

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 06.07.18

und Antwort des Senats

Betr.: Echter Hammer oder bloßer Bluff? Hintergründe der sogenannten Angebotsoffensive bei Bus und Bahn des Senats

Hamburg ist das Herz einer Metropolregion mit über 5 Millionen Einwohnern. Die Straßen und Schienenwege von, durch und nach Hamburg sind die Lebensadern für das wirtschaftliche und das öffentliche Leben in diesem Ballungsgebiet. Allerdings hat die Straßeninfrastruktur vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und zum Teil, insbesondere zu den Stoßzeiten, bereits weit überschritten. Die Suche nach intelligenten wie pragmatischen Lösungen, um mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs zu bewegen, ist eine der entscheidenden Zukunftsfragen. Bahnen, Busse und auch Fähren sind das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Aus diesem Verständnis heraus hatte die CDU bereits am Montag, dem 2. Juli 2018, einen Antrag mit dem Titel „Das Rückgrat der Mobilität stärken – Den Umstieg auf Busse, Bahnen und Fähren noch attraktiver machen“ (Drs. 21/13672) in die Bürgerschaft eingebracht und darin verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Dazu zählen: In Normal- und Hauptverkehrszeiten werden nur noch Voll- und Langzüge sowie leistungsfähige Gelenkbusse eingesetzt, die Taktfrequenzen bei Bahnen und Bussen werden erhöht, der 24-Stunden-Betrieb wird auf die Wochentage ausgeweitet, das Angebot auf der Elbe wird ausgebaut und auf anderen Gewässern eingeführt und die HVV-Angebote für Smartphones werden deutlich ausgeweitet.

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN), S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn Hamburg) und Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) haben am Folgetag, dem 3. Juli 2018, ebenfalls einen Maßnahmenkatalog präsentiert, um in den Worten des Senats „mehr Platz, mehr Verbindungen, mehr Flexibilität“¹ zu schaffen.

Die CDU begrüßt die Impulse der drei Verkehrsbetriebe ausdrücklich, denn diese weisen große Überschneidungen zum eigenen Antrag vom Vortag auf. Auffällig war allerdings einerseits, dass das vom Senat PR-tauglich als „Angebotsoffensive“ umschriebene Maßnahmenbündel im Gegensatz zu den CDU-Forderungen weder die Angebote der AKN-Eisenbahn AG (AKN), eine Taktausweitung im Sinne eines 24-Stunden- beziehungsweise „Rund-um-die-Uhr“-Rhythmus noch den wasserseitigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Alster und Elbe mittels Fähren berücksichtigt. Letzteres ist für Hamburg als „Wasserstadt“ besonders bedauerlich. Andererseits fiel auf,

¹ Siehe die Pressemitteilung (PM) des Senats vom 3. Juli 2018: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/11287320/2018-07-03-bwvi-angebotsoffensive-oePNV/>, letzter Zugriff: 6.7.2018.

dass der Bürgermeister die Präsentation der Verkehrsbetriebe lediglich moderierte und keinerlei eigene Ideen oder Vorstellungen preisgab. Diese „Defensivtaktik“ war umso erstaunlicher, als dass der Bürgermeister in der begleitenden Pressemitteilung unter anderem mit den Worten zitiert wird: „Deshalb habe ich mit den Hamburger Verkehrsbetrieben ein Maßnahmenpaket vereinbart, um das Angebot und den Service für die Fahrgäste kurzfristig auszubauen.“ Die verschiedenen Elemente dieses Maßnahmenpakets dürften allerdings bereits deutlich vor dem 28. März 2018, dem Tag des Amtsantritts des aktuellen Bürgermeisters, innerhalb der betroffenen Unternehmen geprüft und geplant worden sein.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) und die Verkehrsunternehmen bieten ein nachhaltiges und attraktives Mobilitätsangebot für Hamburg an. Mit der Angebotsoffensive wird ein zukunftsweisender Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geleistet, insbesondere vor dem Hintergrund der Herausforderungen einer wachsenden Nachfrage.

