

## **Bericht**

### **des Verkehrsausschusses**

über die Selbstbefassung zum Thema

#### **„Umsetzung des Neun-Euro-Tickets im HVV“**

Vorsitz: **Heike Sudmann**

Schriftführung: **Eva Botzenhart**

#### **I. Vorbemerkung**

Der Verkehrsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 7. April 2022 auf Antrag der Fraktion DIE LINKE die Selbstbefassung mit dem Thema „Umsetzung des Neun-Euro-Tickets im HVV“ nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft. Die abschließende Beratung fand in gleicher Sitzung statt.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten einleitend, dass die Aktion „90 Tage lang öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) für 9 Euro im Monat“ für Hamburg und den Hamburger Verkehrsverbund (hvv) als große Chance gesehen werde, die Bürgerinnen und Bürger auch angesichts der allgemeinen Preissteigerungen zu entlasten und für den hvv zu begeistern und somit zusätzlich zur Einsparung von Kraftstoff beizutragen, in einer Situation, in der dies dringend angezeigt sei. Zwar würden die groben Züge dieser Aktion immer konkreter, dennoch warben sie um Verständnis dafür, dass trotz vieler Arbeitskreise auf unterschiedlichen Ebenen zu diesem Thema noch nicht alle Details feststünden. Sie betonten, dass die hvv-Abonnentinnen und -Abonnenten in gleichem Maße von der Aktion profitieren würden, wie alle anderen Fahrgäste, ohne dass dafür das Abo gekündigt oder sie in anderer Form aktiv tätig werden müssten. Diese Aktion sei für alle großen deutschen Städte, und somit auch für Hamburg daher besonders attraktiv, weil sie insbesondere dort ihre Wirkung entfalte, wo der ÖPNV stark sei. Ein Großteil der zusätzlichen Entlastungen, die den Bürgerinnen und Bürgern über den hvv zugutekämen, würde sich zudem direkt auf Hamburg auswirken. Für Hamburg seien über 100 Millionen Euro an zusätzlicher Entlastung vorgesehen. Das seien bei rund 2 Millionen Bürgerinnen und Bürgern etwa 50 Euro Entlastung pro Kopf. Im Vollzeit Abo Hamburg AB könnten sogar über 250 Euro gespart werden. Insofern sei die Neun-Euro-Ticket-Aktion eine überproportional in einer Großstadt wie Hamburg wirkende, wohingegen viele Aktionen eher nicht in den Großstädten wirken würden, wie beispielsweise die Erhöhung der Pendlerpauschale. Im Folgenden führten sie anhand einer diesem Bericht als Anlage beigefügten Präsentation mit dem Titel „9/90 - 90 Tage lang ÖPNV für 9 EUR/Monat“ in die Einzelheiten des Themas „Neun-Euro-Tickets im HVV“ ein.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE begrüßten die Entscheidung des Bundes, dass im Aktionszeitraum von drei Monaten nur 9 Euro für eine hvv-Monatskarte gezahlt werden müssten, insbesondere, weil eine deutliche Entlastung der Bürgerinnen und Bürger erforderlich sei. Aus diesem Grund hätten sie auch bereits im Dezember 2021 eine deutliche Senkung der Fahrpreise beantragt. Im Übrigen, erinnerten sie,

würden DIE LINKEN bereits seit Jahren mit dem langfristigen Ziel eines Nulltarifs ein 365-Euro-Ticket nach Wiener Vorbild fordern. Sie erkundigten sich, ob vorgesehen sei, im Berufsverkehr mehr Kapazitäten anzubieten, weil schon vor Beginn der Corona-Pandemie, aber auch währenddessen, Streckenabschnitte, vor allem im Hamburger Süden, aber zum Teil auch auf der U1, sehr voll gewesen seien, und fragten, ob es ihnen deshalb vielleicht sogar ganz gelegen komme, dass der Start der Neun-Euro-Ticket-Aktion erst für Juni vorgesehen sei, sodass nur drei Wochen regulärer Verkehr verbleiben, bevor die sechswöchigen Hamburger Sommerferien beginnen würden, sodass die Hauptverkehrszeiten kaum von der Aktion betroffen seien. Die gleiche Frage stellten sie sich ebenfalls hinsichtlich der Kapazitäten zum Freizeitverkehr, weil sie sich vorstellen könnten, dass es an Wochenenden einen wesentlich höheren Andrang geben werde, wenn zum Beispiel für 9 Euro bis nach Cuxhaven gefahren werden könne. Das sei, betonten sie, auch für diejenigen, die sonst mit dem Auto fahren würden, ein sehr attraktives Angebot. Überdies erkundigten sie sich, ob die Mitnahme einer weiteren Person bei dem Neun-Euro-Ticket an Wochenenden so wie bei hvv-Vollzeit-Abonnementkarten möglich sein werde. Bezugnehmend auf Äußerungen im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz, dass das Neun-Euro-Ticket zwar eine sinnvolle Entlastung der Bürgerinnen und Bürger darstellen würde, jedoch einen derart hohen Verwaltungsaufwand verursachen werde, dass die Einführung eines Null-Euro-Tickets für drei Monate zweckmäßiger wäre, erkundigten sie sich nach der Einschätzung der Senatsvertreterinnen und -vertreter und der Sichtweise des hvv. Das Argument, dass nur wenn Tickets verkauft würden auch gesehen werden könne, wie viele Fahrgäste den hvv nutzen würden, überzeugte sie nicht, weil mitunter auch Tickets erworben, aber nicht genutzt würden. Daher biete die Zählung der Fahrgäste einen größeren Nutzen als die Information, wie viele Tickets verkauft worden seien.

