

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg und Michael Kruse (FDP)
vom 27.11.15**

und Antwort des Senats

Betr.: Betriebsergebnis Hamburger Hochbahn

Im Ausschuss für Öffentliche Unternehmen musste der Senat zugeben, dass die Hamburger Hochbahn steigende Zuschüsse erhält. Dies überrascht, da die Fahrgastzahlen moderat steigen und die Tarife jedes Jahr deutlich über der allgemeinen Preisentwicklung erhöht werden.

Wir fragen den Senat:

Die Fragen betreffend die Jahre 2015 und 2016 können noch nicht beantwortet werden, da zu diesen Angaben bislang nur der Vertraulichkeit unterliegende betriebsinterne Planungsdaten vorliegen und eine Beratung und Beschlussfassung in dem zuständigen Unternehmensgremium noch aussteht.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) sowie des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) wie folgt:

1. *Wie war das Betriebsergebnis der Hamburger Hochbahn jeweils in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014?*

Das ordentliche Betriebsergebnis (EBIT) für die Jahre 2011 bis 2014 belief sich auf:

2011: – 37.097.000 Euro

2012: – 32.334.000 Euro

2013: – 33.851.000 Euro

2014: – 33.070.000 Euro

2. *Welches Betriebsergebnis wird für 2015 und welches für 2016 erwartet?*

Siehe Vorbemerkung.

3. *In welcher Höhe erfolgte in den Jahren 2011, 2012, 2013 und 2014 eine Verlustübernahme zugunsten der Hamburger Hochbahn?*

2011: – 55.562.000 Euro

2012: – 53.674.000 Euro

2013: – 53.500.000 Euro

2014: – 55.439.000 Euro

4. *Welche Verlustübernahme ist für 2015 und welche für 2016 zu erwarten?*

Siehe Vorbemerkung.

5. *Wie sind die Entwicklungen des Betriebsergebnisses und der Verlustübernahme zu erklären?*

Die Ergebnisverschlechterungen lassen sich unter anderem durch steigende Kapitalkosten (insbesondere Beschaffung der neuen Generation U-Bahn-Fahrzeuge des Typs DT5) begründen.

6. *Müsste die Verlustübernahme nicht eigentlich konstant bleiben oder gar sinken, da ja die durch den HVV-Kostenindex errechneten Kostensteigerungen seit mehreren Jahren vollständig durch die Tarifierhöhung abgedeckt werden?*

Der HVV-Kostenindex berücksichtigt Kostensteigerungen sowohl für Personal- als auch für Energiekosten (Strom und Diesel). Alle übrigen Kosten werden pauschal mit dem allgemeinen Verbraucherpreisindex bewertet und fließen gewichtet in die Berechnung mit ein. Der allgemeine Verbraucherpreisindex berücksichtigt jedoch nicht die spezifischen Rahmenbedingungen eines Verkehrsunternehmens. Entstehende Kosten für Kapazitätsausweitungen sowie Qualitätsverbesserungen fließen daher nicht proportional in die Berechnung des HVV-Kostenindex ein.

7. *Wie haben sich Kosten der Hamburger Hochbahn in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014 und (geschätzt) 2015 insgesamt und in den wichtigsten Einzelbereichen (Personal, Kraftstoffe, Abschreibungen et cetera) entwickelt?*

Jahr	Aufwendungen gesamt	Personal	Diesel+Strom	Abschreibungen
2011	514.318 T€	207.355 T€	36.445 T€	59.571 T€
2012	550.424 T€	214.889 T€	37.064 T€	59.331 T€
2013	551.304 T€	213.972 T€	37.928 T€	60.520 T€
2014	555.858 T€	219.336 T€	39.240 T€	61.268 T€

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

8. *Welches waren die wichtigsten Investitionen der Hamburger Hochbahn in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014 und 2015? Bitte die jeweiligen Kosten angeben.*

