungen auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg hingegen einen „Ertrag aus Verlustübernahme“.

14. *Wie viele Menschen auf den Schnellbuslinien*

- a) *kaufen ein zusätzliches Schnellbusticket,*

Der HVV teilt nachstehende Verkäufe von 1. Klasse/Schnellbus-Fahrkarten mit. In diesen Angaben sind neben reinen Zuschlagkarten auch Einzelfahrausweise für

1. Klasse/Schnellbus sowie die Hamburg-Card enthalten. Daher weichen diese Zahlen von den weiter unten stehenden Daten von der HOCHBAHN und der VHH ab.

	2012	2013	2014
Stück	1,6 Mio.	1,5 Mio.	1,5 Mio.

Verkäufe von Schnellbuszuschlägen über Fahrausweisdrucker von Verbundverkehrsunternehmen, die Schnellbuslinien betreiben, sind wie folgt festzustellen:

HOCHBAHN

Im Jahr 2014 wurden 696.412 Fahrscheine „Zuschlag 1. Klasse/Schnellbus“ verkauft.

Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein AG

			Anzahl
Linie 31	01.2015	Mo-Fr	6437
		Sa-So/F	1361
	02.2015	Mo-Fr	5965
		Sa-So	1117
	03.2015	Mo-Fr	6352
		Sa-So	1201
Linie 48	01.2015	Mo-Fr	1700
		Sa-So/F	940
	02.2015	Mo-Fr	1826
		Sa-So	909
	03.2015	Mo-Fr	2169
		Sa-So	1199
Linie 49	01.2015	Mo-Fr	7
		Sa-So/F	0
	02.2015	Mo-Fr	10
		Sa-So	1
	03.2015	Mo-Fr	19
		Sa-So	0

- b) nutzen einen CC-Karte,
- c) besitzen ein Abo mit Schnellbuszuschlag? Bitte nach einzelnen Linien und nach Werk- und Wochenendtagen getrennt darstellen.

Die Ansprüche aus den im Hamburger Verkehrsverbund gepoolten Fahrgeldeinnahmen werden nach dem Einnahmenaufteilungsvertrag ermittelt. Bis 2012 einschließlich liegen dafür testierte Einnahmenaufteilungen vor. Die Einnahmenaufteilung basiert auf Zählungen und Befragungen von Fahrgästen.

Mit Ausnahme der CC-Karte ist der Komfortzuschlag in fast allen HVV-Fahrausweisen mit Komfortzuschlag tarifiert. Damit kaufen Fahrgäste wie folgt Komfortzuschläge:

Linie	Einzelkarte oder Abo	CC-Karte	Freifahrer (z.B. Freifahrten für Schwerbehinderte)
31	75%	14%	11%
34	62%	21%	17%
35	61%	20%	18%
36	69%	20%	11%
37	63%	21%	16%
39	64%	21%	15%
48	74%	18%	8%
49	62%	7%	31%

Summen können rundungsbedingt abweichen.

- 15. Was spricht nach Auffassung des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörde dagegen, die Ringlinien 48 und 49 in Blankenese mit

einem besonderen „Touristentarif“ zu versehen, von welchem sich die Bewohner des Blankeneser Treppenviertels befreien lassen können?

Nach § 39 Absatz 3 PBefG sind die genehmigten Beförderungsentgelte gleichmäßig anzuwenden. Sie dürfen nicht unter- oder überschritten werden. Ein besonderer Touristentarif wäre daher nicht zulässig.