Der hvv, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, fahre derzeit das größte Angebot seiner Geschichte. Noch vor Beginn der Corona-Pandemie seien im Rahmen einer Angebotsoffensive über 200 neue Wege im hvv etabliert worden, die auch während der Pandemie nicht eingestellt worden seien. Aktuell habe der hvv eine Auslastung von etwa 70 Prozent. Das bedeute, dass es, verglichen zu der Zeit vor Beginn der Corona-Pandemie, 30 Prozent freie Kapazität gebe. Da im Rahmen des Neun-Euro-Tickets mit einer Zunahme der Nachfrage um etwa 20 Prozent gerechnet werde, wohlwissend, dass dieser Wert genauso gut höher oder niedriger liegen könne, gingen sie derzeit davon aus, bezogen auf die Kapazitäten gut gerüstet zu sein. Letztlich würde jedoch erst die Praxis zeigen, wie das Neun-Euro-Ticket angenommen werde. Es sei darauf hingewiesen worden, dass die Sommerferien innerhalb des Dreimonatszeitraums liegen würden, in dem das Neun-Euro-Ticket gelten solle. Hamburg habe sich zunächst im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz für den Start des Neun-Euro-Tickets zum 1. Mai 2022 ausgesprochen. Dieser Termin sei jedoch von vielen Ländern, die schwierigere Bedingungen als Hamburg hätten, weil es dort nicht nur einen Verkehrsverbund, sondern zum Teil 20 Verkehrsverbünde mit unterschiedlichen Aufstellungen und Techniken gebe, als nicht realisierbar erachtet worden, sodass nunmehr der 1. Juni 2022 von vielen Verkehrsministerinnen und Verkehrsministern als Starttermin für das Neun-Euro-Ticket genannt worden sei.

Hinsichtlich der Kritik an überfüllten Zügen äußerten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass, wenn es heute schon möglich wäre, deutlich mehr Züge auf der S-Bahn nach Harburg fahren lassen zu können, dies auch erfolgen würde. Jedoch gebe es die S 32 deshalb bisher nicht, weil es hierzu zunächst einer infrastrukturellen Verbesserung bedürfe. Davon abgesehen gingen sie ohnehin davon aus, dass sich die Zunahme der Nutzung des ÖPNV bedingt durch das Neun-Euro-Ticket vor allem auf einzelnen Linien abzeichnen werde, wie beispielsweise bei der Bäderbahn, die von Lübeck an den Badeorten der Ostsee entlangfahre oder auch auf einzelnen Hamburger Linien.

Die Frage, ob Neun-, oder Null-Euro-Ticket, habe sich auf der Verkehrsministerkonferenz nicht wirklich gestellt, berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter weiter, weil der Bund eine eindeutige Entscheidung getroffen habe, nämlich ein Ticket für dreimal 9 Euro für 90 Tage, dessen Finanzierung er auch zugesagt habe. In diesem Zusammenhang würden etwa 2,5 Milliarden Euro in die Hand genommen für ein sehr