Der Erste Bürgermeister hat die herausgehobene Bedeutung des Themas Mobilität in der wachsenden Stadt bereits in seiner Regierungserklärung am 11. April 2018 betont. Seit seinem Amtsantritt hat er sich bei den beteiligten städtischen Akteuren dafür eingesetzt, neben langfristigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auch kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu prüfen und zu konkretisieren. Dazu hat der Erste Bürgermeister eine Vielzahl an Gesprächen geführt, insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHAG) am 3. Mai 2018 und erneut am 22. Mai 2018.

Ein wesentlicher Baustein zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots besteht darin, in der Hauptverkehrszeit und in den Streckenabschnitten der höchsten Nachfrage das Angebot kapazitatativ zu verstärken. Dies soll durch den Einsatz von größeren oder längeren und damit leistungsfähigeren Fahrzeugen erfolgen. Im Schnellbahnbereich (also S- und U-Bahn) wird daher tagsüber auf den Einsatz von Kurzzügen komplett verzichtet. Ausgehend vom derzeit wachsenden Fahrzeugpark kann dieser Maßnahmenbaustein bei der Schnellbahn zum Fahrplanwechsel bereits ab Dezember 2018 vollzogen werden. Die Kapazitätserweiterungen im Busverkehr werden schrittweise folgen. Dazu werden die Großraumbusse für die Linien 5, 6, 7 und 13 derzeit bestellt und im Laufe 2019 ausgeliefert und eingesetzt.

Alle Maßnahmen im Schnellbahnnetz sowie die Ausweitung der Betriebszeiten auf den Buslinien 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14 und 25 der HOCHBAHN und die Kapazitäts- und Leistungssteigerung der VHH-Linien 2, 3, 15, 21, 22, 232, 235, 332, 432 und 462 sowie die neuen Buslinien in Rissen, Lohbrügge sowie der Expressbus Bergedorf – Harburg sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 umgesetzt werden.

Der Senat hat das auf Initiative des Ersten Bürgermeisters zusammengestellte Maßnahmenpaket mit allen Beteiligten Verkehrsunternehmen vereinbart und setzt diese Maßnahmen konsequent um.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der HHAG, der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) und der S-Bahn Hamburg GmbH wie folgt:

1. *Der Erste Bürgermeister wird in der Senatspressemittteilung vom 3. Juli 2018 unter anderem mit den Worten zitiert: „Insgesamt investieren wir in den Ausbau rund 19 Mio. Euro.“*
 - a) *Wer sind „wir“ und wenn ja, wie viele?*

Alle Institutionen, die für die Gesamtheit der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr verantwortlich sind und die mit der FHH unmittelbar in Verbindung stehen. Dies ist vor allem die Stadt selbst als Aufgabenträgerin und damit Bestellerin des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) (Regionalverkehr und S-Bahn) sowie als Aufgabenträgerin des kommunalen ÖPNV (U-Bahn, Bus, Fähre), die kommunalen Verkehrsun-

ternehmen HOCHBAHN und VHH, deren Leistungen über einen Defizitausgleich finanziert werden, sowie die S-Bahn Hamburg GmbH, die im Rahmen eines Verkehrsvertrages mit der Erbringung dieser Leistungen beauftragt wurde.

- b) *Aus welchen Einzelbestandteilen setzt sich diese Investitionssumme genau zusammen, wie verteilen sich diese auf die verschiedenen Finanzierungsträger und in welcher genauen Höhe werden sich diese rund 19 Millionen Euro über welchen Zeitraum verteilen?*
- c) *Wie werden sich diese rund 19 Millionen Euro jeweils auf die Verkehrsmittel Bus, S-Bahn, U-Bahn verteilen?*

Es handelt sich um die aufwandseitigen Kosten für die Mehrleistungen für das Jahr 2019 inklusive der notwendigen Fahrzeugbeschaffungen und der weiteren angekündigten Verkehrsleistungen.

Aufgeteilt nach den einzelnen Betriebszweigen führen die Maßnahmen der Angebots-offensive und die hierfür erforderliche Fahrzeugbeschaffung zusätzlich zur allgemeinen Angebotsentwicklung bis zum Fahrplanwechsel 2019/2020:

- für die HOCHBAHN im Busbereich: circa 3 Millionen Euro,
- für die HOCHBAHN im U-Bahn-Bereich: circa 6 Millionen Euro,
- für die S-Bahn: circa 7 Millionen Euro,
- für die VHH: circa 3 Millionen Euro.

