

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 28.11.14

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: (Nicht-)Angemessenheit der Anhebung der HVV-Tarife**

*Die Antworten auf meine Schriftlichen Kleinen Anfragen sowie die Senatsmitteilungen zu den HVV-Tarifen haben nicht erklären können, weshalb der Senat Tariferhöhungen des HVV oberhalb des Bedarfes genehmigt und was mit dem Geld geschieht, welches über dem Bedarf der Verkehrsunternehmen durch überhöhte Tariferhöhungen eingenommen wird.*

*Die Verbraucherpreise haben sich in den letzten fünf Jahren im Schnitt pro Jahr um 1,42 Prozent (= Index 1) erhöht. Nach einer vom HVV entwickelten Formel hätten die HVV-Tarife in den letzten fünf Jahren im Schnitt pro Jahr um 2,16 Prozent erhöht werden müssen (= Index 2). Die vom Senat mitgeteilten Tariferhöhungen lagen in den letzten fünf Jahren im Schnitt pro Jahr um 41 Prozent (= Index 3) über dem Index 2, nämlich bei 3,06 Prozent (= Index 4). Die Einnahmen der HVV-Verkehrsunternehmen stiegen in den letzten fünf Jahren im Schnitt pro Jahr um 5,45 Prozent (= Index 5), also im Schnitt pro Jahr 383 Prozent oberhalb der vom Statistischen Bundesamt ermittelten Verbraucherpreise (Index 1) oder 252 Prozent oberhalb des vom HVV ermittelten Index (Index 2). Die hohen zusätzlichen Mehreinnahmen resultieren aus überdurchschnittlichen Fahrgaststeigerung, die in den letzten 5 Jahren im Schnitt bei 2,69 Prozent lagen (im letzten Jahr schon nur noch bei 1,59 Prozent).*

*Während in den letzten fünf Jahren die HVV-Unternehmen nach dem HVV-Index einen Mehrbedarf von 51,9 Millionen Euro hatten, wurden in die Kassen des HVV durch die Fahrgäste 169,1 Millionen Euro an zusätzlichen Einnahmen gespült.*

*Außerhalb der Inbetriebnahme der U4 können weder merklich höhere Fahrplanleistungen noch merklich höhere Kostendeckungsgrade bei den Verkehrsunternehmen entdeckt werden. Der Senat hat in den vielen Antworten zu dieser Problematik dargestellt, dass die Zuschussleistungen um über 100 Millionen Euro sinken konnten, dass die Verkehrsunternehmen Projekte außerhalb der eigentlichen Beförderung der Fahrgäste verstärkt durch eigene Mittel, also durch Fahrgeldeinnahmen, finanzieren, während sie diese Maßnahmen noch vor wenigen Jahren durch öffentliche Zuschüsse finanziert bekommen hätten.*

*In der Drs. 20/13568 wurde nach den Gründen gefragt, warum HVV und Senat eine Kostendeckung der HVV-Verkehre in Höhe von 70 bis 72 Prozent darstellen, während die Hamburger Verkehrsunternehmen trotz der Reduzierung von Zuschüssen Kostendeckungsgrade von circa 90 Prozent aufweisen.*

*Der Senat hat geantwortet, dass die Kostendeckungsgrade und Gesamtaufwendungen der einzelnen Verkehrsunternehmen sowie die Zuschüsse der Aufgabenträger und Gebietskörperschaften aus wettbewerblichen Gründen nur für die Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung angegeben werden können.*

*Die an Hamburg grenzenden Bundesländer konnten ihr Fahrplanangebot im SPNV in den letzten Jahren kontinuierlich ausweiten, wovon auch die Hamburger Bürger/-innen profitieren. Dabei stellen diese Länder immer wieder heraus, dass sie finanzielle Freiheiten im Rahmen der wettbewerblichen Verfahren gewinnen konnten, die in verbesserte Leistungen für die Fahrgäste investiert werden konnten.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

- 1. Welche wettbewerblichen Verfahren wurden in Hamburg für die Vergabe von Verkehren im HVV mit welchen Ergebnissen angewandt?*

Schienenpersonennahverkehr (SPNV): In Hamburg wurden wettbewerbliche Verfahren im SPNV zusammen mit den Aufgabenträgern des Umlandes durchgeführt. Siehe Drs. 18/731, 18/3053, 18/5305, 18/6657, 19/1047, 19/6739, 20/9008 und 20/7548.

