

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dirk Nockemann (AfD) vom 25.04.22

und Antwort des Senats

Betr.: Das 9-Euro-Ticket, Herausforderungen für Hamburg

Einleitung für die Fragen:

Die Bundesregierung plant im Rahmen ihres „Entlastungspaketes“ für die deutschen Bürger, ein 9-Euro-Monatsticket für den öffentlichen Nahverkehr in den Monaten Juni bis August dieses Jahres anzubieten. So notwendig wie eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und der Bürger in diesen inflationsgeprägten Zeiten ist, so unausgereift und in Teilen kontraproduktiv erscheint diese Maßnahme. Insbesondere Großstädte wie Hamburg werden von den Unzulänglichkeiten dieser Maßnahme getroffen werden. Die Kosten werden astronomisch, eine Überlastung der Verkehrssysteme ist höchstwahrscheinlich, ein Kollaps und regelmäßige Stillstände des öffentlichen Verkehrs sind durchaus vorstellbar. Inwieweit diese Auswirkungen abgefedert oder vermieden werden können beziehungsweise ob sie den Ansporn für eine tatsächliche Verbesserung des ÖPNV in Deutschland liefern werden, hängt nun insbesondere von den vorbereitenden Schritten der zuständigen Regierungen ab. Die Herausforderungen sind zum einen der Einbruch der Ticketeinnahmen für die betroffenen Fahrverbände, zum zweiten die akuten Kapazitätsgrenzen der Verkehrssysteme, insbesondere in den Stoßzeiten, und zuletzt, wie schon seit Jahren, die ungenügenden Infrastrukturen im Gleisnetz und Park-and-ride-Bereich. Zwar ist die Zeit mittlerweile zu knapp, um an den möglichen akuten Auswirkungen des 9-Euro-Tickets noch etwas zu ändern, eine Bestandsaufnahme und konzeptionelle Vorbereitung, um die zu befürchtenden Engpässe künftig zu vermeiden, ist nun jedoch dringend geboten.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage in den vergangenen Jahren war entscheidend von der Pandemie und deren Auswirkungen auf das öffentliche Leben geprägt. Aktuell ist die Nachfrage im März 2022 wieder bei circa 79 Prozent im Vergleich zu den Fahrgastzahlen, die im März 2019 ermittelt wurden. Somit stehen in der Ausgangslage für das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August 2022 somit im Angebot noch Kapazitäten für eine zu erwartende zusätzliche Nachfrage zur Verfügung.

Drei Angebotsoffensiven in Folge haben außerdem für deutlich dichtere Takte, größere Fahrzeuge und viele neue Linien gesorgt. Damit ist der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) insgesamt gut aufgestellt, um in den kommenden Monaten zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv), der Hamburger Hochbahn AG (HHA), der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH), der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG), der Deutschen Bahn AG (DB) und der P + R-Betriebsgesellschaft mbH (P+R) wie folgt:

Frage 1: *Mit welchen Spitzenfahrgastzahlen rechnet der Senat in den Stoßzeiten während der 9-Euro-Phase in den verschiedenen Verkehrssystemen des Hamburger ÖPNV, insbesondere U-Bahn, S-Bahn und Bus, sowie in den einzelnen Nahverkehrslinien? (Bitte die jeweils zehn höchstbelasteten Linien des Bahn- und des Bus-Verkehrs auflisten.)*

Antwort zu Frage 1:

Neben dem vom 9-Euro-Ticket zu erwartenden Nachfrageeffekt ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage auch in diesem Jahr in den Sommermonaten Juni bis August vom üblichen Jahresdurchschnitt unterscheiden wird. Die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten mit der Überlagerung von Berufs- und Schülerverkehren fällt in diesem Zeitraum – bedingt durch die Urlaubszeit und Schulferien – geringer aus. Fahrten im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr außerhalb der traditionellen Verkehrsspitzen werden eine höhere Bedeutung in der Gesamtnachfrage haben. In diesem Nachfragesegment, das stark von externen Einflussfaktoren wie dem Wettergeschehen, Veranstaltungen und auch spontanen Entscheidungen der Fahrgäste zu Fahrten mit dem hvv geprägt ist, lässt sich keine verlässliche Prognose zur Nachfrage auf einzelnen Linien beziehungsweise Spitzenfahrgastzahlen ermitteln. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 2: *Welche Stellen im Hamburger Verkehrsnetz des Hamburger ÖPNV werden voraussichtlich zu den „Nadelöhren“ in der Phase des 9-Euro-Tickets werden? Bitte die zehn höchstbelasteten/überlasteten Stellen auflisten.*