2. *Der Erste Bürgermeister wird in der Senatspressemitteilung vom 3. Juli 2018 unter anderem mit den Worten zitiert: „Im Ergebnis steigen die Kapazitäten im Berufsverkehr um 20 bis 30 Prozent.“*

- a) *Welche Maßeinheit liegt diesen „Kapazitäten im Berufsverkehr“ zugrunde und wie haben sich die Messwerte dieser Maßeinheit seit 2011 in Hamburg entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln.*

Es wurde das Platzangebot in der Hauptverkehrszeit zugrunde gelegt. Das Platzangebot in den einzelnen Verkehrsmitteln hat sich seit dem Jahr 2011 wie folgt entwickelt:

(Nutz)-Platzkilometer (in Mio.) / Jahr				
Verkehrsmittel	Bus (HOCHBAHN)	Bus (VHH)	U-Bahn (HOCHBAHN)	S-Bahn (S-Bahn)
2011	3.639,0	VHH: 1.321,5 PVG: 915,7 2.237,2	7.789,4	11.858,1
2012	3.654,8	2.356,3	7.852,7	11.583,6
2013	3.535,4	2.544,5	8.106,5	11.561,2
2014	3.564,2	2.247,3	8.205,6	11.579,1
2015	3.842,9	2.476,4	8.109,2	11.364,6
2016	3.920,4	2.394,5	8.244,5	11.887,1
2017	3.950,0	2.404,1	8.315,5	11.804,4
Angabe Platzkilometer gemäß Meldung der Verkehrsunternehmen an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV)				

- b) *Welches Basis- beziehungsweise Vergleichsjahr liegt der vom Ersten Bürgermeister prognostizierten Kapazitätssteigerung zugrunde?*

Die Prognose der Verkehrsunternehmen bezieht sich auf das Ausgangsjahr 2017.

- c) *Bis wann genau sollen diese „Kapazitäten im Berufsverkehr“ um 20 bis 30 Prozent gesteigert werden und wie verteilt sich diese Kapazitätssteigerung jeweils auf HOCHBAHN, S-Bahn und VHH?*
- d) *Warum umfasst die Kapazitätsankündigung des Ersten Bürgermeisters keinen konkreten Wert, sondern einen Schwankungsbereich („um 20 bis 30 Prozent“)?*

Im Busverkehr der HOCHBAHN werden die Kapazitäten im Rahmen der Angebotsoffensive aufgrund der Notwendigkeit der Beschaffung zusätzlich erforderlicher Fahrzeuge folgendermaßen gesteigert:

Sommer 2019: Linie 5 – Vollständige Umstellung von Gelenkbus auf Großraumgelenkbus.

Sommer 2019: Linie 7 – Umstellung von Gelenkbus auf Großraumgelenkbus.

Winter 2019: Linie 6 – Umstellung von Gelenkbus auf Großraumgelenkbus.

Winter 2019: Linie 13 – Umstellung von Gelenkbus auf Großraumgelenkbus.

Alle weiteren Maßnahmen der HOCHBAHN, der VHH und der S-Bahn werden zum Fahrplanwechsel im Dezember des Jahres 2018 realisiert.

Die Höhe und Verteilung der Kapazitätssteigerung ist dabei von der Art der Maßnahme abhängig:

- So führt eine vollständige Umstellung von Gelenkbus auf Großraumgelenkbus zu einer Kapazitätssteigerung von rund 20 Prozent.
- Die Aufnahme der Verstärkerfahrten in den Fahrplan zusammen mit dem Entfall von Kurzzügen führt bei der U-Bahn abschnittsweise zu einer Kapazitätssteigerung von 30 Prozent, ebenso Umstellung von Kurzzug auf Vollzug beziehungsweise Langzugbetrieb bei der S-Bahn.
- Im Falle komplett neuer Angebote, wie dem Expressbus zwischen Bergedorf und Harburg, sind die Kapazitätssteigerungen auf dieser Relation noch höher.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

3. *Als Teil der Angebotsoffensive wird die HOCHBAHN nach Angaben des Senats „künftig insgesamt 90 Großraumbusse einsetzen“. Diese böten „mit 125 Plätzen rund 20 Prozent mehr Fahrgastkapazität und sollen auf den MetroBus-Linien 5, 6, 7 und 13 eingesetzt werden.“*

a) *Auf welchen Vergleichsfahrzeugtyp bezieht sich die Angabe „rund 20 Prozent mehr Fahrgastkapazität“?*

