

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)139-D**

**24. Februar 2023**

---

**Stellungnahme**  
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

---

Stellungnahme Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)

**Siehe Anlage**

---



Öffentliche Anhörung zum Entwurf eines  
achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-DS 20/4684)  
durch den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

am 01. März 2022

**Stellungnahme**  
**Hamburger Verkehrsverbund GmbH**  
**durch Geschäftsführerin Anna-Theresa Korbitt**

1. März 2023

# STELLUNGNAHME

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) und seine Partner begrüßen ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung, mehr Verkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verlagern und dies mit finanziellen Maßnahmen zu unterstützen.

Die Einführung des bundesweit gültigen 49 EUR Deutschlandtickets legt hierfür einen wesentlichen Meilenstein und wird das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern. Hierfür sprechen folgende wesentlichen Erkenntnisse:

## 1. Entlastungspaket

Für den Großteil aller deutschen Haushalte ist Mobilität mit eines der größten Bedürfnisse. Neben Erledigungen des täglichen Bedarfs bildet Mobilität oftmals die Grundlage für den Schulbesuch, die Arbeit und Arztbesuche. Das 9-Euro-Ticket ist als Teil des Entlastungspakets der Bundesregierung in der Bevölkerung besonders positiv aufgenommen worden. Deutsche Haushalte geben im Schnitt laut einer Auswertung des Statistischen Bundesamtes (Destatis), von 2021, 233 EUR / Monat für Mobilität aus (Auto & ÖPNV). Mit steigenden Kraftstoffpreisen und erhöhter Inflation steigt dieser Wert weiter. In vielen Verkehrsverbänden liegen die Preise für Abonnements deutlich über 70 EUR pro Monat. Mit der Einführung des Deutschlandtickets zu einem Preispunkt von 49 EUR entlastet dieses Mobilitätsangebot die Bürger:innen deutlich spürbar – und das monatlich. Im hvv zum Beispiel liegt die Ersparnis der Abonnent:innen pro Jahr bei bis zu 2.000 EUR. Davon profitieren Bürger:innen im Umland finanziell deutlich stärker als diejenigen, die in der Stadt wohnen und fahren.

## 2. Reformierung und Harmonisierung des Tarif- und Vertriebsystems

Die Tarif- und Vertriebslandschaft in Deutschland ist historisch gewachsen und aufgrund der Vielzahl an Aufgabenträgern und Verbänden stark fragmentiert. Einheitlichkeit ist kaum gegeben. Dies führt zu einer hohen wahrgenommenen Komplexität, während die Verbraucher:innen Einfachheit erwarten. Die umliegenden deutschsprachigen Länder wie die Schweiz und Österreich haben ihre Tarifsysteme mehrheitlich harmonisiert und überregional bundesweite Angebote und Vertriebssysteme geschaffen. Hier liegt Deutschland bisher einen Schritt zurück. Mit der Einführung des ÖPNV-bundesweiten Deutschlandtickets wird ein erster Schritt für die Konsolidierung von Tarifsystemen und Vertriebslandschaften gelegt. Zudem ermöglichen insbesondere das monatliche Kündigen und der jederzeit wieder mögliche

Einstieg maximale Flexibilität für Kunden:innen (keine klassische Abo-Bindung mehr). Dies schafft für die Fahrgäste einfache und transparente Zugänge und senkt so Nutzungsbarrieren deutlich ab. Der nächste logische Schritt wäre die Harmonisierung der restlichen Tarifwelten sowie eine bundesweite Konsolidierung der Vertriebssysteme (Stichwort: effizienter Mitteleinsatz).

### 3. Verlagerungseffekte Auto zu ÖPNV

Die Ergebnisse zum 9 € Ticket im hvv sind eindeutig: Bei 75 % aller Fahrten handelt es sich um bestehende Mobilität im Nahverkehr, 25 % der Fahrten konnten hinzugewonnen werden, wobei das Verhältnis zwischen Fahrtenverlagerung und induziertem Verkehr etwa 3:1 ist. Substituiert werden primär Autofahrten. Strukturell entsprechen die Ergebnisse den Erhebungen, die die Nutzung zu Beginn der Gültigkeitsperiode im Juni deutschlandweit gemessen haben. Auch nach methodischen Umstellungen in der Untersuchung des VDV wird eine signifikante Verlagerung der Nachfrage vom Pkw zu Bussen und Bahnen bestätigt. Damit verbunden sind deutlich positive Klimawirkungen (CO<sub>2</sub> Einsparungseffekte). Nach Ende Aug. 2022 zeigt sich, dass die Effekte des 9-Euro-Tickets weitestgehend umkehrbar sind.

Doch die Ergebnisse für das 9-Euro-Ticket für den hvv zeigen noch einen interessanten Aspekt, was das Nutzungsverhalten Stadt versus Land charakterisiert:

Hamburg und Umland unterscheiden sich in Bezug auf den Anteil der 9-Euro-Ticket-Käufer:innen: hoher Anteil ÖPNV-Nicht-/Selten-Nutzer:innen im Umland versus hohe Abonnements-Dichte in der Stadt.

Der Anteil der Personen, die ein 9-Euro-Ticket besessen haben, ist in der Stadt Hamburg deutlich größer als im Umland (72 % vs. 29 %), die Verlagerung von Pkw-Fahrten zum ÖPNV ist im Umland aber relativ größer. Im Umland werden verstärkt Nicht-Nutzer:innen oder Gelegenheitsnutzer:innen des ÖPNV angesprochen, die ihr Auto vermehrt stehen lassen (17% Verlagerung Auto zu ÖPNV versus 12% Verlagerungseffekt innerhalb der Stadt). Auch dies ist logisch – die Preise auf den langen Reiseweiten für Auto / ÖPNV sind deutlich höher als innerstädtisch. Daher lohnt sich für die im Umland lebenden Bürger:innen der Umstieg auf ein günstiges ÖPNV-Angebot deutlich schneller als in der Stadt.

