

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Haushaltsplan 2023/2024

Nachbewilligung nach § 35 Landeshaushaltsordnung (LHO)

für das Jahr 2024 Einzelplan 7.1 Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

- Änderung des Gemeinschaftstarifs des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zum 1. Januar 2025**
- Ausgleich der finanziellen Nachteile der Verkehrsunternehmen aus der Umsetzung des Deutschlandtickets und Anpassung haushaltsrechtlicher Regelungen**

1. Anlass und Zweck

Mit der vorliegenden Drucksache soll eine Anpassung des HVV-Gemeinschaftstarifs zum 1. Januar 2025 zur Zustimmung vorgelegt werden. Ferner liegen anknüpfend an die Drucksache 22/11419 aktualisierte Daten zum Ausgleich finanzieller Nachteile der Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aus der Umsetzung des Deutschlandtickets für die Jahre 2023 und 2024 vor. Für die finanzielle und haushaltsrechtliche Umsetzung des Ausgleichs der finanziellen Nachteile der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2024 aus der Umsetzung des Deutschlandtickets ist es erforderlich, mit der vorliegenden Drucksache im Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) haushaltsrechtliche Regelungen anzupassen.

Das Angebot im HVV ist im Verhältnis des Leistungsangebots zum Preis attraktiver denn je. Die Einführung des Deutschlandtickets am 1. Mai 2023 für 49 Euro pro Monat stellt nach wie vor eine der größten und erfolgreichsten Revolutionen im Tarifbereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) dar. Das Deutschlandticket kann bundesweit in allen Verkehrsmitteln des öf-

fentlichen Nahverkehrs genutzt werden und ermöglicht einen einfachen Zugang zu Bussen und Bahnen.

Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 23. September 2024 und des Koordinierungsrates des Deutschlandtickets vom 7. Oktober 2024 wurde der Preis für das Deutschlandticket ab dem 1. Januar 2025 auf 58 Euro festgesetzt. Die Erhöhung berücksichtigt dabei die Erfordernisse, welche sich aus dem Umstand ergeben, dass der Bund seine in § 9 des Regionalisierungsgesetzes festgelegte Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Deutschlandtickets nicht erhöht. Hamburg hatte sich zwar dafür eingesetzt, den Preis des Deutschlandtickets geringer zu erhöhen; doch im Vergleich mit den alten HVV-Abonnements, ist auch der neue Preis von 58 Euro wesentlich günstiger, als ehemalige vergleichbare Zeitkarten im HVV.

Da das Deutschlandticket nur digital erhältlich ist, trägt es positiv zur Digitalisierung bei. Insbesondere die Nutzung der HVV-Switch-App hat im Vergleich zum Vorjahr um 27 Prozent zugenommen. Darüber hinaus werden die Jobtickets und die Semestertickets nun ausschließlich digital ausgegeben. Somit ist das Deutschlandticket in Ham-

burg ein großer Schritt in Richtung Mobilität der Zukunft: Digital, klimafreundlich, einfach und flexibel.

Die stark angestiegenen Abo- und Fahrgastzahlen bestätigen den großen Erfolg des Deutschlandtickets in Hamburg. Ein Jahr nach der Einführung des Deutschlandtickets verzeichnete der HVV im Mai 2024 bereits 1.062.000 Abonnentinnen und Abonnenten. Diese Zahl übertrifft den bisherigen Rekord aus der Zeit vor dem Deutschlandticket im Vor-Corona-Jahr 2019 (786.000 Abos) deutlich und stellt einen Anstieg um 35 Prozent dar.

Hierzu trägt auch die zügige Umstellung der Semestertickets bei. Nachdem zwischen Bund und Ländern die Rahmenbedingungen für ein Semesterticket als Deutschlandticket geklärt waren, hat der HVV sofort die Umstellung umgesetzt. Seit dem Sommersemester 2024 (je nach Hochschule seit dem 1. März oder 1. April 2024) zahlen Studierende der teilnehmenden Hochschulen nur noch 29,40 Euro monatlich für ein deutschlandweit gültiges Ticket.