Auf konventionelle Gelenkbusse. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

b) *Ab wann genau sollen diese Großraumbusse jeweils auf den genannten MetroBus-Linien eingesetzt werden?*

Siehe Antwort zu Fragen 2. c) und d).

c) *In welchen Tranchen und zu welchen Zeitpunkten sollen jeweils wie viele dieser Großraumbusse beschafft werden?*

Die Beschaffung der 52 zusätzlichen Busse hat begonnen. Im Gegensatz zum privaten Autokauf werden neue Busse erst nach Bestellung konstruiert. Daher ist die schnellstmögliche Auslieferung aktuell für die Linien 5 und 7 im Zeitraum April bis Juni sowie für die Linien 6 und 13 im Zeitraum September bis November 2019 vorgesehen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

d) *Inwiefern und mit welchen Ergebnissen wurden diese Großraumbusse auf ihre Alltagstauglichkeit im Hamburger Stadtverkehr bereits getestet?*

Siehe Antwort zu Fragen 2. c) und d).

e) *Inwiefern sind auch bei der VHH die Anschaffung und der Einsatz solcher Großraumbusse geplant?*

Im Jahr 2018 sind keine Anschaffungen vorgesehen, für das Jahr 2019 wird eine Anschaffung geprüft.

4. *Wie hat sich die Zahl der bei der*

a) *HOCHBAHN,*

b) VHH

beschäftigten Busfahrer seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise sowie für das laufende Jahr angeben.

Unternehmen/Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOCHBAHN	1.758	1.796	1.893	1.877	1.912	1.981	2.044	2.097
VHH	1.089	1.159	1.195	1.233	1.190	1.226	1.212	1.253

5. *Wie wird sich die Zahl der bei der*

a) HOCHBAHN,

b) VHH

beschäftigten Busfahrer nach jetzigem Planungsstand in den kommenden drei Jahren entwickeln? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Unternehmen/Jahr	2019	2020	2021
HOCHBAHN	2.251	2.303	2.333

VHH:

Der prognostizierte Mehrbedarf an Personal beträgt voraussichtlich 33 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, deren genauer zeitlicher Einsatz noch nicht abschließend geplant ist.

6. *Wie hat sich die Zahl der bei der*

a) HOCHBAHN,

b) S-Bahn

beschäftigten Zugführer seit 2011 entwickelt? Bitte jahresweise aufschlüsseln sowie für das laufende Jahr angeben.

Unternehmen/Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOCHBAHN	465	472	481	471	493	507	507	499
S-Bahn	402	428	413	399	423	436	442	ca. 455*

* Planwert

7. *Wie wird sich die Zahl der bei der*

a) HOCHBAHN,

b) S-Bahn

beschäftigten Zugführer nach jetzigem Planungsstand in den kommenden drei Jahren entwickeln? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Unternehmen/Jahr	2019	2020	2021
HOCHBAHN	516	521	526
S-Bahn	ca. 455	ca. 455	ca. 455

8. *Wie hat sich die Zahl der zur Verfügung stehenden und besetzten Ausbildungsplätze für Busfahrer bei der*

a) HOCHBAHN,

b) VHH

seit 2011 entwickelt?

Unternehmen/Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOCHBAHN	97	190	182	121	247	143	224	240*
VHH	47	63	22	28	36	28	35	33

* Planwert

9. *Wie viele Ausbildungsplätze für Busfahrer werden*

a) die HOCHBAHN,

b) die VHH

in den kommenden drei Jahren nach jetzigem Planungsstand zur Verfügung stellen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Unternehmen/Jahr	2019	2020	2021
HOCHBAHN	207	173	150

VHH:

Aufgrund des aktuell zu erwartenden Bedarfs geht die VHH davon aus, dass die Zahl der Eigenausbildung steigen wird. Detaillierte Angaben sind derzeit nicht möglich, da dies von der zukünftigen Auftragsleistung für die VHH abhängt.

10. *Wie hat sich die Zahl der zur Verfügung stehenden und besetzten Ausbildungsplätze für Zugführer bei der*

a) HOCHBAHN,

b) S-Bahn

seit 2011 entwickelt?