In T€	2011	2012	2013	2014
Beschaffung DT5-Fahrzeuge	7.185	8.400	34.800	54.400
U-Bahn-Neubau HafenCity	30.956	25.541	3.755	3.247
Verlängerung U 4	0	0	11.539	23.633
Busbeschaffung inkl. Komponenten	11.500	13.700	24.800	28.100
Brücken-Bauwerke	5.000	5.600	4.300	1.004
Oberbaumaßnahmen	10.200	9.200	10.700	9.100
barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen	0	0	6.500	10.171

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

9. *Für welche dieser Investitionen erhielt die Hochbahn von der Stadt Hamburg oder anderen öffentlichen Stellen Zuschüsse in welcher Höhe?*

In T€	2011	2012	2013	2014
Beschaffung DT5-Fahrzeuge	4.910	0	11.073	4.300
U-Bahn-Neubau HafenCity	30.956	25.541	3.755	3.247
Verlängerung U 4	0	0	11.539	23.633
Busbeschaffung inkl. Komponenten	0	0	0	1.151
Brücken-Bauwerke	2.578	4.836	2.226	226
Oberbaumaßnahmen	6.970	5.390	0	0
barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen	0	0	5.470	10.171

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

10. *Wie viele Fahrgäste hatte die Hamburger Hochbahn in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014 und (geschätzt) 2015? Bitte nach Fahrgästen der Busse und der Schnellbahnen aufschlüsseln.*

Angaben in T€	Fahrgastzahlen Gesamtjahr		
	Bus	U-Bahn	Gesamt
2011	216.735	204.097	420.832
2012	214.151	214.810	428.961
2013	211.837	218.067	429.904
2014	219.300	218.700	438.000

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

11. *Welche Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen hatte die Hamburger Hochbahn in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014 und (geschätzt) 2015?*

12. *Welchen Anteil (absolut und relativ) hatten die Tarifierhöhungen an den Mehreinnahmen in den Jahren 2011, 2012, 2013, 2014 und (geschätzt) 2015?*

Die nachstehenden Angaben weisen den Anspruch der HOCHBAHN an den HVV-Pool-Annahmen für die Jahre 2011 bis 2014 aus. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2011: 293.772.000 Euro
2012: 328.790.000 Euro
2013: 336.343.000 Euro
2014: 333.576.000 Euro

Die Ansätze für Preiselastizitäten der Nachfrage orientieren sich im HVV an den branchenüblichen Werten, wie sie auch der entsprechenden Literatur zu entnehmen sind. In Anbetracht der häufig komplexen Änderungen bei Tarifierhebungen, die sich oft nicht nur auf den Fahrpreis, sondern auch auf Nutzungsbedingungen beziehen, sowie weiterer die Nachfrage beeinflussender Faktoren (unter anderem Konjunktur, Wetter, Kraftstoffpreis, Fahrplanangebot) ist die Preiselastizität in der Praxis nicht direkt aus den Nachfragedaten ableitbar, da andere Faktoren die Preiselastizität überlagern. So waren in den letzten Jahren stetig Fahrgastzuwächse trotz Preiserhöhungen zu beobachten.

In dem aufgeführten Zeitraum von 2011 bis 2014 wurden jeweils zum 1. Januar eines Jahres Tarifierhöhungen beim HVV umgesetzt. Die auf die HOCHBAHN bezogenen Mehreinnahmen aus Tarifierhebungen ergeben sich anhand des jeweils gültigen Anteilssatzes. Dieser belief sich für die oben aufgeführten Jahre in einer Bandbreite von 48 Prozent bis 49,5 Prozent. Insbesondere im Jahr 2014 führte diese Tarifierhöhung nicht zu höheren absoluten HVV-Pool-Einnahmen bei der HOCHBAHN verglichen mit dem Vorjahr, da der Effekt eines rückläufigen Anteilssatzes den positiven Effekt der Tarifierhöhung überstieg.