gutes Angebot, das die Bürgerinnen und Bürger nicht nur finanziell entlaste, sondern auch eine große Chance für den ÖPNV biete. Dies vorausgeschickt rieten sie davon ab, sich in Diskussionen über anderweitige Ideen zu verstricken, die letztlich zu nichts führen würden, außer letztlich die ohnehin schon komplizierte Umsetzung noch weiter zu erschweren, weil man sich dann auf politischer Ebene anders abstimmen müsse und der Bund sehr deutlich gemacht habe, dass er dazu nicht bereit sei. Dem Bund gehe es in erster Linie um drei Aspekte: Erstens die Entlastung für die Menschen, die mit dem ÖPNV unterwegs seien, zweitens die Reduzierung des Öl- beziehungsweise Energieverbrauchs und drittens die Verleihung eines Schubs für den ÖPNV.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, ob Abo-Kundinnen und -Kunden bei dem Neun-Euro-Ticket weiterhin am Wochenende eine Person umsonst mitnehmen könnten, und, ob sich Hamburg, wie auch andere Bundesländer, ebenfalls für das Null-Euro-Ticket ausgesprochen habe, entgegneten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass Hamburg sich in einer Situation, in der der Bund zugesagt habe, ein ÖPNV-Ticket mit verbundweiter Geltung für dreimal 9 Euro für 90 Tage zu finanzieren und dafür 2,5 Milliarden Euro auszugeben, anders verhalten habe, als viele andere Bundesländer, die sich in der Situation wiedergefunden hätten, zunächst erst einmal viele Fragen klären zu müssen, wofür sie sich zunächst einige Zeit ausbedungen hätten. Es sei, gaben sie zu bedenken, nicht jedes Bundesland begeistert von der Umsetzungsgeschwindigkeit der Neun-Euro-Ticket-Aktion, auch nicht mit der Perspektive der sehr kurzfristigen Realisierung ab 1. Juni 2022. Vom Bund sei neben dem Null-Euro-Ticket auch gefordert worden, dass, wenn das Neun-Euro-Ticket komme, es eine deutschlandweite Gültigkeit haben sollte. Darüber hinaus hätten einige Länder deutlich gemacht, dass der Bund erst einmal alle Beschlüsse fassen und das Geld den Ländern zur Verfügung stellen solle, da sie vorher ohnehin nicht handlungsfähig seien. Dies vorausgeschickt habe Hamburg das Modell des Neun-Euro-Tickets als Chance begriffen und für eine möglichst schnelle Umsetzung plädiert. Bezüglich der Mitnahmeregelung warte Hamburg noch auf einen Vorschlag, der dann bundesweit gelten solle. Sobald dieser vorliege, würde er auf die Kompatibilität im hvv geprüft.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE stellten fest, dass aus den Ausführungen immer noch nicht deutlich werde, ob Hamburg auch zu den Ländern gehört habe, die sich für ein Null-Euro-Ticket ausgesprochen hätten und schlussfolgerten, dass eine Präzisierung der Senatsvertreterinnen und -vertreter hierzu offenbar nicht gewünscht sei.

Die GRÜNEN Abgeordneten zeigten sich beeindruckt, in welcher Detailtiefe bereits zwei Wochen nach dem Beschluss zum Neun-Euro-Ticket auf Bundesebene, der sowohl die Verkehrsverbünde als auch die Länder überrascht habe, bereits im Hamburgischen Verkehrsausschuss darüber diskutiert werden könne. Es sei eine Neuerung bei solchen Entlastungspakten nicht nur auf die Autofahrer und Autofahrerinnen im Bereich der Mobilität zu schauen, sondern auch zu überlegen, wie ein solches Entlastungspaket im Sinne der Mobilitätswende und des Klimaschutzes umgesetzt werden könne. Sie gingen davon aus, dass das Testen des ÖPNV auch für Menschen, die eher nicht im ÖPNV unterwegs seien, aber auch für Besitzerinnen und Besitzer von Autos interessant sein könnte, die, wenn schon die Fixkosten des Fahrzeugs abgedeckt seien, weil das Auto ohnehin in der Garage stehe, den ÖPNV bislang als zu teuer empfunden hätten, wobei aus ihrer Warte auch die regulären hvv-Preise nicht als zu teuer empfunden würden. Wie auch die Senatsvertreterinnen und -vertreter, sahen auch die Abgeordneten der GRÜNEN kein Problem bei der Kapazitätsfrage, und gingen ebenfalls davon aus, dass sich maximal auf einzelnen Linien eine Überlastung des ÖPNV ergeben könnte, der dann im Einzelfall versucht werden sollte entgegenzuwirken. Es sei, unterstrichen sie, eine Sache, mit einem Neun-Euro-Ticket Menschen vorübergehend dazu zu bewegen, den ÖPNV zu nutzen, eine andere Sache hingegen sei, Menschen nachhaltig für den ÖPNV beziehungsweise hvv zu begeistern und als Kundinnen und Kunden auch nach dem Dreimonatsaktionszeitraum beizubehalten. Überdies erkundigten sie sich nach der Einschätzung der Senatsvertreterinnen und -vertreter, wohlwissend, dass dies zu einem gewissen Maße der Blick in die Glaskugel sei, welche Personen sie vermuteten, sich für das Neun-Euro-Ticket interessieren würden, ob es die Kundinnen und Kunden seien, die bisher Einzelfahrscheine

gelöst hätten und eher vereinzelt im hvv unterwegs seien, oder, ob es Menschen seien, die für den Dreimonatszeitraum ihre Pendelstrecken auf den HVV umstellen und damit täglich unterwegs sein werden.

Das Neun-Euro-Ticket, bestätigten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, sei ein sehr gutes Angebot, dass zudem noch in kürzester Zeit zum Tragen kommen werde. Die Abarbeitung der Fragestellung, wie das Folgeangebot des Neun-Euro-Tickets aussehen könne, sei in zwei Phase gegliedert worden. Zunächst werde die Operationalisierung des Angebots und Sicherstellung des Starts mit Hochdruck angegangen. Sobald die Umsetzung erfolgt sei, würden sie sich darauf konzentrieren, zu gucken, welches Folgeprodukt für Kundinnen und Kunden, die neu ins System gekommen seien, angeboten werden könne, um davon auch nachhaltig profitieren zu können. Aktuell gebe es jedoch noch keine konkreten Folgeangebote oder -produkte.