Unternehmen/Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
HOCHBAHN	28	31	32	46	43	41	30	88*
S-Bahn	20	20	42	42	42	52	52	66*

* Planwerte

11. *Wie viele Ausbildungsplätze für Zugführer werden*

a) die HOCHBAHN,

b) die S-Bahn

in den kommenden drei Jahren nach jetzigem Planungsstand zur Verfügung stellen? Bitte jahresweise aufschlüsseln.

Unternehmen/Jahr	2019	2020	2021
HOCHBAHN	60	60	60
S-Bahn	69	69	69

12. *Wie viele offene Stellen für*

a) Busfahrer,

b) Lokführer

gibt es aktuell in Hamburg?

Die Bundesagentur für Arbeit weist mit Stand Juni 2018 für Hamburg 60 gemeldete Arbeitsstellen für die Berufsgattung Bus-, Straßenbahnfahrer/-innen-Fachkraft und 47 gemeldete Arbeitsstellen für die Berufsgattung Triebfahrzeugführer/-innen Eisenbahn-Fachkraft aus. HOCHBAHN und VHH beabsichtigen, im Laufe des Jahres 2018 insgesamt noch rund 236 Busfahrerinnen und Busfahrer einzustellen. HOCHBAHN und S-Bahn beabsichtigen, im Laufe des Jahres 2018 noch insgesamt rund 85 Zugführerinnen und Zugführer einzustellen.

13. *Inwiefern sieht die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) im Ausbau des wasserseitigen ÖPNV in Hamburg das Potenzial, andere öffentliche Verkehrsmittel bei der Bewältigung der Verkehrsmenge zu entlasten?*

Mit den Fähren im HVV werden zum einen elbquerende Verkehre dort durchgeführt, wo dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten verkehrlich attraktiver ist als der Verkehr mit Bussen und Bahnen. Zum anderen dienen die Fähren zur direkten Erschließung der Betriebsstandorte im Hafen. Die Fährlinien erfüllen damit eine wichtige Funktion bei der Bewältigung der Verkehrsmengen. Das Verkehrsangebot entspricht auf diesen Linien der Nachfrage. Der wasserseitige ÖPNV kann andere öffentliche Verkehrsmittel dort gezielt und maßgeblich entlasten, wo die Reisezeit auf dem Wasser kürzer ist. Wegen der in der Gegenüberstellung häufig längeren Reisezeiten und

der im Vergleich zur Schnellbahn geringeren Beförderungskapazitäten hat der Fährverkehr insgesamt nur eine geringe Entlastungswirkung für die anderen Verkehrsmittel.

14. *Inwiefern sieht die BUE im Ausbau des wasserseitigen ÖPNV in Hamburg das Potenzial, einen Beitrag zur Verringerung verkehrsbedingter Schadstoffemissionen zu leisten?*

Der Beitrag der Schifffahrt zur Verringerung der NO₂-Hintergrundbelastung ist im Luftreinhalteplan im Maßnahmenpaket 8 „Schifffahrt“ angeführt. In diesem ist auch das Potenzial zur Verringerung von Schadstoffen durch Ausbau und Modernisierung des ÖPNV enthalten.

Siehe dazu auch:

<http://www.hamburg.de/contentblob/9024022/7dde37bb04244521442fab91910fa39c/data/d-lrp-2017.pdf>.

15. *Der Erste Bürgermeister wird in der Senatspressemittteilung vom 3. Juli 2018 unter anderem mit den Worten zitiert: „Deshalb habe ich mit den Hamburger Verkehrsbetrieben ein Maßnahmenpaket vereinbart, um das Angebot und den Service für die Fahrgäste kurzfristig auszubauen.“ Obwohl der amtierende Erste Bürgermeister erst seit dem 28. März 2018 im Amt ist, erweckt er mit dieser Aussage den Eindruck, dass die Einzelmaßnahmen der sogenannten Angebotsoffensive allesamt auf seine Initiative zurückzuführen sind.*

- a) *Warum wird die AKN, obwohl sie von der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) jedes Jahr einen Verlustausgleich in Millionenhöhe erhält und sich zu genau 50 Prozent im Besitz der Stadt befindet, vom Ersten Bürgermeister nicht zu den Hamburger Verkehrsbetrieben gezählt?*

Im Bereich der AKN sind derzeit keine Maßnahmen im Zuge der Angebotsoffensive vorgesehen.

