

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 06.05.24

und Antwort des Senats

Betr.: Wie viel hat die „Busbeschleunigung“ Hamburg bisher gekostet?

Einleitung für die Fragen:

Wer in Hamburg den ÖPNV nutzen möchte, muss sich auf immer häufiger verspätete und ausfallende Busse einstellen. Insgesamt (hvv und VHH) waren nach Senatsinformationen aus der Drs. 22/14282 im Jahr 2023 etwa 470.000 Busfahrten verspätet (+24 Prozent im Vergleich zu 2022), 83.000 Fahrten ganz oder teilweise ausgefallen (+83 Prozent zum Vorjahr). Eine bedauerliche Entwicklung. Kritisch ist hierbei die Frage, ob viele der Verspätungen vermeidbar wären. Drs. 22/14774 zeigt klar, dass Hamburgs Busse unter SPD und GRÜNEN langsamer fahren als unter dem CDU-geführten Senat.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Zahl der Fahrgäste in den Bussen der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv) an einem durchschnittlichen Werktag in Q1/2024 ist um etwa 500.000 deutlich gegenüber Q1/2023 gestiegen. Das zeigt: Der Bus wird von den Fahrgästen weiterhin und zunehmend als ein attraktives Beförderungsmittel wahrgenommen und genutzt.

Während in den Jahren 2001 bis 2014 die Reisegeschwindigkeit der Busse der HOCHBAHN gesunken war, ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Busse der Hamburger Hochbahn (HOCHBAHN) in den letzten zehn Jahren von 2014 bis 2023 dagegen im Ergebnis unverändert geblieben.

Darüber hinaus erfreut sich nach der zeitweise erheblich gesunkenen Fahrgastnachfrage im Zuge der Corona-Pandemie der Hamburger Busverkehr einer deutlich gestiegenen Nachfrage, die sich nicht zuletzt durch Einführung des Deutschlandtickets auf einem hohen Niveau eingependelt hat und stetig weiterentwickelt. Für das Jahr 2023 konnte beispielsweise ein Zuwachs an Fahrgästen im Busverkehr von 15 Prozent gegenüber dem Jahr 2022 verzeichnet werden, die Reisegeschwindigkeit ist jedoch nahezu identisch geblieben: Im Busnetz der HOCHBAHN ging diese um circa 0,5 Prozent zurück und im Busnetz der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) um circa 1,4 Prozent.

Eine maßgebliche Stellschraube, die zur Erreichung dieser Ergebnisse beigetragen hat, ist die erhebliche Investition in die Verkehrsinfrastruktur. Diese Investitionen kommen dabei neben dem Busverkehr grundsätzlich allen Verkehrsträgern und Verkehrsteilnehmenden zugute. So wird auch beim sogenannten Busbeschleunigungsprogramm ein gesamtheitlicher Ansatz verfolgt, der regelhaft die gesamte Breite der öffentlichen Straßen- und Wegefläche, zu der unter anderem Flächen für den motorisierten Individualverkehr, für den öffentlichen Personennahverkehr und den Rad- und Fußverkehr (inklusive Barrierefreiheit) gehören, betrachtet. Somit werden schon bei Planungen die Straßen- und Wegeflächen von Hauswand zu Hauswand beziehungsweise von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze betrachtet. Haupt Gesichtspunkt bei der Planung

und Umsetzung von Maßnahmen ist größtmögliche Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit (ein gutes und schnell erreichbares Angebot) für alle Verkehrsteilnehmende zu erzielen. Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der HOCHBAHN, der VHH, der S-Bahn Hamburg GmbH (S-Bahn) und des hvv wie folgt:

Frage 1: *Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote von Hamburgs Bussen seit 2001 entwickelt (bitte pro Jahr angeben)?*

Antwort zu Frage 1:

Tabelle 1

Jahr	Pünktlichkeitsquote Busse der HOCHBAHN	Pünktlichkeitsquote Busse der VHH
2016	94,7 %	
2017	94,4 %	
2018	94,3 %	
2019	93,2 %	
2020	96,2 %	
2021	95,8 %	89,4 %
2022	94,8 %	87,5 %
2023	93,1 %	87,6 %

Bei der HOCHBAHN können die Pünktlichkeitsquoten aus den Jahren 2015 und früher aufgrund geänderter Datenstrukturen in der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht ausgewertet werden.