Die Einschätzung des Verhaltens der Kundinnen und Kunden und derer, die auf das Neun-Euro-Ticket zurückgreifen würden, sei schwer, räumten die Senatsvertreterinnen und -vertreter ein. Fest stehe, dass es bei diesem Preis Menschen geben werde, die ihr Auto stehen lassen und auf den ÖPNV umsteigen werden. Der Prozess und Aktionszeitraum des Neun-Euro-Tickets werde marktforschungstechnisch begleitet, um zu sehen, wie viel Kannibalisierung und wie viele Neukundinnen und Neukunden es gebe. Zudem würde im Rahmen dessen auch ermittelt, was diese Neukundinnen und -kunden vorher genutzt hätten, ob sie bereits hvv-Nutzerinnen und -Nutzer gewesen seien oder eher Gelegenheits- oder Seltenfahrerinnen und -fahrer. Schließlich, betonten sie, sei es für das ÖPNV-System signifikant festzustellen, ob der Preis tatsächlich, wie regelmäßig reklamiert werde, eine Auswirkung auf die Nachfrage habe. Diese Frage, stellten sie fest, könne jedoch erst im Nachgang beantwortet werden.

Die SPD-Abgeordneten zeigten sich ebenfalls beeindruckt, wie weit der hvv die Aktion des Neun-Euro-Tickets bereits vorangetrieben habe, auch, wenn der letzte Automat noch nicht umgerüstet sei, seien doch die gedanklichen Vorbereitungen bereits weit fortgeschritten. In diesem Zuge werde auch noch einmal sehr deutlich, wie facettenreich das Tarifangebot sei und wie viele Gesichtspunkte es bei dem Neun-Euro-Ticket zu bedenken gebe. Das, was die GRÜNEN Abgeordneten geäußert hätten, wenn auch nicht im positiven Sinne, wenn der ÖPNV nur günstig genug angeboten werde, könne man sich bei 9 Euro im Monat für ein hvv-Ticket den Wagen in der Garage auch weiterhin nebenbei leisten, sei ein Aspekt, der nicht ganz von der Hand zu weisen sei. Daher sei es interessant zu sehen, ob diese Menschen sich mit einem Neun-Euro-Ticket davon überzeugen lassen werden, auf den ÖPNV umzusteigen. Es sei eine große Chance, vielleicht aber auch ein großes Risiko, auszuprobieren, ob ein radikal gesenkter Fahrpreis zu deutlich mehr Fahrgästen führe, oder, ob die Euphorie bereits nach dem ersten Monat vorbei sei, weil sich viele anfangs Interessierte, neugewonnene hvv-Kundinnen und -Kunden wieder abwenden, weil das Neun-Euro-Ticket derart erfolgreich sei, dass man mit dem Angebot gar nicht hinterherkomme und der ÖPNV überlastet sei. Diesen Punkt würden sie als Risiko ansehen, weshalb bisher immer darauf gesetzt worden war, zunächst das Angebot kontinuierlich, aber deutlich, auszubauen. Wenn man letztlich nach Auswertung der Neun-Euro-Ticket-Aktion dazu komme, dass durch die deutliche Preisreduzierung ein deutlicher Zuwachs an Fahrgästen gewonnen werden könne, stelle sich die Frage, wie mit dieser Erkenntnis weiterverfahren werden solle. Wenn Hamburg dauerhaft auf Einnahmen verzichten wolle und zugleich das Angebot ausweiten müsse, weil die Nachfrage steige, müsse schließlich von anderswo das Geld herkommen. Da nicht zu erwarten sei, dass Hamburg diese Kosten tragen könne, würde am Ende auch eine Diskussion darüber benötigt, wie der ÖPNV am Ende finanziell aufgestellt werde, und vor allem, wie er sich finanzieren solle, zumal der Bund vermutlich nicht so großzügig sei, dauerhaft die Differenz zu dem Neun-Euro-Ticket zu übernehmen und obendrein noch das Angebot auszuweiten. Die marktforschungsmäßige Begleitung der Aktion hielten sie für sinnvoll. Vor dem Hintergrund, dass es heute schon ein Ticket gebe, das günstiger als 9 Euro sei, die Schülerkarte für Hamburger Schülerinnen und Schüler mit Sozialrabatt für 7,40 Euro, fragten die SPD-Abgeordneten, ob gewährleistet sei, dass diese Karte nicht letztlich auf 9 Euro angehoben werde, sondern auch in dem Aktionszeitraum für den bisherigen Preis erhältlich sein werde.

Es sei sichergestellt, sagten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats zu, dass niemand für eine Monatskarte mehr zahlen müsse, als vor der Neun-Euro-Ticket-Aktion.

