

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 23.10.14

und Antwort des Senats

Betr.: Beabsichtigte Anhebung der HVV-Tarife zum 01.01.2015 – Mehraufwendungen des HVV

Die jeweilige Anhebung der Fahrpreise des HVV hat von 2009 bis 2013 zu jährlichen Mehreinnahmen des HVV von durchschnittlich 5,5 Prozent geführt. Die allgemeine Inflationsrate lag in den letzten fünf Jahren bei 1,42 Prozent. Wären die HVV-Fahrpreise nicht angehoben worden, hätten sich die Einnahmen allein aufgrund der wachsenden Zahl der Fahrgäste in dem genannten Zeitraum um jährlich knapp 2,7 Prozent erhöht (vergleiche jeweils Drs. 20/13249).

Die jährliche Anhebung der Fahrpreise begründet der Senat mit zusätzlichen Aufwendungen aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen. Real sah es so aus:

In den letzten fünf Jahren sind die Leistungen beim Bus jährlich im Schnitt um 0,4 Prozent und die Leistungen auf der U1, U2 und U3 jährlich im Schnitt um 0,2 Prozent gestiegen. Die Kilometerleistung der S-Bahn ist laut Drs. 20/9377 in 2013 gegenüber 2012 sogar zurückgegangen.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen hat sich im Jahr 2013 gegenüber dem Anstieg in 2012 fast halbiert.

Ab dem 01.01.2015 sollen die Preise um weitere 2,6 Prozent steigen, um die wohl weit über der allgemeinen Inflationsrate liegenden Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen aufzufangen.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), der Deutschen Bahn AG (DB AG), der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), der KVG Stade GmbH & Co. KG (KVG), der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG), der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH), AKN Eisenbahn AG (AKN), der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH wie folgt:

- 1. Jährliche Fahrpreiserhöhungen sind kein Naturgesetz. Selbst die Deutsche Bahn plant im Fernverkehr zum 01.01.2015 keine Fahrpreiserhöhung. Dafür ist aber eine Angebotsausweitung vorgesehen.*

Nach § 39 PBefG besteht ein Anspruch auf Genehmigung eines Tarifs, der die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt.

- a. *Ist dem Senat bekannt, welche Gründe die Deutsche Bahn dazu bewogen haben, zum 1. Januar 2015 im Fernverkehr die Fahrpreise nicht anzuheben?*

Falls ja, was sind die Gründe?

Nach Auskunft der DB AG werden in der zweiten Klasse des Fernverkehrs die Fahrpreise nicht angehoben. Die DB AG will nach ihrer Auskunft mit der modifizierten Preisgestaltung der starken Wettbewerbssituation mit anderen Verkehrsträgern Rechnung tragen, um eine weitere Verlagerung auf den Fernbusverkehr zu verhindern.

- b. *Sind die Energie- und Personalkosten der Deutschen Bahn in einem geringeren Umfang gestiegen als bei den Verkehrsunternehmen im HVV?*

Falls ja: weshalb?

Der zuständigen Behörde liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

- c. *Ist dem Senat bekannt, dass die Deutsche Bahn zum nächsten Fahrplan ihr Fahrplanangebot weiter ausweiten wird?*

Ja.

2. *HVV und Senat haben einen komplexen HVV-Tarifindex geschaffen, der darstellen soll, welche Tarifierhöhungen jeweils notwendig sind, um die Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen aufzufangen. Nach diesem Index hätten die Einnahmen in den letzten Jahren um durchschnittlich 2,25 Prozent steigen müssen. Da die HVV-Tarife jedes Jahr oberhalb des Indexes angehoben werden und die Fahrgastzahlen steigen, liegen die durchschnittlichen Mehreinnahmen nicht bei den notwendigen 2,25 Prozent, sondern bei 5,45 Prozent.*

- a. *Welche Bedeutung hat der entwickelte HVV-Tarifindex, wenn die Fahrpreise auch dann erhöht werden sollen, wenn offensichtlich genug Mehreinnahmen erwirtschaftet wurden?*

Der HVV-Tarif wird von einer Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Kosten- und Einnahmestrukturen beantragt. Der Kostenindex dient dazu, eine gemeinsame Grundlage für die Unternehmen zu bilden.

