

## **Große Anfrage**

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Kersten Artus, Tim Golke,  
Norbert Hackbusch, Dora Heyenn, Cansu Özdemir, Christiane Schneider  
und Mehmet Yildiz (DIE LINKE) vom 17.09.13**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Anhebung der HVV-Tarife**

*Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) hat angekündigt, die Fahrpreise des HVV ein weiteres Mal anheben zu wollen. Der HVV hat erklärt, dass die Anhebungsrate auf Basis des HVV-Tarifindex ermittelt werde. Der Index biete eine transparente Grundlage für die Tarifentwicklung. In die Berechnung sollen sowohl die Diesel-, Strom- und Personalkosten bei den Verkehrsunternehmen als auch die allgemeinen Lebenshaltungskosten einfließen. Der Index für 2013 ergäbe einen Wert von 2,3 Prozent. Da aber die öffentlichen Zuschüsse für den ÖPNV stabil bleiben und nicht mit der Kostenentwicklung ansteigen sollen, wird eine Tarifierhöhung in Höhe von 3,2 Prozent vorgeschlagen.*

*Die Hamburger Verkehrsunternehmen weisen in ihren Geschäftsberichten seit vielen Jahren einen stetig steigenden Kostendeckungsgrad auf, der mittlerweile über 90 Prozent liegt. Die Deutsche Bahn schöpft seit Jahren den größten Teil ihrer Gewinne aus den Trassenpreisen, den Nutzungsgebühren der Bahnstationen und dem Betrieb des Nahverkehrs.*

*Der Senat hatte in der Mitteilung zur Änderung des Gemeinschaftstarifes des HVV in 2012 (Drs. 20/5604) angegeben, dass sich der Wert der Tarifanpassung aus einem durchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise um 1,9 Prozent, der Lohnstarife um 2,5 Prozent, der Dieselpreise um 12,6 Prozent und der Strompreise um 0,9 Prozent ableite. Dabei sollten die Verbraucherpreise mit einer Gewichtung von 59,4 Prozent, die Lohnkosten mit 32,4 Prozent, die Dieselpreise mit 4,0 Prozent und die Strompreise mit 4,2 Prozent in die Berechnung einfließen. Zusätzlich sollten die Defizite der Verkehrsunternehmen, die durch die Aufgabenträger auszugleichen sind, nicht weiter ansteigen. Somit sollten die Tarife insgesamt um 3,5 Prozent erhöht werden.*

*Wir fragen den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), 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) und Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH (PVG), der Nord-Ostsee-Bahn GmbH (NOB), der metronom Eisenbahngesellschaft mbH (metronom), der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der LVS Schleswig-Holstein Landesweite Verkehrsgesellschaft mbH wie folgt:

1. Die HVV-Tarifanhebung wird mit den vom HVV vorgeschlagenen Indizes von allgemeinen Kostensteigerungen und zusätzlich mit der Vorgabe begründet, dass die Defizite der Verkehrsunternehmen nicht weiter steigen sollen.
  - a. Wie haben sich die Defizite der Hamburger Verkehrsunternehmen seit 2006 entwickelt? Bitte für jedes Verkehrsunternehmen gesondert, jährlich mit dem auszugleichenden Defizitbetrag sowie dem Kostendeckungsbeitrag ausweisen.

Defizit- und Kostendeckungsbeträge der Hamburger Verkehrsunternehmen (Angaben in Tausend Euro):

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
AKN *)	3.148	3.565	4.009	3.278	3.195	2.665	3.141
Kostendeckung in %	61,6	59,0	55,7	61,6	59,5	63,8	61,6
HADAG	4.578	4.499	5.320	5.983	6.675	6.918	7.254
Kostendeckung in %	59,2	59,1	58,0	52,8	50,9	54,3	54,5
HOCHBAHN	61.856	59.765	59.672	58.410	56.633	55.562	53.674
Kostendeckung in %	85,8	86,9	87,1	88,1	88,7	89,2	90,2
PVG/VHH	15.521	16.119	11.753	8.345	15.824	18.833	8.116
Kostendeckung in %	86,1	85,3	89,4	92,9	87,4	85,1	93,7

\*) AKN: Personenverkehr inklusive Infrastrukturaufwendungen; Anteil der Freien und Hansestadt Hamburg.

- b. Gibt es verkehrsunternehmensspezifische Indizes, die in die Berechnung der Tarifierhöhung einfließen?  
Wenn ja, welche Indizes sind es?
- c. Wie begründet der Senat, dass die letzten Fahrpreiserhöhungen aus einer Steigerung der allgemeinen Lebenskosten und additiv aus einer Gesamtkostensteigerung bei den Verkehrsunternehmen errechnet werden?

Der Index misst die Kostenentwicklung der wichtigsten Kostengrößen der Verkehrsunternehmen: 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. Der Index setzt sich also aus diesen vier Komponenten zusammen:

1. Verbraucherpreis
2. Dieseldkosten (verkehrsunternehmensspezifisch)
3. Stromkosten (verkehrsunternehmensspezifisch)
4. Personalkosten (verkehrsunternehmensspezifisch)

Die Kostengrößen geben jeweils die durchschnittliche jährliche Entwicklung für drei Jahre wieder, beispielsweise für die Tarifanpassung zum 1. Januar 2014 die Jahre 2011, 2012 und 2013. Damit wird eine Glättung des Indexes erreicht und starke Schwankungen – wie zum Beispiel der Anstieg der Dieselpreise seit Mitte 2010 – wirken sich nicht unmittelbar aus.

Die Entwicklung der Einzelindizes für die Jahre 2011, 2012 und 2013 ist der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Veränderungen in % zum Vorjahr:

<b>Komponenten</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Ø 2013</b>
Verbraucherpreis	+2,1	+2,0	+1,6	+1,9
Dieseldkosten	+11,8	+3,9	+4,2	+6,3
Stromkosten	-4,9	-2,7	+5,4	-1,0
Personalkosten	+2,2	+2,3	+3,5	+2,7

Die Kostenarten werden mit ihrem Anteil an den Gesamtkosten der Verkehrsunternehmen gewichtet. Im Jahr 2013 ergibt sich der HVV-Tarifindex entsprechend aus der Gewichtung von 58,5 Prozent Verbraucherpreise, 32,8 Prozent Lohnkosten, 4,6 Prozent Dieseldkosten und 4,1 Prozent Stromkosten.

Für das Jahr 2013 liefert der geglättete HVV-Tarifindex somit eine Steigerung von 2,3 Prozent, wobei die Verbraucherpreise um 1,9 Prozent, die Lohnkosten um 2,7 Prozent, die Dieseldkosten um 6,3 Prozent gestiegen und die Stromkosten um 1,0 Prozent gesunken sind. Multipliziert mit dem jeweiligen Anteil an den Gesamtkosten ergibt sich die Steigerung.

Die Ableitung ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

<b>Komponenten</b>	<b>Anteil</b>	<b>Anstieg</b>	<b>Anteil x Anstieg</b>
Verbraucherpreis	58,5 %	1,9 %	1,11 %
Dieseldkosten	4,6 %	6,3 %	0,29 %
Stromkosten	4,1 %	-1,0 %	-0,04 %
Personalkosten	32,8 %	2,7 %	0,89 %
HVV-Tarifindex	100,0 %		2,3 %

- d. *Werden zusätzliche Einnahmen durch die Steigerung der Fahrgastzahlen bei der Berechnung des Tarifindexes berücksichtigt, wenn ja, in welcher Form und in welchem Umfang?*

Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen wegen steigender Fahrgastzahlen werden nicht bei der Berechnung des Tarifindexes berücksichtigt.

Aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen steigen nicht nur die HVV-Fahrgeldeinnahmen, sondern auch die Kosten der Verkehrsunternehmen, da für die zusätzlichen Fahrgäste entsprechend zusätzliche Verkehrsleistung bereitgestellt werden muss (zum Beispiel Taktverdichtungen, größere Fahrzeuge). Auch diese Zusatzleistungen können nicht kostendeckend betrieben werden. Daher wäre es nicht sachgerecht, Mehreinnahmen wegen steigender Fahrgastzahlen im Tarifindex zu berücksichtigen.

- e. *Inwieweit hält der Senat die aus den derzeitigen Indizes abgeleiteten übermäßigen Tarifierhöhungen für kompatibel mit dem Bestreben, die Nutzung des ÖPNV in Hamburg zu stärken?*

Bei der Entscheidung der Kunden für den HVV sind Faktoren wie zum Beispiel Pkw-Verfügbarkeit, Parkplatzkosten oder die HVV-Angebotsqualität ausschlaggebend. Die HVV-Verkehrsunternehmen können dabei vor allem auf die Angebotsqualität Einfluss nehmen. Nur bei guter Angebotsverfügbarkeit (Fahrplankontakt, dichtes Verkehrsnetz), schnellen und zuverlässigen Verbindungen, ausreichender Fahrzeugkapazität mit zeitgemäß komfortablen Fahrzeugen können zusätzliche Fahrgäste für den HVV gewonnen werden. Daher ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung der Verkehrsunternehmen für die Gewinnung neuer Fahrgäste entscheidend. Die Preisanpassung ist daher ein wichtiger Beitrag für die Aufrechterhaltung eines guten Verkehrsangebotes, das Voraussetzung für die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist.

2. *Der Senat hat in der Drs. 20/5643 im Zusammenhang mit der letzten Tarifierhöhung des HVV angegeben, dass die Strompreise von 2006 bis 2011 um 23 Prozent gestiegen sind.*

- a. *Wie hoch ist der Preis, den die HOCHBAHN derzeit für eine Kilowattstunde Strom für den U-Bahn-Betrieb bezahlen muss?*

Die Kosten betragen 2012 rund 9,2 Cent pro Kilowattstunde (kWh). Enthalten sind neben dem Arbeitspreis auch die Preiskomponenten für Netzinfrastruktur, Netznutzung und Belastungen aus der Besteuerung.