Mit dem Deutschlandticket sind ähnliche Effekte zu erwarten, weil der preisliche Anreiz / die Ersparnis für Pendler:innen auf längeren Strecken besonders groß ist.

#### **4. Soziale Teilhabe**

Bereits das 9-Euro-Ticket hat gezeigt, dass neben dem Faktor Verlagerungseffekte auch das Thema soziale Teilhabe an der Gesellschaft eine große Rolle gespielt hat. Für viele einkommensschwache Familien / Personen hat das bundeseinheitliche günstige Angebot es erstmalig ermöglicht, Reisen zu unternehmen und in einem erweiterten Umfeld an der Gesellschaft teilzunehmen. Wenn man betrachtet, wer alles Bus und Bahn fährt, so stellt man fest, dass dies überproportional Personen im niedrigen Einkommensbereich sind. Auch dies ist im Hamburger Verkehrsverbund sehr gut ersichtlich und wird sich gewiss auch in anderen Gebieten Deutschlands so bestätigen lassen. Die Entlastung wirkt also besonders stark bei dieser Personengruppe und kann über zusätzliche sozialpolitische Maßnahmen (Zuschüsse) weiter erhöht werden. Auch ist es eine interessante Diskussion zu prüfen, ob es sinnvoll wäre, den Preis für Menschen im Leistungsbezug künftig bundesweit zu vereinheitlichen.

#### **5. JobTicket und weitere Zuschussvarianten**

Die Nutzer:innen von JobTickets und anderen bezuschussten Tickets (Schüler:innen, Auszubildende etc.) sind spezielle Zielgruppen, die für den ÖPNV eine erhebliche Bedeutung haben. Spezielle Angebote für diese Segmente haben einen enormen Mengenhebel und unterstützen die Akzeptanz des Deutschlandtickets in der Gesellschaft.

Im Rahmen der bundesweiten Verhandlungen wurde ein gemeinsamer Beschluss gefasst, ein standardisiertes JobTicket Modell anzubieten. Dies ist deshalb so wichtig für die ÖPNV-Branche, da die heutigen JobTickets vielerorts das Rückgrat der Abonnements darstellen. Es ist davon auszugehen, dass es bundesweit mehr als 3 Mio. JobTicket Abonnements gibt. Mit dem einheitlichen Zuschussmodell ist nun gewährleistet, dass es neben den Endkund:innen eine weitere Drittmittelfinanzierung gibt – nämlich die der Arbeitgeber:innen. Aufgrund des knappen Fachkräftemarktes für Arbeitgeber:innen sind diese aktuell sehr daran interessiert, ihren Mitarbeiter:innen neben der klassischen Gehaltszahlung weitere Benefits mit auf dem Weg zu geben. Dazu gehört ein vergünstigtes Mobilitätsangebot. Mit den im Beschluss gefassten JobTicket Konditionen erwerben Arbeitnehmer:innen bereits ab einer Abnahme von 1 das Deutschlandticket zum Preis von maximal 34,30 EUR und somit 30% günstiger! Dieser attraktive Preispunkt führt zu deutlich mehr Abonnement-Abschlüssen und somit noch mehr Kund:innen im System. Dies führt im Umkehrschluss zu Mehreinnahmen für den ÖPNV.

Neben dem JobTicket-Modell bestehen in vielen Ländern bereits weitere Zuschussmechanismen für gewisse Zielgruppen, wie z.B. Schüler:innen, Auszubildende und Hilfebeziehende. Viele Verbände werden auch diese Zielgruppen weiter bezuschussen – jedoch künftig auf Basis des Deutschlandtickets. So kosten diese Tickets für die Fahrgäste am Ende nicht 49 EUR, sondern je nach gewährtem Zuschuss deutlich weniger.

## 6. Semestertickets für Studierende

Im Zuge der bundesweiten Harmonisierung der Tariflandschaft im Preissektor über 49 EUR ist es zentral, die Gruppe der Studierenden separat zu betrachten. Diese Gruppe beläuft sich in Deutschland auf ca. 2,9 Mio. Personen, die zumeist in obligatorischen Semesterticket-Modellen eingebunden ist. Das heißt jede:r Studierende zahlt für ein lokales ÖPNV-Ticket einen Betrag, egal ob es genutzt wird oder nicht. So kann das Produkt günstiger für alle angeboten werden. Im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets kann jedoch diese Zielgruppe, die nachweislich nicht zu der einkommensstarken Gruppe gehört, nicht an der finanziellen Entlastung des Deutschlandtickets partizipieren. Im Gegenteil – diese Gruppe kann über ein Upgrade-Modell – und auch nur wenn es der jeweilige Verbund technisch anbietet – das Deutschlandticket mit dem fehlenden Differenzbetrag hinzu buchen. Mit dieser Logik unterbindet man zwar, dass sich die Studierenden das Deutschlandticket zusätzlich zu seinem Semesterticket kaufen müssen, jedoch erfährt eine der größten Meinungsbilder und Multiplikatoren des ÖPNV-Systems keine finanzielle Entlastung – eher eine Belastung. Die bundesweite ASten-Konferenz hat den Vorschlag unterbreitet, ein bundeseinheitliches Semesterticket zum Preis von 29 EUR einzuführen. Diesen Vorschlag gilt es wohlwollend zu prüfen und in die weiteren Diskussionen auf Bundes- und Länderebene einzubringen. Ziel sollte es sein, eine bundesweite einheitliche Lösung zu definieren und das obligatorische Modell finanziell attraktiv aufrecht zu erhalten.