Durch den im Jahr 2009 eingeführten und 2010 erstmals angewandten HVV-Tarifindex werden die Preisanpassungen des HVV-Tarifs auf eine nachvollziehbare und transparente Grundlage gestellt wird.

Über den Tarifindex hinausgehende Anhebungen werden zum Ausgleich der nicht durch Tarifeinnahmen gedeckten Mehrkosten verwendet. Unabhängig davon müssen die in der Drs. 20/13349 ausgewiesenen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Leistungsangebots und zur Steigerung der Attraktivität finanziert werden.

Circa 72 Prozent der Kosten der Verkehrsunternehmen im HVV werden aus Fahrgelderträgen gedeckt und circa 28 Prozent der Kosten werden mit Zuschüssen aus öffentlicher Hand finanziert. Eine Anpassung der Fahrpreise an die Kostenentwicklung wirkt daher stets nur auf circa 72 Prozent der Kosten. Um den Verlustausgleich trotz steigender Kosten der Verkehrsunternehmen konstant zu halten, werden die Fahrpreise entsprechend der Gesamtkostenentwicklung angepasst. Bei einem Kostendeckungsgrad von zurzeit 72 Prozent ergibt sich eine Tarifierhöhung von 2,6 Prozent ($= 1,9/72 * 100$).

- b. *Welches finanzielle Ziel soll dadurch erreicht werden, dass die Einnahmen jedes Jahr weit über den HVV-Tarifindex steigen?*

Der jährliche Einnahmenanstieg resultiert aus dem Nachfrageanstieg, der mit einer Leistungsauswertung einhergeht, und den Effekten aus der Tarifierhöhung. Die Entwicklung der HVV-Nachfrage sowie die Entwicklung der HVV-Einnahmen sind in der Drs. 20/13249 aufgelistet. Ziel der Tarifierhöhung ist es, bei stetig steigenden Kosten

ein Angebot zu finanzieren, das den Ansprüchen einer weiter wachsenden Zahl von Fahrgästen gerecht wird. Im Übrigen siehe Antwort zu 2. a. und Drs. 20/13249.

- c. *Wie sollen sich die Kostendeckungsgrade bei den Verkehrsunternehmen in den nächsten fünf Jahren entwickeln (bitte einzeln und jährlich aufführen)?*

Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade liegen nur Angaben von Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung vor. Der Kostendeckungsgrad der AKN betrug im Jahr 2013 rund 58,97 Prozent; für die Jahre ab 2014 liegen bei der AKN noch keine aufbereiteten Daten vor.

Kostendeckungsgrad in Prozent:

Verkehrsunternehmen	2014	2015	2016	2017	2018
HADAG	48,85	49,81	48,10	48,25	48,49
HOCHBAHN	89,47	89,75	89,94	90,03	*)
VHH	86	79	78	79	*)

*) Für das Jahr 2018 liegen noch keine Daten vor.

- d. *Wie sollen sich die Zuschussleistungen aus dem Hamburger Haushalt in den nächsten fünf Jahren für den ÖPNV entwickeln?*

Wie in der Drs. 20/12590 bereits erläutert, werden unter Zuschüssen die Zahlungen für Investitionszuschüsse und Zuwendungen erfasst – jedoch ohne den Defizitausgleich bei den Verkehrsunternehmen HADAG, HOCHBAHN und VHH durch die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH und ohne gesetzliche Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr und die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im ÖPNV.

Darüber, wie sich die Zuschussleistungen in den nächsten fünf Jahren für den ÖPNV entwickeln, können keine Angaben gemacht werden, da dies von der jeweiligen Antragstellung und Bewilligung von Zuwendungen und dem tatsächlichen Projektverlauf abhängt.

- e. *In welchem Umfang würde das Fahrplanangebot beim HVV steigen, wenn die Einnahmen oberhalb des HVV-Tarifindex vollständig für Mehrleistungen im Fahrplanangebot verwendet werden würden?*

Die Einnahmen, die oberhalb der Steigerungen aus dem Tarifindex erzielt werden, werden zur Kompensierung weiterer Kosten der Verkehrsunternehmen, die nicht ausreichend durch den Index abgedeckt sind, sowie zusätzlich zur Verbesserung der Bedienungsqualität verwendet, siehe auch Antwort zu 2. b. Da die Frage auf ein fiktives Fahrplanangebot zielt und dazu keine konkret kalkulierten Angebote der Verkehrsunternehmen vorliegen, kann eine Quantifizierung nicht vorgenommen werden.