Antwort zu Frage 2:

Als Orientierungspunkt können Erkenntnisse aus dem Zeitraum vor der Corona-Pandemie dienen. Die höchsten Nachfragewerte in Hamburg ergaben sich im Jahr 2019 an folgenden Schnellbahnhaltestellen:

Tabelle

	Haltestelle	Ein- und Aussteigende
S-Bahn	Hauptbahnhof	268.000
	Altona	118.100
	Jungfernstieg	75.300
	Berliner Tor	53.600
	Harburg	47.300
U-Bahn	Berliner Tor	126.000
	Hauptbahnhof Süd	122.000
	Jungfernstieg	110.000
	Kellinghusenstraße	81.000
	Barmbek	70.000

Frage 3: *Welche Maßnahmen plant der Senat, um in diesen „Nadelöhren“ akut und langfristig eine höhere Personentransportkapazität/Arbeitseffizienz zu schaffen?*

Antwort zu Frage 3:

An allen genannten Schnellbahnhaltestellen kann die Verkehrsnachfrage auch in Spitzenstunden abgewickelt werden. Eine Nachsteuerung im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket ist daher nach bisheriger Einschätzung nicht notwendig. Gleichwohl beobachten der hvv sowie die Verkehrsunternehmen fortlaufend die Auslastungssituation. Mittelfristig ist es das Ziel, das Angebot mit dem Hamburg-Takt zu erweitern, um zusätzliche Kapazitäten anzubieten.

Frage 4: *Welcher Ticketpreis wäre rechnerisch bei den erwarteten Fahrgastzahlen notwendig, um die Kosten des Hamburger ÖPNV zu decken?*

Frage 5: *Welcher Ticketpreis wäre bei den derzeitigen Fahrgastzahlen notwendig, um die Kosten des Hamburger ÖPNV zu decken?*

Antwort zu Fragen 4 und 5:

Es ist in Deutschland kein Nahverkehrssystem bekannt, das allein aus den Fahrgeldeinnahmen finanziert werden kann. Ein pauschaler Einheits-Zeitkartenpreis kann nicht angegeben werden, da dieser – als Mittelpreis der hvv-Zeitkarten – für viele Zeitkarten-Kundinnen und -Kunden höhere Preise zur Folge hätte mit nicht vorhersagbaren Abwanderungen zu Einzel- und Tageskarten sowie Abo-Kündigungen. Die fehlende Datengrundlage hierzu lässt keine aussagekräftige Berechnung zu.

Frage 6: *Auf welchen Streckenabschnitten werden diese Spitzenwerte voraussichtlich erreicht?*

Antwort zu Frage 6:

Siehe Antwort zu 2. Die höchsten Auslastungen im Liniennetz ergeben sich auf den Streckenabschnitten rund um diese Haltestellen.

Frage 7: *Für welche optimalen (Sitzplätze) und maximalen (Sitz- und Stehplätze) Plätze sind diese Linien derzeit ausgelegt?*

Antwort zu Frage 7:

Die Kapazitäten der Schnellbahnen und Busverkehre wurden im Rahmen der Angebotsoffensiven in den Jahren 2018 bis 2020 in erheblichem Umfang durch Taktverdichtungen und neue Linien erhöht. Entsprechend stehen Kapazitäten auch für eine höhere Nachfrage zur Verfügung. Bei der Vielfalt der dabei eingesetzten Fahrzeuge sind konkrete Aussagen zu den Sitz- und Stehplatzzahlen nicht möglich.

Frage 8: *Bis auf welche Maximalwerte und Zeiträume lassen sich die benannten Linien mit derzeitig verfügbarer Infrastruktur und Fahrzeugzahl verstärken?*

Antwort zu Frage 8:

In den Hauptverkehrszeiten werden alle verfügbaren Fahrzeuge eingesetzt. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten verfügen die Verkehrsunternehmen über Kapazitätsreserven, die zur Verdichtung des Angebots eingesetzt werden können. Punktuell kann durch den gezielten Einsatz mit Verstärkerfahrten, den Einsatz größerer Fahrzeuge und auch durch längere Züge das Angebot erweitert werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, durch Sonderlinien wie bei Großveranstaltungen die maximalen Kapazitäten zu erweitern. Aussagen zu Maximalwerten sind daher nicht möglich.

