

Antrag

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Frank Schmitt, Julia Barth,
Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Ralf Neubauer,
Lars Pochnicht, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen,
Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte,
Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion**

Betr.: Auf dem Weg zum Hamburg-Takt: On-Demand-Verkehre im HVV

Die Mobilitätswende schreitet in Hamburg mit großen Schritten voran. Der Ausbau der Schnellbahnlinien, die Angebotsoffensiven des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) und der Ausbau der Fahrradinfrastruktur machen die Verkehrsmittel des Umweltverbunds für die Hamburgerinnen und Hamburger immer attraktiver.

In den äußeren Stadtteilen von Hamburg steht die Mobilitätswende dabei vor anderen Herausforderungen als im innerstädtischen Bereich. Die nächsten Schnellbahnstationen sind häufig weiter entfernt, eine passgenaue Abdeckung mit Bussen ist oft nicht möglich, sodass mehr Menschen auf ein Auto angewiesen sind.

Gemeinsam mit den Mobilitätspartnern der Stadt soll zur Umsetzung des Hamburg-Takts eine konsequente Verknüpfung von klassischen öffentlichen Mobilitäts-, Sharing- und On-Demand-Angeboten erfolgen, um Mobilität für alle und überall in Hamburg komfortabel und flexibel zugänglich zu machen. Ziel ist es insbesondere, mittels neuer Mobilitätsformen ein Angebot in denjenigen Gebieten Hamburgs zu schaffen, in denen das bestehende beziehungsweise geplante ÖPNV-Angebot in Bezug auf Netz- und Taktichten sinnvoll ergänzt werden kann, um auf diese Weise das Leistungsversprechen des Hamburg-Takts perspektivisch stadtweit umzusetzen (vergleiche Drs. 22/4674).

Um Erfahrungen mit On-Demand-Verkehren als Bestandteil des HVV zu sammeln, werden entsprechende Angebote seit Juli 2018 im Hamburger Westen in Osdorf und Lurup sowie seit November 2019 im Industriegebiet Billbrook mit dem „ioki Hamburg“-Shuttle erprobt. Daneben gibt es mit dem On-Demand-Shuttle-Dienst MOIA auch ein eigenwirtschaftlich betriebenes Angebot außerhalb des HVV-Tarifs.

Das „ioki Hamburg“-Shuttle wurde im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft zwischen der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) entwickelt und ist ein öffentliches Verkehrsmittel im HVV ohne festen Fahrplan oder Linien. Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) betreibt das neue Angebot zusammen mit ioki, dem Geschäftszweig der DB AG für intelligente On-Demand-Mobilität, im Testbetrieb in einem abgegrenzten Bediengebiet (vergleiche Drs. 21/13818).

Mit „ioki Hamburg“ wird den Fahrgästen im Hamburger Westen Tag und Nacht auf Anforderung im Rahmen einer Sammelfahrt mit E-Fahrzeugen die Verbindung zwischen einer Haltestelle und der eigenen Haustür angeboten. Im Industriegebiet Billbrook stellen hingegen dieselgetriebene Fahrzeuge die Verbindung zwischen zahl-

reichen Haltestellen mit den nächstgelegenen Schnellbahnstationen her, ebenfalls rund um die Uhr. In beiden Fällen handelt es sich noch um Testbetriebe. Die Finanzierung ist zunächst bis zum 31. Dezember 2021 sichergestellt.

Im Hamburger Westen wird das „ioki Hamburg“-Shuttle sehr gut angenommen. Die Fahrgäste begrüßen dieses Projekt und nutzen es Berichten zufolge rege. Besonders in Lurup und Osdorf stärkt ioki die Anbindung an den ÖPNV.

Im Hamburger Umland, so etwa in Ahrensburg, im Bereich Trittau/Brunsbek und im Landkreis Harburg, wird ioki mittlerweile ebenfalls erprobt.

Anders als ioki wird das On-Demand-Angebot MOIA eigenwirtschaftlich betrieben. Das Betriebsgebiet von MOIA umfasst die innere Stadt und ausgewählte angrenzende Stadtteile. Bei MOIA handelt es sich um eine bislang neuartige Verkehrsform in der Erprobung (§ 2 Absatz 7 Personenbeförderungsgesetz – PBefG), bei der Fahrgäste auf Bestellung im Rahmen einer Sammelfahrt mit eigens konstruierten Großraum-Pkws mit E-Antrieb zwischen verschiedenen Haltestellen innerhalb des Bediengebiets befördert werden. Die mehreren Tausend Haltestellen existieren wie bei ioki nur virtuell und werden nicht durch Verkehrszeichen kenntlich gemacht. Die Fahrpreise bestimmt allerdings das Unternehmen selbst (unter Beachtung gewisser Vorgaben zum Schutz des HVV-Gemeinschaftstarifs vor Unterbietung) und behält die Fahrgeldeinnahmen.