3. *In der Anlage 3 zu Frage 12. der Drs. 20/9377 hat der Senat dargestellt, dass von 2010 bis 2013 die zusätzlichen Fahrplankilometer*

- *bei der HADAG um 20 Prozent gestiegen sind, also im Schnitt 5 Prozent pro Jahr,*
- *bei der U-Bahn um 5 Prozent gestiegen sind, also im Schnitt 1,25 Prozent pro Jahr,*
- *bei der S-Bahn um 3,1 Prozent gestiegen sind, also im Schnitt pro Jahr 0,8 Prozent,*
- *bei der AKN um 1 Prozent gestiegen sind, pro Jahr im Schnitt 0,25 Prozent,*
- *bei der Regionalbahn (einschließlich Metronom und NOB) um 7,8 Prozent gestiegen sind, also im Schnitt jährlich 2 Prozent und*

- beim Bus um 1,5 Prozent, also jährlich im Schnitt um 0,4 Prozent gestiegen sind.
- a. *Ist es richtig, dass die S-Bahn in 2013 trotz steigender Fahrgastzahlen nicht mehr, sondern weniger Zugkilometer als in 2012 geleistet hat?*
Falls nein: Wie erklären sich die Zahlen in Anlage 3 zu Frage 12. der Drs. 20/9377?

Schwankungen der Zugkilometer-Angaben ergeben sich aus der unterschiedlichen Anzahl der Wochen-, Arbeits-, Sonn- und Feiertage pro Jahr. In der Drs. 20/9377 wurden vorläufige Werte zu den Zugkilometer-Angaben der S-Bahn Hamburg angegeben. Siehe dazu Anlage 1 mit korrigierten Werten ab dem Jahr 2010.

- b. *Ist es richtig, dass die durchschnittlich zusätzlichen geleisteten Kilometer bei der U-Bahn ohne die Eröffnung der U4 nur um 0,2 Prozent im Jahr gestiegen wären?*

Die durchschnittliche zusätzliche Kilometerleistung bei der U-Bahn, ohne U4-Leistung, ist im Vergleichszeitraum leicht rückläufig. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Plan-Kilometer-Leistung im Jahr 2013 aufgrund von Baumaßnahmen im U-Bahn-Netz sowie geringeren Zusatzverkehren nicht erreicht wurde.

- c. *Wie haben sich die Zug-, Bus- und Schiffskilometer in 2014 entwickelt (bitte die Tabelle in der Anlage 3 zu Frage 12. aus der Drs. 20/9377 ergänzen)?*

Siehe Anlage 1.

- d. *Wie hoch waren die Aufwendungen der in Hamburg verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel (ohne SPNV) in den Jahren 2009 bis 2013? Bitte differenziert nach den Verkehrsunternehmen angeben.*

Die Aufwendungen der Verbundverkehrsunternehmen liegen nicht vor, weil die Verkehrsunternehmen im Wettbewerb stehen und sie diese Informationen als Betriebsgeheimnisse behandeln.

Nachfolgend werden daher nur die Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung aufgeführt, die ihr Einverständnis zur Veröffentlichung gegeben haben.

Aufwendungen in Millionen Euro gerundet:

Verkehrsunternehmen	2009	2010	2011	2012	2013
AKN	36,2	39,5	43,4	39,3	42,2
HADAG	12,7	13,6	15,1	15,9	17,3
HOCHBAHN	489,7	500,2	514,3	550,4	551,3
VHH / PVG	124,3	136,0	137,7	138,6	140,0

- 4. *Den Verkehrsunternehmen im HVV fließen Einnahmen aus dem HVV-Tarif zu.*
 - a. *Der Senat hat in der Anlage 2 zu Drs. 20/9377 nur die prognostizierten, nicht aber die weit darüber liegenden tatsächlichen anteiligen Einnahmen der Verkehrsunternehmen aus dem HVV-Tarif dargestellt. Wie sahen die tatsächlichen Einnahmen in den Jahren 2008 – 2013 aus (bitte die Tabelle aus Anlage 2 zu Drs. 20/9377 um die tatsächlichen Werte ergänzen und für das Jahr 2013 fortschreiben)?*

Drs. 20/9377 gibt die zusätzlichen Einnahmen wieder, die sich ausschließlich aus der Preisanpassung ergeben. Nachfrageeffekte wurden lediglich in Form von Preiselastizitäten berücksichtigt.