- b. *Welche Änderungen des Strompreises hat es seit 2006 bis heute bei der HOCHBAHN zum Betrieb der U-Bahn gegeben (bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen)?*

- 2006: 7,9 Cent pro kWh
- 2007: 7,5 Cent pro kWh
- 2008: 9,3 Cent pro kWh
- 2009: 11,3 Cent pro kWh
- 2010: 11,4 Cent pro kWh
- 2011: 10,0 Cent pro kWh
- 2012: 9,2 Cent pro kWh

c. *Welche Änderungen des Strompreises hat es laut statistischem Bundesamt seit 2006 bis heute für die privaten Haushalte gegeben (bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen)?*

<b>Jahr</b>	<b>Strom-Index für private Haushalte (Jahr 2010 = 100)</b>	<b>in % zum Vorjahr</b>
2006	79,8	+3,9
2007	85,3	+6,9
2008	91,2	+6,9
2009	96,9	+6,3
2010	100,0	+3,2
2011	107,2	+7,2
2012	110,3	+2,9

(Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis-Online)

d. *Wenn die Entwicklung der Strompreise für private Haushalte über den tatsächlichen Kostensteigerungen bei den Verkehrsunternehmen liegt, warum ist der Senat der Auffassung, dass hier der richtige Index bezüglich der HVV-Tariferhöhung angewandt wird?*

Der HVV-Index bildet die wichtigsten Kostengrößen der Verkehrsunternehmen ab. Eine wichtige Komponente stellen hierbei besonders bei den Schienenverkehrsunternehmen die Stromkosten dar. Deren Anteil an den Gesamtkosten beläuft sich bei diesen Verkehrsunternehmen zum Teil auf annähernd 10 Prozent. Um diese Komponente im HVV-Index genau abbilden zu können, ist die Verwendung der unternehmensspezifischen Strompreisentwicklung besser geeignet als der Strompreis für die privaten Haushalte. Eine Gegenüberstellung der Entwicklung des Strompreises für private Haushalte und des unternehmensspezifischen Strompreises für den HVV-Index zeigt, dass der für den HVV-Index verwendete Strompreis weniger dynamisch verläuft. In den Jahren 2011 und 2012 ist der Strompreisindex sogar zurückgegangen, während er bei den privaten Haushalten in diesen Jahren gestiegen ist. Entsprechend wirkte der Strompreis etwas dämpfend auf die Gesamtentwicklung des HVV-Index in dem Jahr. Der HVV-Tarifindex wurde erstmals rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 berücksichtigt. Deswegen liegen die unternehmensspezifischen Strompreiskosten erst ab dem Jahr 2007 vor.

3. *Der Senat hat in der Drs. 20/5643 angegeben, dass die Dieselpreise von 2006 bis 2011 um 22,8 Prozent gestiegen sind.*

a. *Ist bei der Berechnung des statistischen Wertes für den für den ÖPNV zugrunde zu legenden Dieselpreis die Umsatzsteuer eingeflossen?*

Nein, in die Berechnung sind die Dieselpreise ohne Umsatzsteuer eingeflossen.

b. *Haben die HOCHBAHN oder die VHH als Großabnehmerinnen von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, sich gegen Preisschwankungen des Dieselpreises abzusichern?*

Nein. Entsprechende Modelle, die sowohl Chancen als auch Risiken beinhalten, sind nicht zur Anwendung gekommen, da sie Abschlusskosten verursachen und lediglich der Kalkulationssicherheit dienen. Langfristige Kosteneinsparungen sind hingegen nicht zu erwarten.

- c. *Um wie viel Cent sind die Dieselpreise der Hamburger Verkehrsunternehmen von 2006 bis heute von den Dieselpreisen der privaten Haushalte abgewichen? Bitte für jedes Jahr gesondert ausweisen.*

Abweichungen des Dieselpreises für Privathaushalte von dem für Hamburger Verkehrsunternehmen:

Jahr	Differenz der Dieselpreise (in € pro Liter)
2006	0,23
2007	0,30
2008	0,30
2009	0,28
2010	0,31
2011	0,35
2012	0,34

- d. *Wie hoch war die jährliche Erstattung, die jeweils die HOCHBAHN und die VHH seit 2006 bis heute nach dem Energiesteuergesetz für die im Linienverkehr benötigten Dieselmotorkraftstoffe bekommen haben?*

Erstattungen in Millionen Euro (gerundet):

Verkehrsunternehmen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 *)
HOCHBAHN	1,06	1,10	1,10	1,14	1,12	1,10	1,10	-
VHH/PVG **)	0,75	0,73	0,74	0,75	0,79	0,77	0,71	-

\*) für 2013 liegen noch keine Ergebnisse vor.

\*\*) VHH: Erfassung in 2012 nur erstes Halbjahr.

- e. *Wenn der Preis des Diesels für private Haushalte über den tatsächlichen Kostensteigerungen für die Verkehrsunternehmen liegt, warum ist der Senat der Auffassung, dass hier der richtige Index bezüglich der HVV-Tariferhöhung angewandt wird?*

Der HVV-Index bildet die wichtigsten Kostengrößen der Verkehrsunternehmen ab. Eine wichtige Komponente stellen hierbei besonders bei den Busverkehrsunternehmen die Dieselmotorkosten dar. Deren Anteil an den Gesamtkosten beläuft sich bei diesen Verkehrsunternehmen zum Teil auf annähernd 15 Prozent. Um diese Komponente im HVV-Index genau abbilden zu können, ist die Verwendung der unternehmensspezifischen Dieselpreisentwicklung besser geeignet als der Dieselpreis für die privaten Haushalte. Eine Gegenüberstellung der Entwicklung des Dieselpreises für private Haushalte und des unternehmensspezifischen Dieselpreises für den HVV-Index zeigt, dass der für den HVV-Index verwendete Dieselpreis weniger dynamisch verläuft. In allen Jahren nahm er weniger stark zu, als das beim Dieselpreis für private Haushalte der Fall gewesen ist. Würde somit der Dieselpreis für private Haushalte im HVV-Index zur Anwendung kommen, dann wären der gesamte HVV-Index und entsprechend auch die Tarifierhebungsrate höher ausgefallen. Der HVV-Tarifindex wurde erstmals rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 berücksichtigt. Deswegen liegen die unternehmensspezifischen Dieselmotorkosten erst ab dem Jahr 2007 vor.

Ein Vergleich der beiden Dieselpreisentwicklungen zeigt nachfolgende Tabelle:

Jahr	Dieselpreis für private Haushalte (in % zum Vorjahr)	Dieselpreis der Verkehrsunternehmen für HVV-Index (in % zum Vorjahr)
2006	+5,0	nicht verfügbar
2007	+4,3	+1,9
2008	+14,1	+10,7
2009	-18,7	-14,7
2010	+12,9	+9,7
2011	+15,9	+11,8
2012	+5,0	+3,9

(Quelle: Statistisches Bundesamt, Genesis-Online sowie HVV)

4. *Der Senat hat in der Drs. 20/5643 angegeben, dass die Lohnkosten des Fahrpersonals Bus von 2006 bis 2011 zwischen 13 Prozent und 16,25 Prozent gestiegen sind, also eine jährliche Steigerung von circa 3 Prozent. Dies entspricht der Steigerung der allgemeinen Lohnstarife in den letzten drei Jahren um durchschnittlich 2,7 Prozent.*
- a. *Um wie viel Prozent sind die Lohnstarife nach dem den HVV-Tariferhöhungen zugrunde liegenden Index seit 2006 gestiegen? Bitte auch jährlich ausweisen.*

Der HVV-Tarifindex wurde erstmals rückwirkend ab dem 1. Januar 2009 berücksichtigt. Deswegen liegen die unternehmensspezifischen Kostendaten erst ab dem Jahr 2007 vor. Im Zeitraum 2007 bis 2012 erhöhten sich die Lohnkosten der Verkehrsunternehmen im HVV um circa 16 Prozent.

<b>Jahr</b>	<b>Lohnkosten der Verkehrsunternehmen für HVV-Index (in % zum Vorjahr)</b>
2006	nicht verfügbar
2007	+1,7
2008	+4,7
2009	+3,1
2010	+1,9
2011	+2,2
2012	+2,3

- b. *Welche Lohnerhöhung haben die Busfahrer/-innen von HOCHBAHN und VHH in 2013 erhalten?*

Die Lohnerhöhung für die Busfahrerinnen und -fahrer der HOCHBAHN betrug 2,7 Prozent und für die der VHH 1,8 Prozent.

- c. *Welche Lohnerhöhungen haben die U-Bahnfahrer/-innen der HOCHBAHN seit 2006 erhalten?*

2006: 1,2 Prozent

2007: circa 3,5 Prozent (Einmalzahlung)

2008: 5 Prozent und circa 1,9 Prozent (unter anderem Erhöhung Urlaubsgeld)

2009: circa 3,0 Prozent

2010: keine Tariferhöhung

2011: 3,0 Prozent und circa 0,7 Prozent (Erhöhung Urlaubsgeld)

2012: 3,5 Prozent und circa 0,2 Prozent (Erhöhung Urlaubsgeld)

2013: 2,5 Prozent und circa 0,2 Prozent (Erhöhung Urlaubsgeld)

Einmalzahlungen wurden in Prozentwerte umgerechnet und beziehen sich auf das monatliche Tabellenentgelt eines Mitarbeiters mit Eckentgelt.

- d. *Welche Gehaltssteigerungen gab es bei den Hamburger Verkehrsunternehmen für Tarifbeschäftigte sowie für Beschäftigte, deren Bezahlung sich nicht nach dem Tarifvertrag richtet? Bitte differenziert nach Verkehrsunternehmen und Jahr ausweisen.*

Gehaltssteigerungen für Tarifbeschäftigte in Prozent (Einmalzahlungen wurden in Prozentwerte umgerechnet):

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
AKN	2,0	3,5	2,0	2,0	2,0	2,0	3,5	3,5
HADAG	1,1	1,1	3,1	2,8	1,2	1,1	3,5	2,8
HOCHBAHN	1,2	3,0	6,9	3,0	-	3,7	3,7	2,7
VHH/PVG (VHH)	-	3,0	-	6,76	0,9	2,28	2,8	1,8

HADAG und HOCHBAHN: Die Steigerungen für Beschäftigte, die nicht unter den Tarifvertrag fallen, orientieren sich an den Steigerungen der Tarifentgelte.

VHH: Nichttarifbeschäftigte sind bei der VHH nur Vorstände und Prokuristen.

- e. *Welche Auswirkungen im Lohnbereich hat die Integration der PVG in die VHH, welche finanziellen Vorteile, welche finanziellen Risiken werden erwartet?*

Durch die Verschmelzung sind den Beschäftigten finanziell weder Vorteile noch Nachteile entstanden. Für die Altbeschäftigten der PVG besteht eine Tarifsicherungsvereinbarung. Die zukünftige Lohnentwicklung richtet sich nach den VHH-Tarifabschlüssen.

5. *Der Senat hat in der Drs. 20/5643 angegeben, dass die Kosten pro Fahrplankilometer im Busbereich bei der HOCHBAHN pro Jahr um durchschnittlich 3 Prozent und bei der VHH um 2,16 Prozent steigen.*
- a. *Wie sind die Kosten pro Fahrplankilometer bei den Busunternehmen konkret seit 2006 gestiegen? Bitte nach VU und Jahr differenziert angeben.*

Kostensteigerung in Prozent zum Vorjahr:

Verkehrsunternehmen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
HOCHBAHN	4,0	0,0	4,8	4,1	4,4	5,3
PVG/VHH	1,0	2,3	0,6	3,9	2,8	2,4

- b. *Weshalb sind die Kostensteigerungen bei den beiden Hamburger Busunternehmen unterschiedlich?*

Unterschiede ergeben sich unter anderem aus:

- Tarifverträgen
- Bedienungsgebieten (Reisegeschwindigkeit, Energieverbrauch, Liniencharakteristika et cetera)
- Flottenstrukturen, -alter und -ausstattung
- der Komplexität des Leistungsangebotes bezogen auf Planung, Steuerung und Überwachung.