Die VHH kann eine Auswertung der Pünktlichkeitsquote erst ab 2021 bereitstellen, da im Februar 2021 das ITCS (Intermodal Transport Control System; rechnergestütztes Betriebsleitsystem) in den (Echtzeit-)Betrieb gegangen ist.

Bei der HOCHBAHN gilt ein Bus ab fünf Minuten Verspätung als verspätet, bei der VHH bereits ab drei Minuten.

Im Übrigen verweist der Senat auf die aus Drs. 22/14774 ablesbare gestiegene Kundenzufriedenheit von Fahrgästen der Hamburger Busse beim direkten Jahresvergleich 2011 und 2023. Hiernach wurde die Kundenzufriedenheit im Jahr 2011 mit 1,81 bewertet und im Jahr 2023 mit 1,68 (die Bewertungsskala reicht von 1 = vollkommen zufrieden bis 5 = vollkommen unzufrieden).

Frage 2: *Wie viele Busse, S-Bahnen und U-Bahnen waren im 1. Quartal 2023 um wie viel verspätet? Wie viele sind ausgefallen (bitte als Durchschnitt des Gesamtaufkommens und in absoluten Zahlen angeben)?*

Antwort zu Frage 2:

U- und S-Bahn:

Die Pünktlich- und Zuverlässigkeit der U- und S-Bahnen werden unter <https://www.hvv.de/monitor> veröffentlicht.

Bus:

Im 1. Quartal 2023 waren von den rund 1,3 Millionen Fahrten im Busverkehr der HOCHBAHN rund 5,3 Prozent der Fahrten mehr als fünf Minuten verspätet, dies entspricht knapp 70.000 Fahrten. Darin enthalten sind rund 1,1 Prozent (14.000 Fahrten) mit mehr als zehn Minuten Verspätung und davon wiederum rund 0,2 Prozent (2.600 Fahrten) mit mehr als 20 Minuten Verspätung. Rund 1,6 Prozent sind komplett oder teilweise ausgefallen. Dieser Wert beinhaltet auch einen Streiktag.

Von den im 1. Quartal 2023 durch die VHH geleisteten 416.856 Fahrten waren durchschnittlich rund 4,4 Prozent mehr als drei Minuten verspätet, dies entspricht rund 18.300 Fahrten. Es gab rund 0,91 Prozent Fahrtausfälle.

Frage 3: *Wie viele Busse, S-Bahnen und U-Bahnen waren im 1. Quartal 2024 um wie viel verspätet? Wie viele sind ausgefallen (bitte als Durchschnitt des Gesamtaufkommens und in absoluten Zahlen angeben)?*

Antwort zu Frage 3:

U- und S-Bahn:

Die Pünktlich- und Zuverlässigkeit der U- und S-Bahnen werden unter <https://www.hvv.de/monitor> veröffentlicht.

Bus:

Im 1. Quartal 2024 waren von den rund 1,4 Millionen Fahrten im Busverkehr der HOCHBAHN rund 5,9 Prozent der Fahrten mehr als fünf Minuten verspätet, dies entspricht knapp 80.000 Fahrten. Darin enthalten sind rund 1,5 Prozent (20.000 Fahrten) mit mehr als zehn Minuten Verspätung und davon wiederum rund 0,4 Prozent (5.400 Fahrten) mit mehr als 20 Minuten Verspätung. Rund 3,7 Prozent sind komplett oder teilweise ausgefallen. Dieser Wert beinhaltet auch drei Streiktage, die sich auf die entsprechenden Werte ausgewirkt haben.

Von den im 1. Quartal 2024 durch die VHH geleisteten 451.517 Fahrten waren durchschnittlich rund 7,2 Prozent mehr als drei Minuten verspätet, dies entspricht rund 32.500 Fahrten. Es gab rund 11,13 Prozent Fahrtausfälle. Einer der Hauptgründe für die hohe Steigerung der Fahrtausfälle – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum – liegt in der hohen Anzahl an Streiktage im 1. Quartal 2024 begründet. Die Verhandlungen um den Manteltarifvertrag bei der VHH konnten inzwischen erfolgreich abgeschlossen werden, sodass es für den Zeitraum der Tarifeinigung zu keinen weiteren Streiks kommen wird. Da es im Vorjahreszeitraum (1. Quartal 2023) keine Streiks bei der VHH gab – und damit auch deutlich weniger Fahrtausfälle – ist ein Vergleich mit dem 1. Quartal 2024 nicht aussagekräftig.