Die Ist-Einnahmenentwicklung im HVV für die Jahre von 2008 bis 2012 ist der Anlage 2 zu entnehmen. Für das Jahr 2013 liegen die Einnahmenaufteilungsergebnisse noch nicht vor.

Einzelangaben können lediglich für die Unternehmen erfolgen, die einer Datenfreigabe zugestimmt haben.

- b. Wie hoch waren die jährlichen Bestellerentgelte, die Hamburg an die in Hamburg verkehrenden SPNV-Unternehmen jeweils von 2009 bis 2013 geleistet hat?*

2009: 100.325.241 Euro

2010: 95.595.293 Euro

2011: 90.331.959 Euro

2012: 89.143.645 Euro

2013: 97.637.694 Euro

- c. Welches im HVV-Gebiet verkehrende Unternehmen erhält in welcher Höhe staatliche Zuschüsse? Bitte differenziert nach Unternehmen und Vergabeart aufführen. Falls eine Veröffentlichung nicht erfolgen soll: Welche wettbewerblichen Gründe stehen dagegen, wenn die Steuerzahler/-innen erfahren, welches im HVV-Gebiet verkehrende Unternehmen in welcher Höhe staatliche Zuschüsse erhält?*

Zur Höhe der staatlichen Zuschüsse der Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung siehe Drs. 20/12590.

Es wird darauf hingewiesen, dass aus wettbewerblichen Gesichtspunkten von den Verkehrsunternehmen ohne Hamburger Beteiligung keine Angaben über erhaltene Zuschüsse gemacht werden können. Die Verkehrsunternehmen ohne Hamburger Beteiligung betrachten Angaben über erhaltene Zuschüsse als nicht zu veröffentlichende interne Geschäftsangelegenheiten.

- d. Welche Transparenzfordernisse haben Aufgabenträger und HVV im Falle der Vergaben von Leistungen im SPNV zu erfüllen?*

Anzeige der geplanten Vergaben im Amtsblatt der Europäischen Union, Information der Bürgerschaft über die Bestellung von Verkehrsleistungen und die daraus resultierenden Haushaltsauswirkungen, Veröffentlichung des Verkehrsvertrages nach dem Hamburger Transparenzgesetz.

Anlage 1Angaben der Zug-, Bus- und Schiffskilometer (Aufgabenträger Hamburg):

Verkehrsunternehmen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AKN	321.670	321.900	326.030	320.790	288.470	289.360	291.980	291.400	291.712
HADAG	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	600.000	600.000	650.000
HOCHBAHN U-Bahn (Wagen-km)	73.019.250	72.891.230	75.099.900	79.784.940	82.926.000	81.760.000	82.658.000	87.076.030	88.263.349
davon U 4	-	-	-	-	-	-	583.420	3.450.000	3.450.000
HOCHBAHN Bus	43.719.000	43.444.700	46.212.000	45.783.000	47.021.000	46.782.000	46.923.000	47.637.000	48.691.000
KVG	1.450.150	1.611.090	1.624.100	1.801.940	1.797.613	1.788.210	1.992.920	1.262.730	1.262.730
Metronom	453.870	453.750	958.940	1.011.930	1.019.580	1.160.640	1.161.530	1.191.070	1.213.000
NOB	111.820	111.440	111.850	111.580	112.260	112.710	112.990	112.950	113.000
Regionalbahn SH	1.495.770	1.485.930	1.357.620	1.365.620	1.465.250	1.465.200	1.469.550	1.494.560	1.519.000
Regionalbahn Nds.	607.387	571.796	-	-	-	-	-	-	-
NBE nordbahn (ab 14.12.2014)	-	-	-	-	-	-	-	-	15.000
S-Bahn Hamburg	10.436.710	10.390.420	10.555.690	10.872.850	10.920.930	10.916.100	10.927.680	10.896.680	10.900.000
VHH/PVG (VHH)	15.401.090	15.447.550	15.262.590	16.570.350	16.925.700	17.163.110	17.358.390	17.811.490	19.917.224