6. *In welchem Umfang sind die Kosten pro Fahrplankilometer bei der Regionalbahn SH, dem metronom, der NOB, der S-Bahn Hamburg, der AKN und der HOCHBAHN, Sparte U-Bahn, seit 2006 gestiegen? Bitte nach VU und Jahr differenziert angeben.*

Für die Regionalbahn SH, metronom, NOB und S-Bahn Hamburg können keine Angaben gemacht werden, da es sich nach Auffassung der Verkehrsunternehmen um unternehmensinterne, wettbewerbsrelevante Daten handelt.

Zu- beziehungsweise Abnahme der Kosten in Prozent zum Vorjahr:

Verkehrsunternehmen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AKN	4,15	2,73	-4,29	2,84	-6,91	10,13
HOCHBAHN U-Bahn	-5,8	-0,6	6,4	2,0	4,1	-4,8

7. *Wie wirken sich die Bemühungen der Geschäftsleitungen/Vorstände der Verkehrsunternehmen, Kosten zu senken, nach den derzeit angewandten Strukturen auf die Tarifentwicklung der HVV-Tarife aus?*

Das Bemühen um maßvolle Lohntarifabschlüsse, günstige Konditionen beim Einkauf von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wirkt sich dämpfend auf die Entwicklung der HVV-Tarife aus. Die Verkehrsunternehmen melden dem HVV die erwarteten Kostensteigerungen in den Bereichen Personalkosten, Dieselkosten und Stromkosten. Der HVV führt diese Werte zusammen und bildet auf der Grundlage dieser Rückmeldungen eine Basis für die angestrebte Entwicklung des HVV-Tarifs.

8. *Der Hamburger Senat geht davon aus, dass die gesetzlichen Zuschussleistungen an die Verkehrsunternehmen durch die Tarifierhebungen steigen werden.*

a. *Welche Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) haben seit 2006 die im HVV verkehrenden Verkehrsunternehmen erhalten, differenziert nach Jahr und Verkehrsunternehmen/-sparte (bei der HOCHBAHN bitte U-Bahn und Bus getrennt auführen)?*

Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung im Ausbildungsverkehr (Angaben in tausend Euro):

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
HOCHBAHN *)	34.248	33.545	33.326	33.301	33.343	33.344	34.108	34.108
KVG	294	384	387	326	333	451	303	303
VHH/PVG (VHH)	2.325	2.951	2.975	3.179	3.117	2.977	2418	2418

\*) Im Rahmen der Erstattung erfolgt keine Trennung der Bereiche HOCHBAHN U-Bahn und HOCHBAHN Bus; differenzierte Angaben sind daher nicht möglich.

b. *Haben die im HVV fahrenden Eisenbahnunternehmen Zuschussleistungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr bekommen?*

*Wenn ja, auf welcher Grundlage?*

*Wenn nein, wann wurden die Zahlungen eingestellt, wie wurden sie kompensiert?*

Zuschussleistungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr (Angaben in tausend Euro):

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
AKN	117	135	312	194	207	228	171	171

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen S-Bahn Hamburg, Regionalbahn Schleswig-Holstein, metronom und NOB erhalten keine Ausgleichsleistungen für Belastungen im Ausbildungsverkehr, da bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen gemäß § 6a Allgemeines Eisenbahngesetz keine Ausgleichsleistungen erhalten; bei im Wettbewerb vergebenen Verkehrsleistungen werden die Ausgleichsleistungen mit dem Bestellerentgelt abgegolten (metronom, NOB).

c. *An welche Indizes sind die Ausgleichszahlungen in ihrer Entwicklung gekoppelt?*

Bis 2011 an folgende Parameter: Einnahmeanteile der Verkehrsunternehmen, Gültigkeitstage pro Monat, Fahrtenhäufigkeit pro Tag, Verbundfaktor mittlere Reiseweite des Verkehrsunternehmens, Wagenkilometeranteil auf dem Gebiet des Aufgabenträgers, Anzahl der verkauften Ausbildungsfahrkarten, Einnahmen im Ausbildungsverkehr.

Ab 2012 gilt ein pauschaliertes Verfahren auf vertraglicher Grundlage: Dieses orientiert sich an den Fahrplankilometern der Verkehrsunternehmen und verkauften Ausbildungsfahrkarten unter Fortschreibung der bisherigen Ausgleichsleistungen.

d. *Welche Ausgleichszahlungen haben die Verkehrsunternehmen aus dem Sozialgesetzbuch IX erhalten, differenziert nach Jahr und Verkehrsunternehmen/-sparte (bei der HOCHBAHN bitte U-Bahn und Bus getrennt auführen)?*

Erstattungen nach SGB IX (Landes- und Bundesmittel) in tausend Euro:

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
AKN	7,8	-	67,1	35,9	30,6	29,6	31,0
HADAG	159,9	173,1	202,1	177,8	160,4	218,8	216,1
HOCHBAHN*)	7.481,4	9.117,4	8.921,9	10.048,3	10.142,2	11.125,5	11.169,8



	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
KVG	73,4	57,4	70,9	73,7	85,8	65,0	60,3
metronom	-	3,5	-	-	3,8	3,6	-
VHH/PVG	985,2	1.069,1	1.177,1	1.270,9	1.436,2	1.400,9	1.446,4

\*) Im Rahmen der Erstattung erfolgt keine Trennung der Bereiche HOCHBAHN U-Bahn und HOCHBAHN Bus; differenzierte Angaben sind daher nicht möglich.

e. *Gibt es weitere Zuschüsse der Länder oder vom Bund, die den im HVV fahrenden Verkehrsunternehmen zufließen, wenn ja, aus welchem Rechtsgrund und in welcher Höhe? Bitte differenziert nach Jahr und Verkehrsunternehmen/-sparte angeben (bei der HOCHBAHN bitte U-Bahn und Bus getrennt aufführen).*

Ja, Zuschussleistungen gemäß § 23 Landeshaushaltsordnung an HOCHBAHN und AKN siehe Anlage 1. Über Zuwendungen des Bundes an die Verkehrsunternehmen im HVV liegen der zuständigen Behörde keine Erkenntnisse vor.

9. *In welcher Höhe partizipieren Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger (auch in der Funktion als Gesellschafter der Verkehrsunternehmen) von den gestiegenen Fahrgeldeinnahmen im HVV? Bitte verkehrsunternehmensspezifisch, aufgabenträgerspezifisch und jahresspezifisch angeben.*

Modellbeispiel:

Fahrgeldeinnahmen in Mio. Euro	2008	2009	2010	2011	2012
HVV Gesamt					
Entlastung bei Aufgabenträger (AT) Hamburg gesamt					
Entlastung bei anderen Aufgabenträgern gesamt					
Fahrgeldeinnahmen Regionalbahn SH					
Entlastung bei Bestellerentgelt FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen metronom					
Entlastung bei Bestellerentgelt FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen NOB					
Entlastung bei Bestellerentgelt FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen S-Bahn Hamburg					
Entlastung bei Bestellerentgelt FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen AKN					
Entlastung Defizitausgleich FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen HOCHBAHN U-Bahn					
Entlastung Defizitausgleich FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen HOCHBAHN Bus					
Entlastung Defizitausgleich FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen VHH/PVG (VHH)					
Entlastung Defizitausgleich FHH					
Entlastung andere Aufgabenträger					
Fahrgeldeinnahmen HADAG					
Entlastung Defizitausgleich FHH					

Antwort siehe Anlage 2.

10. *In Anlage B der Drs. 20/5604 hatte der Hamburger Senat Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Leistungsangebots und zur Steigerung der Attraktivität vorgestellt.*

a. *In welcher Form wurden die Verbesserungen mit den Fahrgästen abgestimmt?*

Der HVV analysiert im Auftrag der zuständigen Behörde den Verkehrsmarkt und entwickelt Vorschläge zur Anpassung des Leistungsangebotes. Das Verkehrsangebot wird auch mit dem Fahrgastbeirat des HVV erörtert.

b. *Mit welcher Begründung wurde die MetroBus-Linie 6 im südlichen Bereich zur Feldstraße verschwenkt?*

Mit Inbetriebnahme der U-Bahn-Linie U4 wurden die Verkehrsströme in der HafenCity der neuen leistungsfähigen Schnellbahnlinie zugewiesen und das Angebot der Buslinien zurückgenommen. Um die daraus frei werdenden Buskapazitäten für eine Anbindung weiterer Bereiche zu nutzen, wurde ein Teilbetrieb der MetroBus-Linie 6 bis zur U-Bahn-Haltestelle Feldstraße verlängert. Dadurch konnten die Bereiche „rund um den Michel“ und im Bereich der Paulinenstraße besser an das Busliniennetz angebunden werden.

c. *Wie ist die Auslastung der MetroBus-Linie 6 im Streckenabschnitt zwischen Rathausmarkt und Feldstraße? Ist diese Auslastung aus Sicht des Senats zufriedenstellend?*

Für den neuen Linienabschnitt liegen noch keine Fahrgastzahlen vor. Aussagen zur Auslastung sind daher noch nicht möglich.

d. *Ist dem Senat bekannt, dass es viele alternative Schnellbahnverbindungen auf dem südlichen Abschnitt der MetroBus-Linie 6 gibt? Warum wird bei der Linie 6 von dem Grundsatz abgewichen, parallelen Bus- und Schnellbahnverkehr zu vermeiden?*

Sowohl die Haltestelle Michaeliskirche als auch die Haltestelle Paulinenstraße weisen längere Fußwege zu den nächstgelegenen Schnellbahnhaltestellen auf, sodass durch die MetroBus-Linie 6 das Angebot der Schnellbahnlinien ergänzt wird.

e. *Ist es HVV und HOCHBAHN möglich, die in den Spitzenverkehrszeiten vorhandenen Buskapazitäten auch dort einzusetzen, wo Fahrgäste wegen überfüllter Busse nicht die Busverbindungen nutzen können, die sie nutzen wollen?*

Nein. In den Spitzenzeiten sind alle verfügbaren Buskapazitäten im Einsatz. Für eine Verdichtung der Angebote auf nachfragestarken Buslinien müssten zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden.