Busverkehre: Das Teilnetz Ahrensburg (OD 1) wurde federführend durch den Kreis Stormarn in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben. Hierbei waren auch geringfügig grenzüberschreitende Verkehre Hamburgs betroffen. Den Zuschlag haben die VHH am 8. Juli 2014 erhalten. Die übrigen Busverkehre in Hamburg sind auf der Grundlage der Übergangsvorschriften der Verordnung (EG) Nummer 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ohne wettbewerbliches Verfahren betraut worden.

- 2. Aus welcher Rechtsvorschrift ergibt sich, dass Zuschussleistungen der öffentlichen Hand für Verkehre, die im wettbewerblichen Verfahren vergeben wurden, nicht dargestellt werden dürfen?*

Aus keiner. In der Drs. 20/13568 wurde dargestellt, dass die Kostendeckungsgrade und Gesamtaufwendungen sowie die Zuschüsse der Aufgabenträger und Gebietskörperschaften aus wettbewerblichen Gründen nur für die Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung angegeben werden können. Die Verkehrsunternehmen ohne Hamburger Beteiligung geben ihr Einverständnis zur Veröffentlichung derartiger Daten nicht. Im Übrigen siehe Drs. 20/13568.

- 3. Mit welcher Motivation wird für die HVV-Tariferhöhungen ein Index (Index 3) herangezogen, der für die Öffentlichkeit und die Bürgerschaft nicht überprüfbar ist?*

Der HVV-Index bietet den Gesellschaftern der HVV GmbH, der Öffentlichkeit und der Bürgerschaft einen Orientierungsrahmen für die HVV-Tarifanpassungen. Es steht den Gesellschaftern im Übrigen frei, auch andere Kriterien für ihre Entscheidung heranzuziehen. Vor Einführung des Index gab es keinerlei Orientierungsrahmen und entsprechend auch keine rechnerische Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen.

Der Index misst die Entwicklung der wichtigsten Kostengrößen der Verkehrsunternehmen im HVV: Diesel-, Strom- und Personalkosten. Die Kosten, die nicht über diese drei Größen erfasst werden können, werden mit dem allgemeinen Preisniveau bewertet. Dieser Anteil am Index beträgt knapp 60 Prozent. Somit hat die Verbraucherpreisentwicklung einen starken Einfluss auf die Tariffbildung.

Grundlage der Kosten- und Preisentwicklung sind jeweils zwei zurückliegende Jahre sowie das aktuelle Jahr. Für die Entwicklung der Verbraucherpreise in den Jahren 2012 und 2013 wurden vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte Werte verwendet. Für das aktuelle Jahr 2014 wurde eine Prognose des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) zugrunde gelegt. Diese Daten sind der Öffentlichkeit zugänglich. Nicht zugänglich für die Öffentlichkeit sind die unternehmensinternen Daten der Kostenanteile sowie der Entwicklung der Diesel-, Strom- und Personalkosten der Ver-

kehrsunternehmen. Diese Daten werden dem HVV von den repräsentativen Verkehrsunternehmen vertraulich zur Verfügung gestellt.

Zur Plausibilitätsprüfung der unternehmensinternen Strom-, Diesel- und Personalkostenentwicklung stehen der Öffentlichkeit aber auch hier vergleichbare Daten des Statistischen Bundesamtes zur Verfügung.