Vorbemerkung: *Senator Tjarks wies in einer LPK darauf hin, dass der Anstieg an Passagieren ein wichtiger Grund für die gesunkene durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Hamburgs Bussen sei. Mit Ausnahme des Jahres 2023 zeigen die Daten jedoch klar: Im Jahr 2010 lag die Anzahl der Passagiere bei 210,75 Millionen. Im Jahr 2019 bei 211,72 Millionen. Ein Anstieg um 0,46 Prozent. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ist jedoch von 19,2 auf 18,6 – also um 3,12 Prozent gesunken. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ist somit stärker gesunken, als die Passagierzahl gestiegen ist.*

Frage 4: *Gibt es einen Zusammenhang zwischen Anzahl der Passagiere und Reisegeschwindigkeit der Busse?*

Frage 5: *Wenn ja: Wie bewertet der Senat die negative Korrelation zwischen Reisegeschwindigkeit und Anzahl der transportierten Fahrgäste bei der HOCHBAHN in den Jahren 2010 bis 2022?*

Antwort zu Fragen 4 und 5:

Die Anzahl der Passagiere kann eine Auswirkung auf die Reisegeschwindigkeit haben, der Zusammenhang ist jedoch nicht linear. Letztlich ist die tatsächlich erzielbare Reisegeschwindigkeit von einer Vielzahl weiterer Faktoren abhängig. Die absolute Zahl der beförderten Fahrgäste hat dabei einen Einfluss auf die Reisezeit, allerdings ist gerade die Haltestellenaufenthaltszeit nicht nur davon abhängig, wie viele Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen, sondern auch davon, wie voll der Bus beziehungsweise der Haltestellenbereich aktuell ist oder wie hoch der Anteil an mobilitätseingeschränkten Ein- und Aussteigern ist. Um mehr Fahrgäste bei gleichen Fahrgastwechselzeiten befördern zu können sowie um für eine bessere Verteilung der Fahrgäste in den Bussen zu sorgen, werden seit einigen Jahren ausschließlich Busse mit einer – gegenüber früheren Generationen – zusätzlichen Tür beschafft.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Vorbemerkung: *In Drs 22/14911 heißt es: „Die Fahrplanhalte in den Netzen von HOCHBAHN und VHH werden von den jeweiligen Betriebsleitsystemen zwar automatisch erfasst, jedoch bei der HOCHBAHN nicht systematisch beziehungsweise fehlt beim Betriebssystem der VHH eine konfigurierte Funktion, um die durchschnittliche Haltezeit an den Haltestellen zu berechnen.“*

Frage 6: *Warum wird dies nicht systematisch analysiert? Besteht aktuell das Bestreben, dies zu ändern?*

Antwort zu Frage 6:

Nach Einschätzung der HOCHBAHN ist dies für die planerische Bemessung der Fahrzeiten nicht erforderlich. Eine Änderung ist vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit öffentlichen Mitteln nicht vorgesehen.

Das bei der VHH im Februar 2021 implementierte ITCS ermöglicht eine Vielzahl von statistischen Auswertungen. Die Einführung des ITCS erfolgt in mehreren Teilprojekten, sodass die Funktionen nach und nach in Betrieb gehen. In diesem Zusammenhang werden auch Möglichkeiten überprüft, die Haltezeiten an den Haltestellen technisch gesehen adäquat erfassbar und auswertbar zu machen.

Frage 7: *Wie viel Geld wurde insgesamt bisher für die 2011 vom damaligen Bürgermeister Scholz vorgestellte Busbeschleunigung/Busoptimierung ausgegeben?*

Antwort zu Frage 7:

Seit 2012 sind Ist-Kosten in Höhe von rund 184 Millionen Euro angefallen.

Frage 8: *Wie viel Geld war ursprünglich eingeplant?*

Frage 9: *Wie viel Geld ist für die weiteren Maßnahmen eingeplant?*

Antwort zu Fragen 8 und 9:

Gemäß Drs. 20/2508 wurde im Jahr 2011 ein grober Kostenrahmen für die Planungs- und Realisierungskosten der Infrastrukturmaßnahmen innerhalb des Busbeschleunigungsprogramms abgeschätzt. In diesem Rahmen werden die zur Verbesserung des Busangebotes fortzuführenden Maßnahmen abgewickelt.