11. *Der Senat hat in Drs. 20/1975 Mindeststandards für den ÖPNV in Hamburg definiert, und zwar im MetroBus-Netz einen Grundtakt von 10 Minuten montags bis freitags in der Zeit von 6 bis 21 Uhr, sonnabends von 10 bis 21 Uhr und sonntags von 13 bis 21 Uhr.*

a. *Welche Mindesttaktfolgen sind auf dem Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg derzeit im Schnellbahnnetz definiert?*

Im Schnellbahnnetz sind keine generellen Mindesttaktfolgen definiert. In Abhängigkeit von Lage und Zeit gibt es 5-, 10- und 20-Minuten-Takte.

b. *Warum weichen die Bedienungszeiten mit einem 10-Minuten-Grundtakt beim Metrobusnetz von den Zeiten im Schnellbahnnetz ab?*

Auch auf den MetroBus-Linien gilt grundsätzlich, dass sich das Fahrplanangebot nach der Verkehrsnachfrage richtet. Da gerade in den Tagesrandzeiten auf vielen Linien eine deutlich geringere Verkehrsnachfrage besteht, ist aus verkehrlicher und auch aus wirtschaftlicher Sicht eine Ausdehnung des 10-Minuten-Taktes auch auf diese Zeiten

nicht erforderlich beziehungsweise nicht vertretbar. Bei Buslinien, die bis 23 Uhr einen 10-Minuten-Takt anbieten, wurde mit Einrichtung des MetroBus-Liniennetzes dieses Fahrplanangebot unverändert beibehalten.

- c. *Ist geplant, die in Tabelle 3 der Senatsdrucksache 20/1975 dargestellten MetroBus-Linien dahin gehend zu kennzeichnen, dass deren Grundtakt im Gegensatz zu den anderen MetroBus-Linien auf den Grundtakt im Schnellbahnbereich angepasst ist?*

Nein. Eine weitere Kennzeichnung des Fahrplanangebotes der MetroBus-Linien ist nicht geplant.

- d. *Aus welchen Marketingideen heraus werden Linienabschnitte als MetroBus vermarktet, obwohl sie den Mindeststandards des MetroBus-Netzes nicht genügen?*

Bei einer Beschränkung der MetroBus-Linien auf die nachfragestarken Bereiche hätten die nachfrageschwachen Linienabschnitte getrennt als eigenständige StadtBus-Linien neu eingerichtet werden müssen. Dies hätte bedeutet, dass den Fahrgästen ein zusätzlicher Umsteigevorgang von einer neuen StadtBus-Linie auf die MetroBus-Linie entstanden wäre. Daher wurden aus verkehrlicher Sicht auch die nachfrageschwachen Außenabschnitte der Buslinien den MetroBus-Linien zugeordnet.

- e. *Ist geplant, weitere Linienabschnitte in den MetroBus-Standard aufzunehmen, wenn ja, welche?*

Nein. Es gibt derzeit keine diesbezüglichen Planungen, das MetroBus-Liniennetz zu erweitern.

- f. *Ist geplant, weitere Buslinienabschnitte dem Schnellbahnstandard anzupassen?*

*Wenn ja, welche?*

Nein. Es gibt bei der Gestaltung der Busfahrplanangebote keinen Schnellbahnstandard, der auf Buslinien zu übertragen wäre.

- g. *Wie lange soll es noch Schnellbahnlinienabschnitte innerhalb Hamburgs geben, die die definierten Schnellbahntaktzeiten nicht einhalten? Warum werden diese Abschnitte nicht dem Standard angepasst?*

Siehe Antwort zu 11. a.

Das Bedienungsangebot im Schnellbahnbereich orientiert sich an der Fahrgastnachfrage und der Beförderungsqualität (BQ-Wert). Sollte es zu einer Unterschreitung dieser Beförderungsqualität kommen, werden zur Einhaltung dieses Standards Angebotsverdichtungen vorgenommen.

- h. *Plant der Senat im Schnellbahnnetz, im Kernbusnetz oder im MetroBus-Netz die Standards zurückzunehmen, damit mehr Linienabschnitte den Standards entsprechen und der Fahrgast eine klare Information über die Mindestbedienungszeiten und -takte hat?*

Nein. Die Gestaltung der Verkehrsangebote richtet sich nach der Verkehrsnachfrage.

- i. *Welche Linienabschnitte aus Anlage 1 der Drs. 20/1975 sind im aktuellen Fahrplan an den Standard des Kernnetztaktes angepasst worden? Welche Linienabschnitte sind nicht an den Kernnetztakt angepasst worden? Bitte mit Begründung darstellen.*

In den Jahren 1990 und 1991 wurde bei den Angebotsausweitungen im Busliniennetz auf einen 10-Minuten-Betrieb bis 23 Uhr von einem Kernbusnetz gesprochen. Dabei wurde nicht jede Linie im gesamten Verlauf auf diesen Angebotsstandard angehoben, sondern auf gemeinsamen Streckenabschnitten der 10-Minuten-Takt bis 23 Uhr aus der Überlagerung der Fahrtenangebote mehrerer Buslinien eingerichtet. Dabei war jedoch festzustellen, dass für die Fahrgäste das Fahrplanangebot ihrer jeweiligen Buslinie und nicht ein kombiniertes Angebot aus mehreren Linien das entscheidende

Argument für die Qualität der Angebotsstruktur darstellt. Daher wurde mit der Einführung der MetroBus-Linien der Gestaltung linienbezogener Fahrplanangebote der Vorzug gegeben und die kombinierten Angebote der Kernbuslinien nicht weiterverfolgt.

Insoweit sind keine weiteren Anpassungen an den Standard des Kernnetztaktes vorgenommen worden.

- j. *Welche Linienabschnitte aus Anlage 2 der Drs. 20/1975 sind im aktuellen Fahrplan an den Standard des Schnellbahntaktes angepasst worden? Welche Linienabschnitte sind nicht an den Schnellbahntakt angepasst worden? Bitte mit Begründung darstellen.*

Siehe Antwort zu 11. f.

- k. *Welche Linienabschnitte aus Anlage 2 der Drs. 20/1975 sind im aktuellen Fahrplan an den Standard des MetroBus-Netzes angepasst worden? Welche Linienabschnitte sind nicht an diesen Standard angepasst worden? Bitte mit Begründung darstellen.*

Eine grundsätzliche Erhöhung der Fahrplanangebote zur Erreichung von Standards ist nicht erfolgt. Dennoch wurden auf einer Vielzahl von MetroBus-Linien in Abhängigkeit von der Entwicklung der Verkehrsnachfrage abschnittsweise und zu unterschiedlichen Bedienungszeiten Erweiterungen des Fahrplanangebotes vorgenommen.

- l. *Sind aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage Erweiterungen von Bedienungszeiten im HVV-Gebiet geplant, wenn ja, welche?*

Nein. Eine Ausdehnung der Bedienungszeiten ist derzeit nicht geplant.

- 12. *Wie wurde das Verkehrsangebot in den letzten Jahren verändert, differenziert nach folgender Modelltable:*

Fahrplankilometer Aufgabenträger Hamburg	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Regionalbahn SH								
metronom								
NOB								
S-Bahn Hamburg								
AKN								
HOCHBAHN U-Bahn								
davon U4								
HOCHBAHN Bus								
VHH/PVG (VHH)								

Siehe Anlage 3.

- 13. *Die Finanzberichte des Senates aus 2009/2010 und 2013/2014 weisen Abweichungen beim Zuschussbedarf bei den Verkehrsunternehmen zwischen Plan- und Ist-Zahlen aus.*

- a. *Welcher Zuschussbedarf wurde entsprechend der Tabelle 54 des Finanzberichtes 2009/2010 tatsächlich abgerufen? (Wir bitten um einen Abgleich der Planzahlen mit Ist-Zahlen).*

Siehe Anlage 4.

- b. *Wie begründen sich die Abweichungen?*

Zu den Verkehrsunternehmen AKN, HVV GmbH, HOCHBAHN, VHH und HADAG:

Die geplanten Aufwendungen für die Zuschüsse der Verkehrsunternehmen basieren aufgrund des zeitlichen Vorlaufs für die Erstellung des Finanzberichts auf Planwerten der mittelfristigen Finanzplanungen der Unternehmen mit Stand Sommer 2008, die zu diesem Zeitpunkt üblicherweise auf dem im Dezember 2007 in den Aufsichtsgremien behandelten Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2008 aufgesetzt haben. Diese Planwerte wurden realistisch angesetzt, berücksichtigten aber Prinzipien kaufmänni-

scher Vorsicht und konnten nicht im Vorwege die realen Entwicklungen, zum Beispiel hinsichtlich der Entwicklung der Fahrgastzahlen, des HVV-Tarifs, der Tarifabschlüsse, der Energiekosten oder des Erfolgs von Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in den Verkehrsunternehmen abbilden. Diese Parameter haben sich über alle Faktoren hinweg in der Summe günstiger entwickelt als 2008 angenommen.

Zu tarifauffüllendem Zuschuss an den HVV:

Die Inanspruchnahme des Familienpasses und der Sozialkarte (beide Karten im Einzelplan 6) war entgegen den Prognosen nicht so hoch wie erwartet. Die Sozialkarte mit einem Zuschuss von 5 Euro wurde nur bis Ende 2008 angeboten, ab 2009 wurde die Sozialkarte mit einem höheren Zuschuss von 18 Euro ausgestattet und ging in die Zuständigkeit der Behörde für Arbeit, Soziales, Familie und Integration über. Die Finanzierung erfolgte dann aus dem Einzelplan 4.

Der Familienpass wurde noch bis Ende 2010 angeboten und dann eingestellt. Ab 2011 erfolgte eine Restabwicklung von Erstattungsansprüchen im Einzelplan 6.

Zuschuss an DB-Unternehmen und Zuschuss an sonstige Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Unternehmen:

Die Zuschüsse an die DB-Unternehmen und an die sonstigen SPNV-Unternehmen wurden zum Teil vor den geplanten Vergaben der Regionalverkehrslinien in Niedersachsen und Schleswig-Holstein veranschlagt. Zum Zeitpunkt der Erstellung war nicht genau abzuschätzen, wer den Zuschlag erhalten würde (Deutsche Bahn-Unternehmen oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen) und wie wirtschaftlich die Vergaben erfolgen könnten. Die Planung musste daher mit einer gewissen Vorsicht erfolgen.

Zu Zahlungen aus dem Umland:

Die Veränderungen der Ist-Zahlungen gegenüber den Planzahlen ergeben sich aus der Systematik des Abrechnungsverfahrens, die durch unterschiedliche Parameter bestimmt wird: Neugestaltung der Vertragsleistungen, Änderungen (Optimierung) der Verkehrsleistungen, gegebenenfalls im Wege der Neuvergabe der Verkehrsleistungen, Preisentwicklung (zum Beispiel Dieselpreisentwicklung) oder neue Erkenntnisse aus der Einnahmenaufteilung.