Um genau feststellen zu können, ob und wie On-Demand-Verkehre von den Fahrgästen als Alternative zum Auto genutzt werden, ist eine Erhebung der Nutzungsdaten unumgänglich. Welche Strecken werden besonders häufig genutzt? Welche Quell- und Zielverkehre werden besonders stark nachgefragt? Welche Fahrgäste benutzen den Dienst bisher, und welche Nutzergruppen können noch verstärkt angesprochen werden? Werden die Dienste als Alternative zum Auto genutzt und können damit zu den Zielen der Mobilitätswende beitragen? Eine solche Erhebung kann als Grundlage dienen, um die Bedarfe der Nutzerinnen und Nutzer zu ermitteln, die Wirkung der On-Demand-Verkehre im Sinne der Mobilitätswende zu erkennen, eine Verstetigung oder Ausweitung der Projekte zu begründen und gegebenenfalls die Notwendigkeiten von neuen Buslinien oder optimierten Streckenführungen in einzelnen Stadtteilen sichtbar machen.

Zu ioki fanden bereits Evaluierungen statt. Es ist zu vermuten, dass die Evaluierung einige der bisher offenen Fragen zu ioki beantworten kann. Eine Auswertung für die Nutzung von MOIA ist vom Senat für das Jahr 2021 angekündigt worden (siehe Drs. 22/1309).

Seit dieser Ankündigung hat sich pandemiebedingt die Situation im ÖPNV und auch bei den On-Demand-Verkehren stark verändert. Es hat während der pandemiebedingten Einschränkungen über lange Zeiträume hinweg kein Verkehr oder nur Nachtverkehr in diesen Systemen stattgefunden. Die Verkehrsnachfrage ist sehr stark zurückgegangen. Als Ersatz für den seit der Nacht vom 8. auf den 9. April 2021 zwischenzeitlich eingestellten HVV-Nachtverkehr fuhr MOIA im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg zeitweise im gesamten Hamburger Stadtgebiet zum HVV-Tarif. Es ist anzunehmen, dass das nicht ohne Auswirkung auf das beabsichtigte Evaluierungskonzept geblieben ist.

Zugleich besteht weiterhin ein erhebliches Interesse daran, dass die mit den neuen On-Demand-Verkehren eingetretene Verbesserung der Mobilität in Hamburg verstetigt oder ausgeweitet werden kann.

Dem dient auch die am 1. August 2021 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes: Die in diesem Rahmen geschaffenen Regelungen zu den Bedarfsverkehren nach §§ 44 und 50 PBefG bieten nunmehr die notwendige Rechtsgrundlage, um On-Demand-Verkehre einerseits gemäß § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehre nach Maßgabe des Aufgabenträgers in den HVV zu integrieren. Andererseits sieht § 50 PBefG für den von privaten Beförderungsunternehmen ausgeführten gebündelten Bedarfsverkehr Regularien (Poolingquote, Rückkehrpflicht, Sozialstandards, Mindestbeförderungsentgelte) vor, die eine sinnvolle Integration dieser Anbieter in das bestehende Mobilitätsangebot und den Schutz anderer Verkehre ermöglichen (vergleiche Drs. 22/4674).

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. die Auswirkungen der Pandemie auf die beabsichtigten Evaluierungen von ioki sowie MOIA darzustellen und zu beschreiben, auf welche Weise trotz der Pandemiewirkungen gesicherte Erkenntnisse gewonnen werden sollen, und im Laufe des 1. Quartals 2022 im Verkehrsausschuss zu berichten;
2. Die vorhandenen Nutzungsdaten in Hinsicht auf
 - a) Quell- und Zielverkehre,
 - b) Fahrgäste in Hinsicht auf Alter, Geschlecht und andere demografische Faktoren,
 - c) Nutzungsgründe,
 - d) Alternative Verkehrsmitteldem Verkehrsausschuss im Laufe des 1. Quartals 2022 darzulegen;
3. basierend auf diesen Erkenntnissen eine Verstetigung der Testbetriebe über den 31. Dezember 2021 hinaus sicherzustellen oder alternativ die Einrichtung von zusätzlichen Linienbusverkehren zu prüfen;
4. perspektivisch im Rahmen der schrittweisen Umsetzung des Hamburg-Takts Gebiete zu identifizieren, in denen eine bessere Erschließung durch On-Demand-Verkehre als Bestandteil des HVV erreicht werden kann.