Die Länder, informierten sie weiter, würden sich aktuell in den Schlussverhandlungen über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel befinden, über die im Übrigen auch die Neun-Euro-Ticket-Aktion abgewickelt werde. Dieser Mechanismus, fügten sie ergänzend hinzu, sei bereits aus der Diskussion um den ÖPNV-Rettungsschirm bekannt. Der Bund gehe aktuell von Kosten in Höhe von 2,5 Milliarden Euro für das Neun-Euro-Ticket pro Monat über den Zeitraum von drei Monaten aus. Daraus ließen sich bereits Rückschlüsse ziehen, welchen Kosten ein derartiges Ticket für ein Jahr verursachen würde. Bund und Länder seien sich relativ einig, dass eine Verlängerung des ÖPNV-Rettungsschirms für das Jahr 2022 erforderlich sei. In diesem Zuge stünden 1,6 Milliarden Euro in Aussicht, die jedoch erst verbindlich verfügbar seien, nachdem sie von Bundesregierung, Bundesrat und Bundestag beschlossen worden seien. Zudem werde über eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 4,2 Milliarden Euro nachgedacht. Darüber hinausgehend würden die Bundesländer eine generelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 750 Millionen Euro in 2022 fordern, weil der ÖPNV weiter verbessert, und ein Ausgleich für die Dieselpreissteigerung, die im Bereich des ÖPNV bei 900 Millionen Euro liege, kompensiert werden solle. Dies vorausgeschickt werde deutlich, dass es vom Bund nicht unerhebliche zusätzliche Mittel, deren konkrete Höhe noch nicht final feststehe, geben werde, die den Ländern zusätzlich für den ÖPNV zufließen würden. Hamburgs Interesse sei es, von diesen Mitteln möglichst viel in den Nahverkehr fließen zu lassen.

Einen Hinweis des Bundes, dass diese Neun-Euro-Ticket-Aktion verstetigt werden solle, gebe es hingegen nicht.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE verließen ihrer Hoffnung Ausdruck, dass die Neun-Euro-Ticket-Aktion besser als die neue hvv-App umgesetzt werde. Zum Großkunden-Abo interessierte sie, wie die Erstattung im Nachgang erfolge und wer die Kosten dafür trage. Insbesondere wollten sie wissen, ob die Erstattung über die Firmen erfolgen solle, oder, ob sich die Großkunden-Abo-Endnutzerinnen und -nutzer an den hvv wenden müssten, um an ihre Erstattung zu gelangen. Ferner erkundigten sie sich, wie die Abstimmung mit den rund um den hvv liegenden Verkehrsverbänden aussehe, ob es möglich sei, in Hamburg eine Fahrkarte bis zum Ziel in einem anderen Verkehrsverbund kaufen zu können und dann gegebenenfalls nicht mehr als 18 Euro bei der Fahrt durch zwei Verkehrsverbände zahlen zu müssen.

Mit dem hvv könne auf jeden Fall eine verbundweite Gültigkeit sichergestellt werden, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, was angesichts dessen, dass es nicht viele Verkehrsverbände in Deutschland gebe, die vergleichbar groß seien, außer vielleicht der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, ein sehr gutes Angebot darstelle. Es sei jedoch noch eine weitere Möglichkeit im Schart, die laute, dass es eine deutschlandweite Gültigkeit des Tickets geben könnte. Daraus würden zwar etwas geringere Einnahmen für Hamburg folgen, dennoch sei das die Lösung, die die Länder anstreben würden, weshalb die Senatsvertreterinnen und -vertreter sie auch für nicht unwahrscheinlich hielten. Die schlussendliche Entscheidung hierzu stehe jedoch noch aus.

Die Erstattung für die Großkunden-Abo-Inhaberinnen und -inhaber, erklärten sie weiter, könne nach aktuellem Wissenstand nur über die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber erfolgen, weil die Endkundinnen und -kunden dem hvv namentlich gar nicht bekannt seien. Der hvv schließe die Verträge mit den Firmen und nicht mit den Endkundinnen und -kunden. Dieser Prozess befinde sich derzeit in der Abstimmung, weil die verschiedenen Firmen prüfen müssten, was diese in ihren Lohnbuchhaltungssystemen in welcher Geschwindigkeit abbilden können. Entsprechende Gespräche würden laufen und sobald bekannt sei, ob ein einheitliches oder nach Unternehmen differenziertes Vorgehen angezeigt sei, könne zu der Frage detailliert Stellung bezogen werden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKEN begrüßten, dass entgegen der anfänglichen Aussage das Neun-Euro-Ticket auch an Fahrkartenautomaten gelöst werden könne, weil eine rein digitale Option einen Ausschluss einiger Bevölkerungsgruppen

von dem Neun-Euro-Ticket-Angebot zur Folge gehabt hätte. Ob das Ticket auch in den Bussen gelöst werden könne, werde offenbar derzeit noch geprüft, sodass die Hoffnung bestehe, dass es auch dort noch gelingen werde, das Angebot vorzuhalten. Vor dem Hintergrund, dass am 6. April der Verkehrsausschuss des Bundestags beraten habe, und dort geäußert worden sei, dass als Corona-Ausgleich 1,6 Milliarden Euro vorgesehen seien und für das Neun-Euro-Ticket 2,5 Milliarden Euro, jedoch auf die Frage, welche Mittel beziehungsweise, ob Regionalisierungsmittel zum Ausgleich der erhöhten Energiekosten, die auf die Verkehrsunternehmen zukämen, herangezogen würden, nicht geantwortet worden sei, baten sie um Erläuterung. Darüber hinaus erkundigten sie sich, ob vorgesehen sei, das Neun-Euro-Ticket zu bewerben, oder, ob zunächst abgewartet werde, um zu sehen, wie groß der Andrang sei, weil sonst der Negativeffekt eintreten könnte, dass der ÖPNV bei sehr guter Annahme dieser Aktion dann vielleicht zu voll werden könnte.