Frage 9: *Welche Spitzenfahrgastzahlen wurden auf Hamburger Linien des öffentlichen Nahverkehrs bisher und bei welchem Ereignis (zum Beispiel Fußballspiele, Marathon, Schlagermove und so weiter) erreicht? Bitte wieder die zehn höchsten erreichten Werte auflisten.*

Antwort zu Frage 9:

Zu besonderen Ereignissen und Großveranstaltungen wird jeweils ein maßgeschneidertes Bedienungskonzept mit entsprechenden Verstärkerfahrten und teilweise auch Sonderlinien eingerichtet. Beispielhaft ist in diesem Zusammenhang der Hafengeburtstag zu nennen, der in den Jahren vor der Corona-Pandemie mit teilweise über 1 Million Besucherinnen und Besuchern an den Veranstaltungstagen mit entsprechend erweitertem Fahrtenangebot bei U-Bahn und S-Bahn abgewickelt wurde. Verkehrskonzepte zu Großveranstaltungen werden ausgehend vom Ort der Veranstaltung und den Besucherzahlen sowie der Erreichbarkeit mit allen verfügbaren Linienerkehren in direkter Umgebung geplant. Verkehrserhebungen zur Ermittlung der Nachfrage auf einzelnen Linien werden im Rahmen von Großveranstaltungen wegen des hohen Aufwands nicht durchgeführt.

Frage 10: *Wie hoch werden die voraussichtlichen Extrakosten (gegebenenfalls rechnerisch) für den Zeitraum des geplanten 9-Euro-Tickets für die verschiedenen Verkehrssysteme U-Bahn, S-Bahn, Bus, sowie die bereits benannten zehn höchstbelasteten Linien des Hamburger ÖPNV ausfallen?*

Antwort zu Frage 10:

„Extrakosten“ entstehen voraussichtlich durch Umstellung der Einnahmesysteme, durch eventuelle Verstärkungsfahrten, durch Betriebslenkungsleistungen und durch Fahrgastinformationsaufwand. Eine belastbare Abschätzung lässt sich noch nicht geben.

Frage 11: *Wie werden diese Mehrbelastungen des ÖPNV in Hamburg gegenfinanziert?*

Frage 12: *Welcher Anteil der Gegenfinanzierung wird voraussichtlich durch Steuermittel des Bundes übernommen?*

Antwort zu Fragen 11 und 12:

Zur Ermöglichung des 9-Euro-Tickets ist eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes geplant. Darin soll den Ländern im Jahr 2022 für den Ausgleich des durch die Einführung und die Umsetzung des 9-Euro-Tickets entstandenen finanziellen Nachteils ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zugestanden werden.

Frage 13: *Welche Fahrgastzahlen im Hamburger ÖPNV können durch die in Hamburg vorhandenen Park-and-ride-Stellplätze bedient werden?*

Antwort zu Frage 13:

Mit Stand 1. Januar 2022 gibt es in Hamburg 8.424 Park-and-ride(P+R)-Stellplätze. Je Parkvorgang auf einem P+R-Stellplatz entstehen pro im Pkw anreisender Person zwei Fahrgastfahrten (Hinfahrt und Rückfahrt).

Frage 14: *Welche Fahrgastzahlen im Hamburger ÖPNV können durch Park-and-ride-Stellplätze außerhalb Hamburgs bedient werden?*

Antwort zu Frage 14:

Der Senat beantwortet Fragen nur für P+R-Anlagen innerhalb Hamburgs.

Frage 15: *Wie viel Prozent dieser Fahrgastzahlen können durch Park-and-ride-Stellplätze am Hamburger Stadtrand, also dem Stadtrand nächstgelegenen Haltestellen, bedient werden?*

Antwort zu Frage 15:

Die meisten P+R-Anlagen in der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) sind so gelegen, dass sie für Pendelnde aus dem Umland gut und schnell erreichbar sind. Unter Abzug der innenstadtnah gelegenen Standorte Lattenkamp und Friedrichsberg betrifft dies 98 Prozent der P+R-Stellplätze in der FHH.