*14. Falls der Vergleich der Planzahlen des Finanzberichtes 2009/2010 mit den Ist-Zahlen zu einem positiven Ergebnis für den Hamburger Haushalt kommt:*

- a. Um welche Summe handelt es sich für die jeweiligen Zuschusstitel für die jeweiligen Jahre?*
- b. Wie hoch ist die Gesamtentlastung für den Hamburger Haushalt für die Jahre 2008 bis 2012?*

Siehe Anlage 4.

- c. Mit welcher Begründung werden trotz der Entlastung des Hamburger Haushaltes weitere HVV-Tariferhöhungen vorbereitet?*

Die Tarifierhebungen sind erforderlich, um die hohe Dichte und Qualität des ÖPNV-Angebots zu sichern und auszubauen, den Kostendeckungsgrad und die Ergebnisse der Verkehrsunternehmen zu stabilisieren beziehungsweise nach Möglichkeit zu verbessern. Auch wenn es gegenüber den Planzahlen zu Entlastungen kommt, decken insgesamt die Fahrgeldeinnahmen nur zu rund 70 Prozent die Kosten des HVV-Angebots, rund 30 Prozent müssen durch Zuschüsse der Aufgabenträger aus den jeweiligen Haushalten gedeckt werden.

*15. Der Senat stellt in Drs. 20/5604 Anlage B neben Verbesserungen des Leistungsangebotes weitere Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Steigerung von Qualität und Service, Infrastrukturmaßnahmen und laufende und künftige Maßnahmen im ÖPNV vor.*

- a. *Welche Kosten entstehen durch die vom Senat dargestellten Maßnahmen bei den Verkehrsunternehmen und welche Kosten werden durch Zuschüsse der öffentlichen Hand getragen, differenziert nach den Ausgaben für die in der Drucksache vorgestellten Projekte, den jeweils finanzierenden Verkehrsunternehmen und der Finanzierung aus Haushaltsmitteln für die Jahre 2011, 2012 und 2013?*

Siehe Anlage 5.

- b. *Gibt es weitere Projekte, die durch die Verkehrsunternehmen finanziert oder teilfinanziert werden und die nicht direkt der Beförderung von Fahrgästen dienen?*

*Wenn ja, welche Projekte sind dies und welche Aufwendungen wurden für die jeweiligen Projekte von den Verkehrsunternehmen und durch die öffentliche Hand getragen, differenziert für die Jahre 2011, 2012 und 2013?*

Siehe Anlage 6.

16. *In Anlage 2 der Drs. 20/5604 erläutert der Senat die Fahrkartenumsätze in 2012 als Prognose.*

- a. *Danach sollen sich die Fahrgelderträge bei Einzelkarten für Erwachsene und Kinder auf 122,7 Millionen Euro belaufen. Wie hoch sind diese Werte im Ist in 2012, differenziert nach Einnahmen für Erwachsenen- und Kinderfahrkarten sowie differenziert nach Erträgen, die im Bereich der Aufgabenträgerschaft Hamburgs und anderen Aufgabenträgern erreicht wurden?*

Die Einnahmen aus Einzelkarten beliefen sich in 2012 auf 121,9 Millionen Euro. Dabei stammen 115,7 Millionen Euro aus dem Verkauf von Einzelkarten für Erwachsene und 6,1 Millionen Euro aus Kindereinzelkarten.

Anteile der Aufgabenträger am Bartarif (Einzelkarten):

<b>Aufgabenträger</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Hamburg	85,45 %	85,54 %	86,06 %	85,99 %
Niedersachsen	3,77 %	3,76 %	3,89 %	3,64 %
Schleswig-Holstein	4,80 %	4,77 %	4,59 %	4,74 %
Kreis Pinneberg	1,20 %	1,14 %	1,15 %	1,20 %
Kreis Segeberg	0,90 %	0,90 %	0,91 %	0,94 %
Kreis Stormarn	1,16 %	1,14 %	1,16 %	1,16 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	0,68 %	0,64 %	0,60 %	0,64 %
Landkreis Lüneburg	1,08 %	1,09 %	0,83 %	0,86 %
Landkreis Harburg	0,43 %	0,47 %	0,39 %	0,40 %
Landkreis Stade	0,55 %	0,55 %	0,42 %	0,44 %
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>	<b>100,00 %</b>

- b. *Wie haben sich die Umsätze und Fahrgelderträge für die unter 4. dargestellten Talzeitkarten in den letzten fünf Jahren entwickelt, differenziert nach Zuständigkeit Aufgabenträger Hamburg und Zuständigkeit andere Aufgabenträger?*

Angaben in Millionen Euro:

<b>Jahr</b>	<b>CC-Karten</b>	<b>Senioren-karten</b>	<b>Freizeitpass für Schüler</b>
2008	40,8	21,4	0,1
2009	44,4	22,8	0,2
2010	46,4	23,8	0,2
2011	49,0	25,0	0,2
2012	51,5	26,7	0,2

Anteile der Aufgabenträger an den Talzeitkarten:

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Hamburg	93,13 %	93,02 %	92,79 %	92,58 %
Niedersachsen	1,48 %	1,49 %	1,40 %	1,51 %
Schleswig-Holstein	1,98 %	2,02 %	1,99 %	2,04 %
Kreis Pinneberg	1,05 %	1,01 %	1,05 %	1,07 %
Kreis Segeberg	0,69 %	0,71 %	0,73 %	0,74 %
Kreis Stormarn	0,93 %	0,98 %	1,03 %	1,02 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	0,42 %	0,44 %	0,46 %	0,46 %
Landkreis Lüneburg	0,06 %	0,06 %	0,19 %	0,20 %
Landkreis Harburg	0,24 %	0,26 %	0,29 %	0,29 %
Landkreis Stade	0,02 %	0,02 %	0,07 %	0,08 %
Gesamtergebnis	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

- c. Bei den Ausbildungszeitkarten ergibt sich nach der Prognose, dass die Erträge für eine Schülerzeitkarte bei durchschnittlich 34,50 Euro, für Studierende und Auszubildende bei 61,34 Euro, für Benutzer des GKA bei 43 Euro und für das Semesterticket von 90.000 Studierenden bei 302 Euro liegen. Wie erklärt der Senat die Abweichungen bei den durchschnittlichen Erträgen? Wie hoch sind die Ist-Zahlen, differenziert nach den Gebieten Aufgabenträgerschaft Hamburg und Aufgabenträgerschaft Andere?

Für Schüler liegen die Schulen in aller Regel in der Nähe der Wohnung. Daher fahren Schüler im Durchschnitt deutlich kürzere Strecken mit dem HVV zur Schule. Hieraus ergibt sich ein günstiger Durchschnittspreis. Daher sind auch die Entfernungsstufen für Schülerzeitkarten entsprechend angepasst: Zugunsten eines möglichst einfachen Fahrkartenangebotes bietet der HVV in Hamburg als kleinste Entfernungsstufe für Schülerzeitkarten den Großbereich Hamburg an, kalkuliert den Preis aber günstig auf Basis der 2-Zonen-Karte für Erwachsene. Dies ist möglich, weil die Nutzung für Schulfahrten in aller Regel auf kurzen Strecken stattfindet.

Im Gegensatz dazu befinden sich die Ausbildungsbetriebe für Auszubildende weit seltener in der Nähe der Wohnung. Daher ist das Fahrkartenangebot für Auszubildende wie das für Erwachsene stärker unterteilt und die Auszubildenden nutzen häufig teurere Fahrkarten für mittlere und weite Strecken.

Im Großkundenabonnement (GKA) erhalten die Auszubildenden den besonderen Preis für Großkunden. Daher ist der Preis günstiger als der Durchschnittspreis der Auszubildendenzeitkarten.

Beim Semesterticket wird die Fahrkarte für jeweils ein Semester ausgegeben. Zudem handelt es sich hier um einen Pauschalpreis, den auch Studierende, die den HVV gar nicht oder wenig nutzen, bezahlen müssen. Dadurch wird der monatliche Preis relativ günstig. 302 Euro ist der jährliche Durchschnittspreis je Semesterticket und 25,17 Euro entsprechend der monatliche Durchschnittspreis.

Die Einnahmen im Ausbildungsverkehr in 2012 stellten sich wie folgt dar (Angaben in Millionen Euro):

	Einnahmen
Schülerinnen und Schüler	63,1
Studierende und Auszubildende	18,7
Großkundenabonnement	8,6
SemesterTicket	20,0

Anteile der Aufgabenträger an den Schülerzeitkarten:

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Hamburg	58,50 %	58,64 %	58,32 %	58,06 %
Niedersachsen	1,32 %	1,38 %	1,51 %	1,45 %

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Schleswig-Holstein	2,31 %	2,34 %	2,39 %	2,33 %
Kreis Pinneberg	2,63 %	2,73 %	2,78 %	2,77 %
Kreis Segeberg	6,11 %	5,67 %	5,69 %	5,55 %
Kreis Stormarn	4,42 %	4,16 %	4,28 %	4,13 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	4,40 %	4,47 %	4,40 %	4,58 %
Landkreis Lüneburg	6,56 %	6,53 %	6,53 %	6,83 %
Landkreis Harburg	8,17 %	8,51 %	8,52 %	8,49 %
Landkreis Stade	5,58 %	5,57 %	5,58 %	5,81 %
Gesamtergebnis	100,00 %	100,00 %	100,00%	100,00%

Anteile der Aufgabenträger an den Fahrkarten für Studierende und Auszubildende:

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Hamburg	87,82 %	88,00 %	88,93 %	88,99 %
Niedersachsen	3,39 %	3,41 %	2,45 %	2,40 %
Schleswig-Holstein	4,56 %	4,40 %	4,34 %	4,39 %
Kreis Pinneberg	1,06 %	1,14 %	1,11 %	1,11 %
Kreis Segeberg	0,73 %	0,69 %	0,67 %	0,68 %
Kreis Stormarn	0,95 %	0,90 %	0,89 %	0,90 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	0,56 %	0,55 %	0,54 %	0,47 %
Landkreis Lüneburg	0,33 %	0,32 %	0,49 %	0,48 %
Landkreis Harburg	0,32 %	0,35 %	0,39 %	0,38 %
Landkreis Stade	0,26 %	0,25 %	0,19 %	0,19 %
Gesamtergebnis	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

Anteile der Aufgabenträger am Großkundenabonnement:

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Hamburg	86,29 %	86,87 %	86,98 %	86,21 %
Niedersachsen	5,17 %	4,99 %	4,94 %	5,51 %
Schleswig-Holstein	5,36 %	5,11 %	5,01 %	5,19 %
Kreis Pinneberg	0,67 %	0,66 %	0,67 %	0,69 %
Kreis Segeberg	0,64 %	0,60 %	0,58 %	0,58 %
Kreis Stormarn	0,81 %	0,72 %	0,70 %	0,68 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	0,31 %	0,30 %	0,31 %	0,32 %
Landkreis Lüneburg	0,12 %	0,11 %	0,21 %	0,21 %
Landkreis Harburg	0,28 %	0,29 %	0,31 %	0,30 %
Landkreis Stade	0,36 %	0,34 %	0,30 %	0,30 %
Gesamtergebnis	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %

Anteile der Aufgabenträger am SemesterTicket:

Aufgabenträger	2008	2009	2010	2011
Hamburg	92,85 %	92,97 %	93,88 %	94,06 %
Niedersachsen	2,32 %	2,36 %	1,74 %	1,57 %
Schleswig-Holstein	3,06 %	2,96 %	2,70 %	2,64 %
Kreis Pinneberg	0,42 %	0,39 %	0,39 %	0,42 %
Kreis Segeberg	0,43 %	0,42 %	0,41 %	0,42 %
Kreis Stormarn	0,47 %	0,47 %	0,47 %	0,47 %
Kreis Herzogtum Lauenburg	0,15 %	0,16 %	0,16 %	0,17 %
Landkreis Lüneburg	0,14 %	0,14 %	0,09 %	0,09 %
Landkreis Harburg	0,12 %	0,12 %	0,13 %	0,13 %
Landkreis Stade	0,03 %	0,03 %	0,03 %	0,03 %
Gesamtergebnis	100,00 %	100,00 %	100,00 %	100,00 %



- d. Unter Punkt 7. weist der Senat sonstige HVV-Erträge in Höhe von 5,9 Millionen Euro aus. Aus welchem Rechtsgrund fließen diese Beträge an den HVV, wie werden sich diese Erträge entwickeln?*

Unter sonstigen HVV-Erträgen sind Fahrgeldeinnahmen aus Sonderangeboten und Kooperationen zu verstehen. Dies sind unter anderem Kombitickets zu Eintrittskarten, Preisanteile für die HVV-Nutzung mit Länder-Tickets, Einnahmen aus Übergangstarifen und Tarifkooperationen (zum Beispiel Schleswig-Holstein-Tarif, City-Ticket der DB). Rechtsgrundlage sind die jeweiligen Kooperationsverträge und die genehmigten Tarifbestimmungen. Die Erträge werden gemäß dem Einnahmeaufteilungsvertrag zwischen den HVV-Verkehrsunternehmen aufgeteilt. Die HVV-Preisanteile der jeweiligen Angebote werden mit der Fahrpreisentwicklung fortgeschrieben. Eine sinnvolle Prognose für die Entwicklung der sonstigen Erträge ist nicht möglich, da dies von den Verkäufen der Kooperationspartner und von der Anzahl und Größe von Veranstaltungen mit HVV-Kooperation abhängt.

Angaben in Tsd. Euro:

Zuschussleistungen an die Hochbahn finanziert aus ...	2006		2007		2008		2009	
	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus
<b>Verkehrswegevertrag vom 22.12.1998</b>  Instandhaltung / Erneuerung von Brücken, Fahr- und Stromschienen, Schwellen usw. im Bestandsnetz	10.226,0	0,0	10.226,0	0,0	10.266,0	0,0	10.807,0	0,0
<b>Entflechtungsgesetz</b>  Zentralisierung der Betriebsführung U-Bahn, Fahrgastinformations- und Managementsystem Bus, U-Bahn-Fahrzeuge, barrierefreier Ausbau v. U-Bahn-Haltestellen u.a.	17.224,3	714,4	11.069,4	1.299,6	9.684,8	1.306,6	3.581,7	247,1
<b>Regionalisierungsgesetz</b>  z.B. Bildaufzeichnung in U-Bahn-Fahrzeugen, Umgestaltung des U- und S-Bahnhofs Barmbek und seines Umfeldes	189,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	186,0	744,1
<b>Freie und Hansestadt Hamburg / Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</b>  U-Bahnanbindung HafenCity (U4), Verlängerung U4 bis zu den Elbbrücken	4.163,7	0,0	54.609,2	0,0	94.017,9	0,0	53.190,3	0,0
<b>Sonstiges *)</b>  Barrierefreier Ausbau v. U-Bahn-Haltestellen, Erprobung von Brennstoffzellenbussen, Digitaler BOS-Funk in Tunnelanlagen uvm.	418,9	0,0	1.423,1	0,0	2.621,7	0,0	8.127,1	0,0
<b>GESAMT</b>	<b>32.222,5</b>	<b>714,4</b>	<b>77.327,7</b>	<b>1.299,6</b>	<b>116.590,4</b>	<b>1.306,6</b>	<b>75.892,1</b>	<b>991,3</b>

\*) z.B. Zuschüsse zum Toilettenbetrieb, Stellplatzabgabe (Ablösebeträge), Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010, Konjunkturoffensive 2009, Unternehmen für Ressourcenschutz u.a. ; überwiegender Anteil der Zuschüsse: U-Bahn; kleinerer Anteil: Bus.

Angaben in Tsd. Euro:

Zuschussleistungen an die Hochbahn finanziert aus ...	2010		2011		2012		2013	
	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus	U-Bahn	Bus
<b>Verkehrswegevertrag vom 22.12.1998</b> Instandhaltung / Erneuerung von Brücken, Fahr- und Stromschienen, Schwellen usw. im Bestandsnetz	11.226,0	0,0	10.226,0	0,0	10.226,0	0,0	2.226,0	0,0
<b>Entflechtungsgesetz</b> Zentralisierung der Betriebsführung U-Bahn, Fahrgastinformations- und Managementsystem Bus, U-Bahn-Fahrzeuge, barrierefreier Ausbau v. U-Bahn-Haltestellen	8.806,7	796,0	9.584,3	3,2	4.638,8	718,6	9.174,0	932,0
<b>Regionalisierungsgesetz</b> z.B. Bildaufzeichnung in U-Bahn-Fahrzeugen, Umgestaltung des U- und S-Bahnhofs Barmbek und seines Umfeldes	315,6	1.262,5	403,0	1.611,9	397,6	1.590,5	434,0	1.736,0
<b>Freie und Hansestadt Hamburg / Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</b> U-Bahnanbindung HafenCity (U4) Verlängerung U4 bis zu den Elbbrücken	58.078,9	0,0	31.202,0	0,0	28.370,7	0,0	19.437,0	0,0
<b>Sonstiges *)</b> Barrierefreier Ausbau v. U-Bahn-Haltestellen, Erprobung von Brennstoffzellenbussen, Digitaler BOS-Funk in Tunnelanlagen uvm.	7.785,7	0,0	5.703,5	0,0	5.207,6	0,0	0,0	0,0
<b>GESAMT</b>	<b>86.212,9</b>	<b>2.058,5</b>	<b>57.118,8</b>	<b>1.615,1</b>	<b>48.840,7</b>	<b>2.309,1</b>	<b>31.271,0</b>	<b>2.668,0</b>

\*) z.B. Zuschüsse zum Toilettenbetrieb, Stellplatzabgabe (Ablösebeträge), Sonderinvestitionsprogramm Hamburg 2010, Konjunkturoffensive 2009, Unternehmen für Ressourcenschutz u.a. ; überwiegender Anteil der Zuschüsse: U-Bahn; kleinerer Anteil: Bus.

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Zuschussleistungen an die AKN finanziert aus ...</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>Freie und Hansestadt Hamburg / Gemeindever- kehrsfinanzierungsgesetz</b>							
Zweigleisiger Ausbau zwischen Eidelstedt und Eidelstedt Ost	3.297,0	314,7	-	-	-	-	-
Zweigleisiger Ausbau zwischen Halstenbeker Straße und Landesgrenze FHH/SH	-	-	-	-	-	-	4.830,1
<b>Regionalisierungsgesetz</b>							
Höhenfreie Einfädelung der AKN-Linie A1 im Bahnhof Eidelstedt (Vorplanung)	-	-	-	-	-	-	-
Höhenfreie Einfädelung der AKN-Linie A1 im Bahnhof Eidelstedt (Ausführung)	1.363,0	337,8	658,7	-	-	1.000,0	-
Zweigleisiger Ausbau zwischen Halstenbeker Straße und Landesgrenze FHH/SH	-	-	-	-	-	-	1.207,5
<b>Zuschüsse/Erstattungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz</b>							
Aufhebung der BÜ's Lohkampstraße usw. im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Eidelstedt und Eidelstedt Ost	1.700,0	311,4	-	-	-	-	-
Neubau einer Lichtzeichenanlage mit Halb- schranken am BÜ Hörgensweg, Bahn-km 7,155 im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Eidelstedt und Eidelstedt Ost	-	-	-	-	-	-	-

Zuschussleistungen an die AKN finanziert aus ...	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>noch Zuschüsse/Erstattungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz</b>							
Neubau einer Lichtzeichenanlage mit Halb- schranken am BÜ Eidelstedter Brook, mit dem zweigleisigen Ausbau zwischen Eidelstedt und Eidelstedt Ost	1,9	-	-	-	-	-	-
Einbau einer Lichtzeichenanlage mit Halb- schranken am BÜ Flagentwiet, Bahn-km 9,187	-	-	12,2	-	-	-	-
Einbau von Rad- u. Gehwegschranken am BÜ Halstenbeker Straße, Bahn-km 8,100	22,1	-	-	-	-	-	-
<b>GESAMT</b>	<b>6.384,0</b>	<b>963,9</b>	<b>670,9</b>	-	-	<b>1.000,0</b>	<b>6.037,6</b>

**Verkehrsunternehmen partizipieren wie folgt:**

Angaben in Tsd. Euro

	2008	2009	2010	2011	2012 *)	Anmerkungen zu den Aufgabenträgern
Mehreinnahmen des HVV	12.400	13.500	8.000	14.000	13.000	prognostizierte Mehreinnahmen des HVV durch Tarifierhebung pro Jahr

**davon entfallen auf die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger...**

<b>Regionalbahn SH</b>	396	435	277	529	491	Gemäß Verträgen keine Entlastung durch Tarifierhebung bei den Aufgabenträgern (Erlöschancen und -risiken liegen beim Verkehrsunternehmen)
davon Hamburg	170	189	131	256	238	
davon Schleswig-Holstein	220	240	142	266	247	
davon Niedersachsen	6	6	4	6	6	

<b>Metronom</b>	586	631	371	640	594	Gemäß Verträgen Entlastung für Aufgabenträger in Höhe von 90% der Mehreinnahmen durch Tarifierhebung.
davon Hamburg	195	204	122	198	184	
d. h. Entlastung für Hamburg	176	184	110	178	166	
davon Niedersachsen	391	427	249	442	411	
d. h. Entlastung für Niedersachsen	352	384	224	398	370	

<b>NOB</b>	15	14	8	14	13	Gemäß Vertrag keine Entlastung durch Tarifierhebung bei den Aufgabenträgern (Erlöschancen und -risiken liegen beim Verkehrsunternehmen)
davon Hamburg	3	3	2	3	3	
davon Schleswig-Holstein	12	11	6	11	10	