Das Neun-Euro-Ticket, betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, werde als große Chance für den hvv gesehen, neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen. Schon alleine aus diesem Grund werde die Aktion des Bundes, das Neun-Euro-Ticket, auf jeden Fall beworben.

Für das Neun-Euro-Ticket würden 2,5 Milliarden Euro gefordert, 1,6 Milliarden Euro für den ÖPNV-Rettungsschirm, 900 Millionen Euro als Dieseldienstausgleich und 750 Millionen Euro zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die benötigt würden, um den ÖPNV zu verbessern, wobei sich der Bund bisher zu den 900 Millionen Euro sehr zurückhaltend geäußert habe. Sollte der Bund den Dieseldienstausgleich nicht unterstützen, seien die Aufgabenträger und somit auch das Land Hamburg gefragt, diese Kosten zu übernehmen. Dennoch, gaben sie zu bedenken, würden neben Privatpersonen auch die Verkehrsunternehmen von der allgemeinen Spritpreisentlastung profitieren, was vor dem Hintergrund, dass eine Erhöhung des Dieselpreises um 1 Cent für die Hamburger Hochbahn etwa 300.000 Euro Mehrkosten verursache, nicht unwichtig sei. Wie die Entwicklung sich in diesem Bereich abzeichne, betonten sie, hänge somit auch von der weiteren Entwicklung des Dieselpreises im Laufe des Jahres ab.

Die Neun-Euro-Ticket-Aktion, führen die Vertreterinnen und Vertreter des Senats fort, werde als einmalige Chance für den ÖPNV begriffen. Aus diesem Grund würden sie sich keinesfalls still verhalten, und abwarten wollen, was passiert. Vielmehr seien bereits einige Werbeagenturen gebrieft worden, deren Rückmeldungen ausstünden, wie eine entsprechende Werbekampagne aussehen könnte. Dabei werde Wert darauf gelegt, in einen komplementären Kampagnenauftrag zu gehen. Das bedeute, es werde versucht, Positionen zu finden, wo Autofahrerinnen oder Autofahrer oder Kundinnen und Kunden, die noch nicht im System seien, abgeholt werden könnten. Es werde kein großer Mehrwert darin gesehen, zwingend an S- und U-Bahnen oder am Hauptbahnhof für das Neun-Euro-Ticket zu werben, jedoch an den Plätzen, wo die Kenntnis über das Neun-Euro-Ticket vermutlich nicht vorhanden sei.

Den Vorschlag des Verkehrsausschusses, Werbung für das Neun-Euro-Ticket zum Beispiel an Tankstellen vorzusehen, griffen die Senatsvertreterinnen und -vertreter auf, und sagten zu, diesen mitzunehmen.

Die GRÜNEN Abgeordneten befürworteten den Vorschlag der Werbung für das Neun-Euro-Ticket an Tankstellen insbesondere auch deshalb, weil von Senatsseiten darauf hingewiesen worden war, dass die Auslastung im ÖPNV derzeit, verglichen mit den Zahlen vor Corona, nur bei 70 Prozent liege. Durch diese Aktion könnten vielleicht die 100 Prozent wieder erreicht oder gar überschritten werden. Die S3 von Harburg zum Hauptbahnhof beziehungsweise von Stade bis zum Hauptbahnhof und die Fähre der Linie 62 hingegen seien schon heute immer wieder überlastet. Bei der S3 sei bekannt, dass zunächst eine technische Aufrüstung als Voraussetzung für eine Takterhöhung oder für den Einsatz von Langzügen erforderlich sei. Eine Möglichkeit, dieser Überlastung entgegenzuwirken, schlugen sie vor, wäre es, die Regionalzüge, den Metronom in die Neun-Euro-Ticket-Aktion miteinzubeziehen, und fragten, ob diese Option in Betracht gezogen worden sei. Bei der Fährlinie 62, erklärten sie, gebe es vor allem in den Sommermonaten das Problem, dass insbesondere an den Vor- und Nachmittagen, wenn die Menschen von der Arbeit, Schule oder Uni nach Hause fahren wollen würden, diese zeitweise keinen Platz mehr auf den Fähren finden würden, erst recht