4. *Welche Rolle spielen bei den wettbewerblichen Verfahren die internen Kosten der Verkehrsunternehmen, welche Rolle spielen die externen Preise?*

Aus Sicht der Aufgabenträger werden die Kosten der zu bestellenden Leistung insgesamt bewertet. Für den Bereich der von den Unternehmen nicht oder nur schwer beeinflussbaren Kosten (Dieselpreis, Lohn- und Gehaltstarife) ist die Berücksichtigung von Preisgleitklauseln auf Basis von Indizes des Statistischen Bundesamtes für die Fortschreibung des Angebotspreises ein übliches Instrument.

5. *Der HVV errechnet den Kostendeckungsgrad im HVV aus der Formel „Einnahmen HVV-Tarif + gesetzliche Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (§45 a PBefG) und für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im ÖPNV (§148 SGB IX)/Gesamtkosten“.*
  - a. *Warum werden bei dieser Formel die Kosten der Verkehrsunternehmen als Indikator herangezogen und nicht die im wettbewerblichen Verfahren ermittelten Preise, die ja eine angemessene Gewinnspanne der Verkehrsunternehmen beinhalten?*
  - b. *Über welche Verfahren prüft der HVV nach, ob die gemeldeten Kosten den tatsächlichen Kosten entsprechen?*
  - c. *Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass im wettbewerblichen Verfahren Kosten gemeldet werden, die oberhalb der im Wettbewerb ermittelten Preise liegen?*

Bei der Berechnung des Kostendeckungsgrades durch die HVV GmbH werden Daten der Aufgabenträger sowie Daten der Hamburger Verkehrsunternehmen aus der Trennungsrechnung gemäß der Verordnung (EG) Nummer 1370/2007 verwendet.

Die Gesamtkosten werden indirekt nach der Formel: Einnahmen HVV-Tarif + gesetzliche Ausgleichsleistungen + weitere Zahlungen der Aufgabenträger (Verlustausgleichszahlungen Hamburgs für das Verkehrsangebot von Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung sowie sonstige Bestellerentgelte für Verkehrsangebote gemäß Verkehrsverträgen) errechnet.

Sofern Verkehrsunternehmen Angaben über ihren Kostendeckungsgrad machen, können sie entsprechend auf interne Kostendaten zurückgreifen.

- d. *Welcher Anteil der Zuschussleistungen an die SPNV-Unternehmen wird nicht durch die Mittel des RegG gedeckt?*

Folgende Zuschussleistungen an SPNV-Unternehmen werden nicht durch Mittel des Regionalisierungsgesetzes gedeckt:

- Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen
  - Ausgleichsleistungen für die Belastungen im Ausbildungsverkehr (nur AKN)
6. *Wie hoch wäre der Kostendeckungsgrad der HVV-Verkehre, wenn der Bund keine Regionalisierungsmittel mehr zur Verfügung stellen würde?*
  7. *Wie hoch wäre der Kostendeckungsgrad der HVV-Verkehre, wenn die U4 nicht gebaut und nicht in Betrieb genommen wäre?*
  8. *Wie hoch wäre der Kostendeckungsgrad der HVV-Verkehre, wenn Hamburg die Verkehrsunternehmen bei ihren Kosten unter anderem für Infrastruktur oder für Sicherheitsdienste im selben Umfang wie in den letzten Jahren entlasten würde?*

Der Senat antwortet nicht auf hypothetische Fragen.

9. *Nach § 39 PBefG hat die Genehmigungsbehörde die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.*
- a. *Welche Behörde und welches Amt ist in Hamburg für die Genehmigung der Tarife nach § 39 PBefG zuständig?*
  - b. *Welche Behörden und welche Ämter sind in Hamburg für die Betreuung der HVV-Verkehre zuständig?*

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen.

- c. *Welche Behörden und welche Ämter sind in Hamburg für die Betreuung der Hamburger Verkehrsunternehmen zuständig?*

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Zentralverwaltung, Beteiligungsverwaltung und Betriebswirtschaftlicher Prüfdienst sowie Finanzbehörde, Vermögens- und Beteiligungsmanagement.

- d. *Mit welchen Begründungen hat die Genehmigungsbehörde den beantragten Tariferhöhungen zugestimmt?*

Siehe Drs. 20/13349.