<b>S-Bahn</b>	3.012	3.333	1.941	3.316	3.079	Gemäß Vertrag mit Hamburg bis 2009 keine Entlastung; ab 2010 gemäß neuer Vertrag Be- bzw. Entlastung wenn die garantierte Tarifsteigerung von 2% p.a. über- bzw. unterschritten wird
davon Hamburg	2.804	3.110	1.815	3.091	2.870	
d. h. Entlastung für Hamburg	0	0	-202	580	410	
davon Schleswig-Holstein	83	89	50	85	79	
davon Niedersachsen	125	134	76	140	130	

\*) nach EAV-Schlüssel 2011 (2012 liegt noch nicht vor)

Angaben in Tsd. Euro

	2008	2009	2010	2011	2012 *)	Anmerkungen zu den Aufgabenträgern
<b>AKN</b>	111	119	69	115	106	Tarifsteigerungen vermindern Verlustausgleich der Gesellschafter Hamburg und Schleswig-Holstein
davon Hamburg	26	29	13	22	20	
davon Schleswig-Holstein	85	91	55	93	86	
<b>Hochbahn</b>	6.046	6.578	3.921	6.897	6.404	Tarifsteigerungen vermindern Verlustausgleich des Gesellschafters Hamburg; bei den Umlandkreisen tritt eine Entlastung ein.
davon Hamburg	5.943	6.469	3.856	6.784	6.299	
davon Schleswig-Holstein (Kreise)	94	97	57	101	94	
davon Niedersachsen (Landkreise)	9	11	7	12	11	
<b>PVG/VHH</b>	1.228	1.304	780	1.353	1.256	Tarifsteigerungen vermindern Verlustausgleich des Gesellschafters Hamburg; bei den Umlandkreisen tritt eine Entlastung ein.
davon Hamburg	907	957	573	1.016	944	
davon Schleswig-Holstein (Kreise)	321	346	206	334	310	
davon Niedersachsen (Landkreise)	1	1	1	2	2	
<b>HADAG</b>	99	116	67	117	109	Tarifsteigerungen vermindern Verlustausgleich des Gesellschafters Hamburg
<b>KVG</b>	399	433	248	439	408	Tarifsteigerungen entlasten Hamburg und die Kreise in Niedersachsen.
davon Hamburg	52	56	31	55	51	
davon Niedersachsen (Landkreise)	347	376	217	384	357	
<b>Summe</b>	11.892	12.963	7.682	13.420	12.460	

\*) nach EAV-Schlüssel 2011 (2012 liegt noch nicht vor)

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

Verkehrsunternehmen	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AKN	321.670	321.900	326.030	320.790	288.470	289.360	291.980	291.400
HADAG	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	600.000	600.000
HOCHBAHN U-Bahn	73.019.250	72.891.230	75.099.900	79.784.940	82.926.000	81.760.000	82.658.000	87.076.030
davon U 4	-	-	-	-	-	-	583.420	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
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
Metronom	453.870	453.750	958.940	1.011.930	1.019.580	1.160.640	1.161.530	1.191.070
NOB	111.820	111.440	111.850	111.580	112.260	112.710	112.990	112.950
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
Regionalbahn Nds.	607.387	571.796	-	-	-	-	-	-
S-Bahn Hamburg	10.436.710	10.390.420	10.555.690	10.872.850	10.710.200	11.080.620	11.080.620	11.038.980
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



Anlage 4

Abweichungen beim Zuschussbedarf zwischen den 2008 aufgestellten Planzahlen (Tabelle 54 des Finanzberichtes 2009/2010) und den jeweiligen Ist-Zahlen der Folgejahre:

Zuschussbedarf in Mio. Euro		2008	2009	2010	2011	2012
Ausbildungsverkehr	Plan	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
	Ist	37,0	37,0	37,0	37,0	37,0
	Differenz	-	-	-	-	-
Zuschuss AKN (Personenverkehr)	Plan	4,5	5,1	4,9	5,5	5,8
	Ist	4,0	3,3	3,2	2,7	3,1
	Differenz	-0,5	-1,8	-1,7	-2,8	-2,7
Tarifauffüllender Zuschuss an die HVV GmbH für vergünstigte Zeitkarten	Plan	8,4	3,0	3,0	3,0	3,0
	Ist	2,7	2,6	2,4	0,3	0,0
	Differenz	-5,7	-0,4	-0,6	-2,7	-3,0
Zuschuss an die HVV GmbH	Plan	4,8	4,9	5,1	5,1	5,2
	Ist	4,1	4,4	4,4	4,8	4,6
	Differenz	-0,7	-0,5	-0,7	-0,3	-0,6
Zuschuss an Unternehmen der DB AG	Plan	88,3	93,6	95,0	96,3	97,7
	Ist	89,6	92,3	87,5	83,4	86,3
	Differenz	1,3	-1,3	-7,5	-12,9	-11,4
Zuschuss an sonstige Schienenverkehrsunternehmen	Plan	8,7	8,8	8,9	9,0	9,2
	Ist	7,8	7,6	6,5	6,8	5,0
	Differenz	-0,9	-1,2	-2,4	-2,2	-4,2
Verlustausgleich HOCHBAHN	Plan	67,9	68,2	68,5	68,8	68,8
	Ist	59,7	58,4	56,6	55,6	53,7
	Differenz	-8,2	-9,8	-11,9	-13,2	-15,1
Verlustausgleich Unternehmensgruppe VHH/PVG	Plan	22,0	22,8	23,5	24,3	24,3
	Ist	18,0	8,3	15,8	18,8	8,1
	Differenz	-4,0	-14,5	-7,7	-5,5	-16,2
Verlustausgleich HADAG	Plan	5,7	6,1	6,3	6,4	6,7
	Ist	5,3	5,9	6,7	6,9	7,3
	Differenz	-0,4	-0,2	0,4	0,5	0,6
Zahlungen an das Umland	Plan	1,2	1,2	1,2	1,2	1,4
	Ist	0,5	0,7	1,2	3,4	2,5
	Differenz	-0,7	-0,5	-	2,2	1,1
Summen	Plan	248,5	250,7	253,4	256,6	259,1
	Ist	228,7	220,5	221,3	219,7	207,6
	Differenz	-19,8	-30,2	-32,1	-36,9	-51,5

\*) Im Ergebnis enthalten ist ein buchhalterischer positiver Ergebnisbeitrag von rd. 5,5 Mio. € als Folge der in 2012 erfolgten Verschmelzung der PVG auf die VHH.

**Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung des Leistungsangebots und zur Steigerung der Attraktivität (Drs. 20/5604 – Anlage B)****1. Verbesserung des Leistungsangebots**

Das Maßnahmenbündel der HOCHBAHN zur Verbesserung des Leistungsangebotes sowohl im Bus als auch bei der U-Bahn hat ein Kostenvolumen von rund 6,5 Mio. Euro. Das Kostenvolumen der VHH beträgt rd. 2,7 Mio. Euro.

Betriebszuschüsse erhalten die Verkehrsunternehmen für die Durchführung der Betriebsleistungen nicht.

Die Kosten für einzelne Maßnahmen können nicht angegeben werden, da es sich um betriebsinterne Daten handelt, die der Vertraulichkeit unterliegen.

**2. Qualität und Service****Verstärkung des Sicherheitsdienstes bei der Hamburger Hochbahn AG und der S-Bahn Hamburg GmbH durch 100 zusätzliche Sicherheitskräfte.**

Die dargestellte Maßnahme wird ausschließlich mit Haushaltsmitteln finanziert. Der Hamburger Hochbahn-Wache wurden hierfür folgende Zuwendungen für 60 Sicherheitskräfte gezahlt:

2011:	-
2012:	2,559 Mio. Euro
2013:	2,452 Mio. Euro

An die S-Bahn Hamburg wurden im Rahmen des Verkehrsvertrages folgende Zahlungen für 40 Sicherheitskräfte geleistet:

2011:	-
2012:	1,60 Mio. Euro
2013:	1,60 Mio. Euro

Darüber hinaus setzt die S-Bahn zur weiteren Verstärkung 10 weitere Sicherheitskräfte ein, die sie ausschließlich eigen finanziert. Angaben über die Höhe der Kosten können nicht gemacht werden, da es sich um unternehmensinterne Daten handelt.

**Projekte „Einstieg vorn“, „Handyticket“ und E-Ticketing**

Eine Übersicht zu den Kosten der HVV-Projekte „Einstieg vorn“ und „Handy-Ticket“ ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

**Projekt „Einstieg vorn“ (Angaben in Tsd. Euro):**

Verkehrsunternehmen	2011	2012	2013
AKN	0	1,9	0,4
HADAG	0	1,9	0,3
Hochbahn	0	106,4	19,3
KVG	0	0,9	0,2
Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg	0	0,8	0,1
Nordbahn	0	0,2	0
Nord-Ostsee-Bahn	0	0,2	0
Pinneberger Verkehrsgesellschaft	0	8,8	1,6
DB Regio SH	0	7,1	1,3
S-Bahn Hamburg	0	54,3	9,9
Verkehrsgesellschaft Norderstedt	0	1,4	0,3
VHH	0	6,9	1,2
Verkehrsbetriebe Buchholz	0	0,4	0,1

Aufgabenträger			
Kreis Pinneberg	0	1,9	0,3
Kreis Segeberg	0	2,3	0,4
Kreis Stormarn	0	2,1	0,4
Kreis Herzogtum Lauenburg	0	2,6	0,5
Landkreis Lüneburg	0	3,3	0,6
Landkreis Harburg	0	2,3	0,4
Landkreis Stade	0	2,3	0,4
Hamburg (Bus)	0	1,6	0,3
Hamburg (Schiene)	0	3,4	0,6
Niedersachsen	0	7,2	1,3
Gesamt:	0	220,2	39,9

**Projekt „Handyticket“ (Angaben in Tsd. Euro):**

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
AKN	1,2	1,2	1,2
HADAG	1,2	1,2	1,2
Hochbahn	66,3	65,3	67,7
KVG	2,5	2,4	2,5
Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg	0,5	0,5	0,5
Nordbahn	0,1	0,1	0,1
Nord-Ostsee-Bahn	0,1	0,1	0,1
Pinneberger Verkehrsgesellschaft	5,5	5,4	5,6
DB Regio SH	4,4	4,3	4,5
Reese Reisen	0,1	0,1	0,1
S-Bahn Hamburg	33,8	33,3	34,6
Verkehrsgesellschaft Norderstedt	0,9	0,9	0,9
VHH	4,3	4,2	4,4
Verkehrsbetriebe Buchholz	0,2	0,2	0,2
Verkehrsbetrieb Osthannover	0,4	0,4	0,4
<b>Aufgabenträger</b>			
Kreis Pinneberg	1,2	1,2	1,2
Kreis Segeberg	1,5	1,5	1,5
Kreis Stormarn	1,3	1,2	1,3
Kreis Herzogtum Lauenburg	1,6	1,6	1,6
Landkreis Lüneburg	1,0	1,0	1,1
Landkreis Harburg	0,7	0,7	0,7
Landkreis Stade	0,7	0,7	0,7
Hamburg (Bus)	0,9	0,9	1,0
Hamburg (Schiene)	2,1	2,1	2,1
Niedersachsen	4,5	4,4	4,6
<b>Gesamt:</b>	<b>132,4</b>	<b>134,9</b>	<b>139,9</b>

