

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Sabine Boeddinghaus, Olga Fritzsche,
Deniz Celik, Dr. Carola Ensslen, Norbert Hackbusch, Stephan Jersch,
Metin Kaya, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, David Stoop, Insa Tietjen und
Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022

Einzelplan 7.1

Aufgabenbereich 301

Produktgruppe 301.01

**Betr.: Mobilitätswende braucht Angebotsausbau beim HVV: Betriebsleistung
kontinuierlich steigern**

Der Hamburger Klimaplan (Drs. 21/19200) geht beim Transformationspfad Mobilitätswende bis 2033 von einer notwendigen Reduktion der CO₂-Emissionen um 1,39 Millionen Tonnen bis 2030 aus. Damit soll der Verkehrssektor mit fast 20 Prozent einen erheblichen Anteil am gesamten Minderungspotenzial Hamburgs erwirtschaften.

Im Klimaplan heißt es dazu wörtlich: „Durch eine Nutzerzentrierung des ÖPNV und massiven Angebotsausbau (dichteres Netz und dichtere Takte) sollen alle zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV bewegt werden. Somit soll der Marktanteil des ÖPNV am Gesamtverkehr als strategisches Ziel für den ÖPNV auf 30 Prozent steigen (Anteil am wegebezogenen Modal Split). Das bedeutet im Verhältnis eine Zunahme der Fahrgäste um ca. 50 Prozent im HVV in Hamburg im Vergleich zu 2017.“

Die Kennzahl „Betriebsleistung ÖPNV“ (B_301_01_002 2), mit der ein Hinarbeiten auf das Ziel einer 50-prozentigen Steigerung der Fahrgastzahlen messbar wäre, ist in den Jahren 2021 bis 2024 jeweils unverändert. Auch ihre Definition ist ungenügend: „Die Kennzahl stellt im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden, vereinfachten Darstellung die im Kalenderjahr im Auftrag der FHH im Soll die bestellte/erwartete und im Ist die erbrachte Betriebsleistung im Öffentlichen Verkehr in Fahrzeugkilometern auf Hamburger Gebiet dar. Sie umfasst Zahlen bezüglich des Busverkehrs, des U-Bahn-Verkehrs, des Fährverkehrs, sowie des S-Bahn- und Regionalbahnverkehrs.“ Im Rahmen der Definition wird ein Kilometer eines Kleinbusses mit dem eines S-Bahn-Zuges gleichgesetzt. Somit ist die Kennzahl weder zur Messung der Zielerreichung geeignet noch ressourcenbegründend. Eine Kennzahl basierend auf fahrplanmäßigen Sitzplatzkilometern bietet hingegen die Möglichkeit, den nötigen Angebotszuwachs abzubilden.

Außerdem schreibt die derzeitige Kennzahl dem Volumen nach den Fahrplan des Jahres 2021 bis ins Jahr 2024 fest. Der Wille zu einem dem Klimaplan entsprechenden Angebotsausbau ist aus dieser stagnierenden Betriebsleistung des Hamburger ÖPNV nicht ablesbar. Deshalb ist ein kontinuierliches Ansteigen des Wertes notwendig.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

1. die Kennzahl Betriebsleistung im öffentlichen Verkehr (B_301_01_002 2) in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und überreg. Verkehrsangelegenheiten“ wird definiert als: „Fahrplanmäßig angebotene Sitzplatzkilometer im öffentlichen Personennahverkehr auf Hamburger Gebiet.“
2. der Sollwert der Kennzahl steigt bezogen auf das Basisjahr 2019 jährlich um 5 Prozent an.