Frage 10: *Wie viele der Maßnahmen haben die ursprünglich eingeplanten Kosten um jeweils wie viel überschritten (bitte pro Maßnahmen seit 2011 angeben)?*

Frage 11: *Wie viel Prozent der Maßnahmen sind bisher abgeschlossen worden?*

Frage 12: *Wie viele der Maßnahmen sind erst zeitverzögert abgeschlossen worden?*

Frage 13: *Wann ist mit der Fertigstellung der noch ausstehenden Maßnahmen zu rechnen?*

Antwort zu Fragen 10 bis 13:

In Vorbereitung der Drs. 20/2508 aus 2011 sind Bedarfe signaltechnischer und baulicher Art mit Bevorrechtigung von Bussen an Lichtsignalanlagen, der Umbau von Knotenbereichen, die Anlage von zusätzlichen Bussonderfahrstreifen, Anpassung unzureichender Haltestellen und Neuordnungen des Straßenraums identifiziert worden. Zu diesem Zeitpunkt erfolgte keine maßnahmenscharfe Kostenschätzung auf Basis einer Haushaltsunterlage oder vergleichbar, sondern eine über das Gesamtpaket der Busbeschleunigung betrachtete Ermittlung eines Kostenrahmens anhand von Erfahrungen aus früheren Projekten ohne Vorliegen von Planunterlagen. Die konkreten Maßnahmen ergeben sich im Planungsprozess.

Der Umsetzungsstand der fertiggestellten sowie aller in Bearbeitung befindlichen Maßnahmen ist dem Bericht des Senats über die Fortschritte in der Optimierung des Bus-systems vom 15. Februar 2024 im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft zu entnehmen (Drs. 22/14645). Die Straßenbauprojekte der Freien und Hansestadt Hamburg berücksichtigen die Belange aller Verkehrsarten und insbesondere die Förderung des Umweltverbundes, sodass erforderliche Maßnahmen zur Optimierung des Busverkehrs auch außerhalb des sogenannten Busbeschleunigungsprogrammes umgesetzt werden.

Frage 14: *Wie viele Stellen als Busfahrer sind derzeit (Stand 6.5.2024) vakant? Wie viele Stellen konnten im Jahr 2024 bisher erfolgreich besetzt werden?*

Antwort zu Frage 14:

Bei der HOCHBAHN ergibt der Abgleich zwischen dem Soll- und dem Ist-Bestand an Busfahrer:innen keine Vakanzen. Im Jahr 2024 wurden bislang 138 Busfahrer:innen und Busfahrer-Anwärter:innen eingestellt.

Bei der VHH waren zum 06. Mai 2024 40 Stellen als Busfahrer:in vakant. Im Jahr 2024 konnten bereits 60 Stellen als Busfahrer:in erfolgreich besetzt werden.

Frage 15: *Wie viele Fahrgäste haben S-Bahnen, U-Bahnen und Busse in Hamburg im 1. Quartal 2024 transportiert (bitte pro Verkehrsmittel auflisten)?*

Frage 16: *Wie viele waren es im Vorjahresquartal?*

Antwort zu Fragen 15 und 16:

Für das Fahrgastaufkommen in S-Bahnen, U-Bahnen und Bussen ergeben sich folgende auf Tausender gerundete durchschnittliche Tageswerte für Werktage (Montag bis Freitag):

Tabelle 2

Zeitraum	U-Bahn	S-Bahn	Bus
Fahrgäste im 1. Quartal 2024	2.555.000	1.926.000	3.656.000
Fahrgäste im 1. Quartal 2023	2.235.000	1.739.000	3.171.000

Im Übrigen siehe Drs. 22/15091.

Frage 17: *Wie viele Streckenkilometer wurden insgesamt im 1. Quartal 2024*
a) durch die S-Bahn,
b) durch die U-Bahn,
c) durch Busse in Hamburg erbracht?

Frage 18: *Wie viele waren es im Vorjahresquartal?*

Antwort zu Fragen 17 a) bis 18:

Der Aufwand einer Verifizierung und Plausibilisierung von unterjährigen Zahlen (wie beispielsweise Quartalszahlen) kann im Rahmen der für die Beantwortung einer Parlamentarischen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht geleistet werden. Dies stellt einen erheblichen Zusatzaufwand dar, der zudem inhaltlich keinen deutlichen Erkenntnisgewinn bringt, da die Aussagekraft von Quartalszahlen aufgrund saisonaler Effekte (Lage von Ferien, bewegliche Feiertage) eingeschränkt ist.

Im Übrigen siehe Drs. 22/14282 für die im Jahr 2023 geleisteten Zugkilometer beziehungsweise Fahrplankilometer.