**3. Infrastrukturmaßnahmen**

**Barrierefreier Ausbau von Schnellbahnhaltestellen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen**

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Barrierefreier Ausbau U-Bahn-Haltestellen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Maßnahme Hochbahn)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 (Plan)</b>
Kosten	3.087	4.954	10.795
Zuschuss Hamburgs	2.442	3.985	9.174
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	665	969	1.621

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Brücken-Viadukt-Erneuerung, Bahnhöfe, Betriebshöfe, Betriebsleitsysteme im Bahn- und Busbereich (Maßnahmen Hochbahn)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 (Plan)</b>
Kosten	26.534	23.606	49.628
Zuschuss Hamburgs	4.556	5.257	2.618
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	21.978	18.349	47.010

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Fortsetzung des Baus der U 4 bis zu den Elbbrücken (Maßnahme Hochbahn)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 (Plan)</b>
Kosten	336	2.148	12.581
Zuschuss Hamburgs	321	2.48	12.581
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	15	-	-

**Barrierefreier Ausbau der S-Bahn-Haltestellen:**

Die Finanzierung des stufenfreien Ausbaus von S-Bahn-Haltestellen erfolgt mit Eigenmitteln der DB Station & Service AG aus erhöhten Stationsentgelten. Für die erhöhten Stationsentgelte erhält die S-Bahn Hamburg gemäß Verkehrsvertrag von Hamburg Euro in den Jahren 2011, 2012 und 2013 eine Erstattung in Höhe von 3 Mio. Euro p.a..

**4. Laufende und künftige Maßnahmen**

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Umbau/Neubau der ZOB-Anlage Barmbek (Maßnahme HOCHBAHN)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 (Plan)</b>
Kosten	3.027	3.011	620
Zuschuss Hamburgs	2.048	2.024	281
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	979	987	339

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Anpassungsmaßnahmen im Zuge des Umbaus/Neubaus der ZOB-Anlage Barmbek (Maßnahme DB AG)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten *)	nn	nn	nn
Zuschuss Hamburgs	600	-	650
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten *)	nn	nn	nn

\*) Gesamtkosten der Maßnahme: rd. 9.300 Tsd. Euro; Zuschüsse Hamburgs insgesamt rd. 8.700 Tsd. Euro; Eigenmittel der DB AG rd. 600 Tsd. Euro; weitere Angaben zur Verteilung der Kosten auf die Jahre sind derzeit nicht möglich. Maßnahme noch nicht abgeschlossen (bisher erfolgten nur vorbereitende Maßnahmen).

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Umbau/Neubau der ZOB-Anlage Poppenbüttel (Maßnahme HOCHBAHN)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013 (Plan)</b>
Kosten	11	31	341
Zuschuss Hamburgs	3	24	256
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	8	7	85

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Fußgängerbrücke ZOB-Anlage Poppenbüttel (Maßnahme der DB AG und Hamburgs)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten *)	nn	nn	nn
Zuschuss Hamburgs	-	430	1.361
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten *)	nn	nn	nn

\*) Gesamtkosten der Maßnahme: rd. 5.406 Tsd. Euro; Zuschüsse Hamburgs insgesamt rd. 3.673 Tsd. Euro; Eigenmittel der DB AG rd. 1.733 Tsd. Euro; weitere Angaben zur Verteilung der Kosten auf die Jahre sind derzeit nicht möglich. Maßnahme weitgehend abgeschlossen.

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Umbau/Neubau der ZOB-Anlage Bergedorf inkl. DB-Empfangsgebäude, Parkhaus, Fahrradabstellanlage (Maßnahme VHH)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten	8.002	2.768	1.078
Zuschuss Hamburgs	8.002	2.768	1.078
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	0	0	0

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Wilhelmsburg: Neubau Empfangsgebäude (Maßnahme DB AG)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten *)	nn	nn	nn
Zuschuss Hamburgs	-	-	4.420
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten *)	-	399	399

\*) Gesamtkosten der Maßnahme: rd. 8.850 Tsd. Euro; Zuschüsse Hamburgs insgesamt rd. 8.082 Tsd. Euro; Eigenmittel der DB AG rd. 768 Tsd. Euro; weitere Angaben zur Verteilung der Kosten auf die Jahre sind derzeit nicht möglich. Maßnahme abgeschlossen, Schlussabrechnung läuft noch.

**Neueinrichtung S-Bahn-Haltestelle Ottensen:**

Bisher gibt es nur eine Entwurfsplanung der DB AG. Es wurden noch keine Vereinbarungen über Zuschüsse Hamburgs getroffen.

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Planung S-Bahnlinie 4</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Planungskosten	-	46	255
Zuschuss von Schleswig-Holstein *)	-	46	255
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	-	-	-

\*) Für die S4 sind bisher Planungskosten angefallen. Diese werden derzeit vom Land Schleswig-Holstein getragen und später mit Hamburg verrechnet (vorläufiger Anteil 50%):

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Busbeschleunigung / Optimierung des Bus-systems (Maßnahme HOCHBAHN)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten	44	674	1.377
Zuschuss Hamburgs	44	674	1.377
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	-	-	-

Angaben in Tsd. Euro:

<b>Entwicklung und Einsatz neuer Antriebstechnologien / emissionsfreie Busse ab 20120 (Maßnahme Hochbahn)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Kosten	6.057	4.775	1.712
Zuschuss aus Bundesmitteln	2.614	2.286	460
beim Verkehrsunternehmen verbleibende Kosten	3.443	2.489	1.252

Eine Übersicht zu den Kosten des HVV-Projekts „eTicketing“ ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Projekt „eTicketing“ (Angaben in Tsd. Euro):

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
AKN	5,9	4,5	4,4
HADAG	5,8	4,4	4,3
Hochbahn	324,0	249,5	241,8
KVG	2,8	2,2	2,1
Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg	2,3	1,8	1,8
Nordbahn	0,6	0,5	0,5
Nord-Ostsee-Bahn	0,7	0,5	0,5
Pinneberger Verkehrsgesellschaft	26,7	20,5	19,9
DB Regio SH	21,6	16,6	16,1
S-Bahn Hamburg	165,4	127,4	123,5
Süderelbe Bus	0,0	0,0	0,0
Verkehrsgesellschaft Norderstedt	4,2	3,3	3,2
VHH	20,9	16,1	15,6
Verkehrsbetriebe Buchholz	1,1	0,8	0,8
<b>Aufgabenträger</b>	<b>5,7</b>	<b>4,4</b>	<b>4,3</b>
Kreis Pinneberg	7,3	5,6	5,5
Kreis Segeberg	6,2	4,7	4,6
Kreis Stormarn	7,8	6,0	5,9
Kreis Herzogtum Lauenburg	10,1	7,7	7,5
Landkreis Lüneburg	6,9	5,3	5,2
Landkreis Harburg	7,0	5,4	5,3
Landkreis Stade	4,8	3,7	3,6
Hamburg (Bus)	10,3	7,9	7,7
Hamburg (Schiene)	22,0	17,0	16,5
Niedersachsen			
<b>Gesamt:</b>	<b>670,1</b>	<b>516,1</b>	<b>500,1</b>

Anlage 6

**Projekte, die durch die Verkehrsunternehmen finanziert oder teilfinanziert werden und die nicht direkt der Beförderung von Fahrgästen dienen:**

**Bereich S-Bahn Hamburg:**

Die S-Bahn Hamburg GmbH erneuert derzeit auf eigene Kosten die Betriebs- und Servicezentrale, die den S-Bahn-Betrieb steuert, aus der die Ansagen an den Stationen erfolgen und die Infosäulen bedient werden. Angaben über die Höhe der Kosten können nicht gemacht werden, da es sich um unternehmensinterne Daten handelt.

**Bereich HVV:**

Seit dem Jahr 2013 gibt es folgende zwei neue Geschäftsfelder:

- HVV-Mobilitätsberatung für Junggebliebene (Seniorenberatung)
- Koordinierung Haltestellenumfelder

Die HVV-Mobilitätsberatung für Junggebliebene ist ein wesentlicher Baustein des langfristig angelegten HVV-Projektes „Demographischer Wandel“ und hat neben der Kundenbindung und -gewinnung das Ziel, Unfälle vorzubeugen und Betriebsabläufe zu sichern.

Das Geschäftsfeld „Koordinierung Haltestellenumfelder“ hat zur Aufgabe, die Aufenthaltsqualität in den Umfeldern von Schnellbahnhaltstellen zu verbessern. Um Koordinierungsmaßnahmen dauerhaft und haltestellenübergreifend zu leisten, sind zwei Arbeitsplätze bei der HVV GmbH entstanden, die dort Synergieeffekte mit dem bereits bestehenden Qualitätsmanagement erzielen sollen. Eine der beiden Stellen wird nahezu vollständig von den Verkehrsunternehmen finanziert (siehe Tabelle), die zweite von der Freien und Hansestadt Hamburg.

<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Mobilitätsberatung für Junggebliebene</b>	<b>Koordinierung Haltestellenumfelder</b>
AKN	1.373	-
HADAG	1.342	-
Hochbahn	75.442	46.320
KVG	649	-
Kreisverkehrsgesellschaft in Pinneberg	546	-
Nordbahn	140	-
Nord-Ostsee-Bahn	156	-
Pinneberger Verkehrsgesellschaft	6.216	3.664
DB Regio SH	5.023	-
S-Bahn Hamburg	38.516	21.795
Verkehrsgesellschaft Norderstedt	983	-
VHH	4.865	2.667
Verkehrsbetriebe Buchholz	250	-
<b>Summe Verkehrsunternehmen</b>	<b>135.500</b>	<b>74.446</b>
<b>Aufgabenträger:</b>		
Kreis Pinneberg	1.334	-
Kreis Segeberg	1.695	-
Kreis Stormarn	1.438	-
Kreis Herzogtum Lauenburg	1.820	-
Landkreis Lüneburg	2.341	-
Landkreis Harburg	1.606	-
Landkreis Stade	1.631	-
Hamburg (Bus)	1.116	554
Hamburg (Schiene)	2.394	-
Niedersachsen	5.125	-
<b>Summe Aufgabenträger</b>	<b>20.500</b>	<b>554</b>
<b>Summe Gesamt</b>	<b>156.000</b>	<b>75.000</b>