- b) *Warum wird die HADAG Seetouristik und Fährdienst Aktiengesellschaft (HADAG), obwohl sie von der Freien und Hansestadt Hamburg jedes Jahr einen Verlustausgleich in Millionenhöhe erhält und sich zu 100 Prozent im Besitz der Stadt befindet, vom Ersten Bürgermeister nicht zu den Hamburger Verkehrsbetrieben gezählt?*

Die HADAG ist Teil des Hochbahn-Konzerns, eine gesonderte Nennung ist nicht erforderlich.

- c) *Wann seit seinem Amtsantritt hat der aktuelle Amtsinhaber in seiner Funktion als Erster Bürgermeister direkte Gespräche mit welchen Vertretern von HOCHBAHN, S-Bahn Hamburg und VHH geführt und worum ging es in diesen Gesprächen jeweils?*

Insbesondere am 3. Mai 2018 und am 22. Mai 2018. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

- d) *Wann genau und in welcher Form wurde diese Vereinbarung getroffen?*

Die am 3. Juli 2018 kommunizierten Angebotsausweitungen im ÖPNV sind in einem iterativen Prozess auf der Arbeitsebene zwischen dem Senat und den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet und geprüft worden. Sie konnten in den jährlichen Regelprozess der Angebotsplanung bei den Verkehrsunternehmen einfließen, der in der Regel bis Mitte des jeweiligen Jahres abgeschlossen ist. Einer gesonderten Vereinbarung bedurfte es nicht.

- e) *Seit wann wurde/n bei der S-Bahn die in der Anlage der Senats-PM vom 3. Juli 2018 erwähnte/n*

- i. Ausweitung bei der Linie S2,*
- ii. Ausweitung bei der Linie S11,*

- iii. Ausweitungen bei der Linie S31,*
- iv. Ausweitungen bei der Linie S3,*
jeweils geprüft?
- f) *Seit wann wurde/n bei der HOCHBAHN die in der Anlage der besagten Senats-PM erwähnte/n*
 - i. Ausweitung bei der U1,*
 - ii. Ausweitungen bei der U3,*
 - iii. Änderungen beim Einsatz von Kurzzügen bei den Linien U1, U2 und U3,*
 - iv. Kapazitätsausweitung mittels Großraumbussen,*
 - v. Taktgarantie MetroBusPLUS*
jeweils geprüft?

Die Maßnahmen wurden im ersten Halbjahr 2018 teilweise mehrfach geprüft und erörtert.

- g) *Seit wann wurde/n bei der VHH die in der Anlage der besagten Senats-PM erwähnte/n*
 - i. Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs,*

Bereits im Juli 2017 haben die Deutsche Bahn und die FHH eine Smart-City-Partnerschaft initiiert, um die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs zu prüfen. Der damalige Erste Bürgermeister unterzeichnete mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn und dem Vorstand Infrastruktur ein „Memorandum of Understanding“ (MoU), das Projekte für integrierte Mobilität, attraktive Bahnhöfe, intelligent gesteuerte Citylogistik sowie die digitale Vernetzung vorsieht. Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeiten für digital buchbare „On-Demand-Shuttles“ nach dem „Ridesharing“-Prinzip, die Einrichtung eines Testgebietes mit autonom fahrenden Elektro-Shuttle-Bussen sowie eine Machbarkeitsstudie zur schrittweisen Automatisierung eines Streckenabschnitts der S-Bahn Hamburg abgestimmt und in einem iterativen Prozess auf der Arbeitsebene zwischen dem Senat und den Verkehrsunternehmen ausgearbeitet und geprüft.

- ii. Kapazitätsausweitung zum Fahrplanwechsel,*

Die Möglichkeiten zur Kapazitätsausweitung zum Fahrplanwechsel wurden Ende Mai 2018 intern abgestimmt. Mit dem HVV erfolgte die Abstimmung im Rahmen der Angebots- und Planungsrunde Ende Juni 2018.

- iii. Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Harburg und Bergedorf*

jeweils geprüft?

Die Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Harburg und Bergedorf ist mit dem HVV im Mai 2018 abgestimmt worden.