nicht mit Fahrrädern und teilweise die nächste oder übernächste Fähre abwarten müssten, um nach Hause zu kommen. Dies vorausgeschickt interessierte sie, ob diesbezüglich Vorsorge getroffen worden sei und ausreichend Fähren im Einsatz seien, wenn das Neun-Euro-Ticket realisiert werde, zumal auch immer wieder Ausfälle von Fähren über längere Zeit zu beklagen seien, wie zum Beispiel bei der Fähre Cranz-Blankenese, die seit Ende Februar 2022 außer Betrieb, und nicht abzusehen sei, wann sie wieder repariert sei. Die Fähre Cranz-Blankenese fahre am Wochenende im Niederelbetarif, das heiÙe nicht im hvv-Tarif. Das seien am Wochenende pro Person/Fahrt 4 Euro plus weitere 1,50 Euro für ein Fahrrad, die im Übrigen auch in der Woche zusätzlich zum regulären Ticket bezahlt werden müssten. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, ob diese Verbindung, trotz Niederelbetarif, dennoch mit dem Neun-Euro-Ticket mitgenutzt werden könne. Da das Neun-Euro-Ticket nicht personalisiert sei, fragten sie, ob die Weitergabe erlaubt und schon eingepreist sei.

Da der Metronom Teil des hvv sei, könne er auch mit dem Neun-Euro-Ticket mitgenutzt werden. Ob die Fähre Cranz-Blankenese hingegen mit dem Neun-Euro-Ticket genutzt werden könne, sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu, zu überprüfen. Das Neun-Euro-Ticket sei zwar nicht mit Sicherheitsmerkmalen personalisiert, aber dennoch nicht übertragbar, vergleichbar einer regulären Tageskarte. Die Fähren, räumten sie ein, seien eines der Themen, die in der weiteren Planung geprüft werden müsse, weil insbesondere die Linie 62 eine derer sei, die man sich noch einmal genau ansehen müsse. Zunächst gehe es jetzt jedoch erst einmal um die technische Umsetzbarkeit des Neun-Euro-Tickets und darum, zu einem guten Ergebnis zu kommen. Dennoch, gaben sie zu bedenken, gebe es bei den Fähren nur die vorhandenen; es könnten für die drei Monate des Aktionszeitraums daher keine zusätzlichen Fähren eingesetzt werden.

Die Ausschussvorsitzende stellte sodann fest, dass die Selbstbefassung abschließend beraten worden sei und der Bürgerschaft berichtet werde.

### **III. Ausschussempfehlung**

*Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.*

Eva Botzenhart, Berichterstattung



### Kernbotschaften



- **Starkes Signal:** Nach vielfältigen Unterstützungen für Autofahrende (Dienstwagenprivileg, Abwrackprämie, E-Auto-Subventionen) endlich eine dezidierte zusätzliche Förderung der ÖV-Nutzung in Deutschland
- **Zäsur für den ÖPNV** – einmalige Chance, neue Fahrgäste fürs System zu gewinnen und zu zeigen, dass der ÖPNV eine gute Alternative zum Auto ist!
- **ALLE hvv-Abo Kund:innen profitieren von dem Angebot** – sie müssen NICHT aktiv werden – wir kümmern uns, dass alle vom 9 EUR Angebot profitieren können
- Für jeden hvv-Abo Fahrgast bedeutet das im **Durchschnitt eine Ersparnis von über 170 EUR** für die 3 Monate in Summe! Im **Vollzeit Abo Hamburg AB** sogar **über 250 € sparen!**
- Das **Upgrade für Gelegenheits-Fahrgäste:** Für **nur 2,10 €** mehr als die 9-Uhr-Tageskarte Hamburg AB **einen ganzen Monat mit dem hvv** das Klima schützen!
- Die **Rückmeldungen der Kundinnen und Kunden**, die bisher den hvv nicht genutzt haben, sind besonders wertvoll in Zusammenhang mit dem Ziel, dauerhaft neue Kundengruppen zu gewinnen



2

### Agenda



3



## Das Kern-Produkt

Kurzbeschreibung nach aktuellem Status Quo



>hvv

### Produktbeschreibung

- Monatskarte für **9 EUR**
- Gültig im **Gesamtnetz des hvv**
- Gültigkeitszeitraum: **Kalendermonat**
- Für **alle Bestands- und Neukunden\*innen** in allen Produktkategorien

### BESONDERHEITEN

- **Kein Onlinerabatt**
- Spezifische **Sicherheitsmerkmale** für Monatskarten **entfallen**, insbesondere kein Foto erforderlich
- **Personalisierung** noch offen