Anlage 2

Einnahmenentwicklung im HVV von 2008 – 2012

	2008	2009	2010	2011	2012
HVV Gesamt	557.131.198,91 €	588.432.455,67 €	617.003.725,37 €	652.247.240,31 €	692.439.790,72 €
S-Bahn	135.349.578,41 €	145.270.649,12 €	149.707.757,22 €	154.473.481,33 €	160.936.808,94 €
davon HH	126.001.509,93 €	135.564.936,48 €	139.973.481,81 €	143.994.133,72 €	150.236.857,28 €
davon SH	3.718.216,50 €	3.868.904,44 €	3.834.261,08 €	3.954.789,89 €	3.785.516,88 €
davon NDS	5.629.851,98 €	5.836.808,20 €	5.900.014,33 €	6.524.557,72 €	6.914.434,78 €
AKN	4.965.133,22 €	5.205.361,48 €	5.303.114,18 €	5.342.993,70 €	5.968.409,21 €
davon HH	1.150.438,87 €	1.245.186,34 €	1.026.232,94 €	1.020.796,00 €	1.172.697,31 €
davon SH	3.814.694,35 €	3.960.175,14 €	4.276.881,24 €	4.322.197,70 €	4.795.711,90 €
Hochbahn	271.637.782,32 €	286.700.838,21 €	302.391.344,78 €	321.313.861,77 €	343.251.028,72 €
davon HH	267.016.189,76 €	281.955.127,50 €	297.423.791,43 €	316.043.365,36 €	337.699.265,94 €
davon SH (Kreise) *	4.209.503,48 €	4.246.975,61 €	4.429.475,69 €	4.699.624,00 €	4.941.062,46 €
davon NDS (Landkreise)	412.089,08 €	498.735,10 €	538.077,66 €	570.872,41 €	610.700,32 €
PVG/VHH	55.195.920,67 €	56.839.235,52 €	60.140.981,75 €	63.013.571,29 €	66.943.969,41 €
davon HH	40.741.227,25 €	41.715.501,03 €	44.220.227,47 €	47.349.463,67 €	50.906.043,61 €
davon SH (Kreise)	14.402.199,22 €	15.069.711,36 €	15.863.261,01 €	15.555.978,13 €	15.921.121,83 €
davon NDS (Landkreise)	52.494,20 €	54.023,13 €	57.493,27 €	108.129,49 €	116.803,97 €
HADAG	4.449.601,19 €	5.042.357,43 €	5.152.157,63 €	5.453.335,69 €	5.984.678,86 €
KVG	17.919.942,51 €	18.854.418,70 €	19.140.393,39 €	20.459.238,03 €	21.534.975,24 €
davon HH	2.338.801,05 €	2.456.249,49 €	2.385.423,84 €	2.549.702,31 €	3.048.372,99 €
davon SH (Kreise)	32,06 €	32,53 €	575,73 €	697,35 €	707,01 €
davon NDS (Landkreise)	15.581.109,40 €	16.398.136,68 €	16.754.393,82 €	17.908.838,37 €	18.485.895,24 €
SPNV	47.782.244,29 €	50.082.436,89 €	53.824.830,35 €	58.514.961,08 €	63.222.629,13 €
davon HH	16.519.000,77 €	17.262.493,22 €	19.608.853,73 €	21.300.518,25 €	22.838.456,98 €
davon SH	12.573.370,74 €	13.047.076,22 €	13.653.935,69 €	15.179.175,07 €	16.298.500,42 €
davon NDS	18.689.872,78 €	19.772.867,45 €	20.562.040,93 €	22.035.267,76 €	24.085.671,73 €
Busse Umland	19.830.996,30 €	20.437.158,32 €	21.343.146,07 €	23.675.797,42 €	24.597.291,21 €
davon HH	433.984,41 €	448.850,44 €	495.833,96 €	530.991,82 €	565.598,86 €
davon SH (Kreise)	13.727.434,45 €	14.028.864,70 €	14.677.390,97 €	16.718.653,62 €	17.332.608,99 €
davon NDS (Landkreise)	5.669.577,44 €	5.959.443,18 €	6.169.921,14 €	6.426.151,98 €	6.699.083,36 €

* einschließlich Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) U-Bahn