4

## Das Kern-Produkt

Grundbedingungen für einen Umsetzungsstart im hvv



>hvv

- Der hvv erstreckt sich über **3 Bundesländer** und benötigt somit die tarifliche **Genehmigung aller 3 Länder**, um das 9 EUR Ticket einführen zu können
- **Gemeinsamer Aktionszeitraum** zw. Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein somit ein **MUSS**
- Der hvv ist an den Ländergrenzen nicht teilbar. Ebenso würde eine Trennung nach Bundesländern zu einer **tariflichen Verwerfung** wie auch zu hochgradig unzufriedenen Kunden führen.
  - Niedersächsische Gemeinden in Hamburg AB (Neu Wulmstorf, Rosengarten, Seevetal, Stelle)
  - Fahrkarten-Kombination: Hamburg AB für 9 € plus 3 Zonen (Winsen – Hamburg) 108,50 € günstiger als Komplett-Fahrkarte 172,90 € (Monatskarte AB+2)
  - Durch Stückelung Fahrgeldverluste auf Seiten NDS
- Aktuelle Situation: Bundesweite Diskussion mit Start zum 1.6

5

## Agenda



>hvv

6

## Angedachte Vertriebskanäle – Zugang zum 9 EUR-Ticket

Kurzbeschreibung nach aktuellem Status Quo

Vertrieb						
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sicherstellung Vertrieb über digitale und analoge Kanäle</li> <li>➤ Kein Verkauf mehr von Fahrkarten teurer als 9 EUR (außer Gruppenkarten)</li> <li>➤ Absenkung aller Abo-Produkte auf 9 EUR</li> </ul>						
FOKUS	digital		persönlich		Abo-Kunden	
	hvv App	Ja ✓	Servicestellen	Ja ✓	Privat-Abo	Ja ✓
	hvv switch App	Ja ✓	Busfahrer:innen	in Klärung	Proficard	Ja ✓
	Onlineshop	Ja ✓			SemesterTicket	Ja ✓
	Automaten	in Klärung				



7

## Vertriebliches Vorgehen

Grundvorgehen

- **Bar/Zeitkarten:**
  - Alle Tickets ab 9 Euro rausnehmen (ausgenommen Gruppenkarten), Kernprodukt herausheben
- **Abos:**
  - Alle Tickets auf 9 Euro setzen (im Abo wird 9 Euro direkt berechnet) – **Anpassung Lastschrift**
  - **Gültigkeitsbereich wird auf das hvv Gesamtnetz ausgeweitet**
  - **Textuell ohne Produktumstellung** – bedeutet das bestehende z.B. Abo oder GKA Hamburg AB wird nicht auf Gesamtnetz angepasst
  - **Sperrzeiten der Teilzeitkarten aufheben**
  - **Laufende oder im Vorverkauf erworbenen Monatskarten:** Werden auf **Nachfrage** erstattet.  
→ Aufwand in den Servicestellen!



8

## Abwicklung diverser tariflicher Produkte – Abrechnungsmodalitäten

Kurzbeschreibung nach aktuellem Status Quo

- **Prämisse: Alle Abo-Kunden\*innen sollen direkt im Aktionszeitraum vom Angebot profitieren**

Produkt	Erstattungs-/Abrechnungsmodalitäten
Privat Abo ✓	▪ Abbuchung von 9 Euro – Umstellung Lastschrift
GKA 🏆	▪ Unternehmen klären steuerliche Aspekte / Wunsch: AN-Entgeltabrechnung rechnet nur 9 EUR – wenn das nicht funktioniert wird im Nachgang erstattet / oder in den Folgemonaten verrechnet
Semesterticket 🏆	▪ Produkt bereits im Voraus bezahlt; Erstattung ist über Hochschulen zu veranlassen – Hochschulen müssen neuen Prozess für Erstattungen etablieren / ggf. Verrechnung mit dem nächsten Semester
Schülertickets ✓	▪ Abbuchung von 9 Euro – Umstellung Lastschrift
Bonus- / Azubi-Tickets ✓ 🏆	▪ Abovariante (Lastschrift 9 EUR) und Profiticketvariante (siehe Punkt GKA)
Sozialkartenrabatt ✓ 🏆	▪ Aboverfahren / Monatskauf - In Klärung (mit Behörden; inkl. Schüler:innen mit Sozialrabatt)



✓ Kunde profitiert sofort

🏆 Kunde profitiert im Nachgang

9

## Agenda



11

## 9 Euro-Ticket

### Prognostizierte Verluste / Einnahmen im Überblick

Annahmen	
• Zeitraum:	3 Monats-Zeitraum
• Basis:	Prognosewerte aus 11. KW
• Preis:	9 Euro pro Monat
• Abos:	automatische Umstellung aller Abonnements auf genannten Preis
• Geltungsbereich:	hvv oder bundesweit
• Mehrnachfrage:	plus 20 Prozent

Kennzahl	Ø Personenzahl	Ø Einnahmen je Person	Preisdifferenz zu 9 Euro	Σ Einnahmefälle
Bestand	1,56 Mio.	38,54 €	29,54 €	-138,2 Mio. €
Regel bundesweit				-1,0 Mio. €
Mehrnachfrage	0,31 Mio.			+8,4 Mio. €
gesamt	1,87 Mio.			-130,8 Mio. €

Fazit: In Summe Einnahmefälle in Höhe von etwa 131 Mio. €  
davon HH 106,5 Mio. €, S-H 13,0 Mio. €, NDS 11,5 Mio. €



12