Im Ergebnis ist durch die deutliche Steigerung der Abo-Zahlen auch die Zahl der ÖPNV-Nutzen den spürbar gestiegen.

Mit Einführung des kostenlosen Deutschlandtickets für in Hamburg wohnhafte Schülerinnen und Schüler sind die Abo-Zahlen weiter gestiegen. Die Zahl der Abonnentinnen und Abonnenten liegt derzeit im Jahresmittel bei 1.172.600.

Die Stadt Hamburg hat das kostenlose Deutschlandticket zum 1. September 2024 eingeführt (vgl. Drucksache 22/15207). Aktuell verzeichnet Hamburg rund 213.000 Schülerinnen und Schüler, die für ein beitragsfreies Deutschlandticket berechtigt sind und kostenlos bundesweit und im Nah- und Regionalverkehr unterwegs sein könnten. Mit Stand vom 24. September 2024 nutzen etwa 200.000 Hamburger Schülerinnen und Schüler das Angebot des kostenlosen Deutschlandtickets. Diese Zahlen umfassen auch noch fortlaufende Schülertickets aus dem letzten Schuljahr, deren Inhaber die Schulausbildung beendet oder einen Wohnsitzwechsel vollzogen haben, sodass diese Zahl nach Abschluss der Berechtigungsprüfungen noch leicht sinken wird.

Mögliche Fahrten der Schülerinnen und Schüler umfassen sowohl solche zur Schule als auch in der Freizeit. Die Kosten werden von der Stadt Hamburg getragen. Damit wird insbesondere Kindern und Jugendlichen ein niedrigschwelliger Zugang zur Mobilität ermöglicht und die soziale Teilhabe und Chancengleichheit im Bereich der

täglichen Mobilität erheblich verstärkt. Familien erfahren durch das kostenlose Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in einer Zeit anhaltend hoher Kosten eine wesentliche finanzielle Entlastung. Dieses Ticket stellt einen Meilenstein auf dem Weg zu einer noch kinder- und familienfreundlicheren Metropole dar.

Mit dem Deutschlandticket sind im Gemeinschaftstarif des HVV bedeutsame Vereinfachungen im Zeitkartentarif umgesetzt worden, die den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Während im Mai 2023 noch 26 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner im HVV Gebiet (ab 18 Jahre) ein Deutschlandticket besaßen, sind es im Mai 2024 bereits 36 Prozent. Entsprechend hat die Bedeutung des Bartarifs aus Einzel- und Tageskarten im HVV abgenommen. Von Mai 2023 bis Mai 2024 sind die Absätze um 22 Prozent zurückgegangen, da der HVV viele Gelegenheitskundinnen und -kunden als Stammkundinnen und -kunden mit Deutschlandticket gewinnen konnte. Gleichzeitig haben sich jedoch die Kosten der Verkehrsunternehmen insbesondere für Personal und Energie weiter erhöht.

Für die Festsetzung des neuen Preises für das Deutschlandticket bedarf es keiner weiteren Beschlüsse der Länder. Ziel der mit dieser Drucksache vorgelegten Tarifierhebung ist daher in erster Linie die Anpassung der HVV-Fahrpreise mit Fokus auf dem Bartarif sowie der Schüler-Zeitkarten im Rahmen der allgemeinen Preisentwicklung und zur Sicherung der Kostendeckung und der Qualität der HVV-Verkehrsbedienung.

Grundlage für die mit dieser Drucksache angestrebte Preisanpassung ist die aktuelle Entwicklung der Inflationsrate. Der HVV orientiert sich bei der Preisanpassung daran, wie hoch die Inflation in den zurückliegenden zwei Jahren war sowie für das laufende Jahr prognostiziert wird und bildet daraus ein Mittel. Diese Vorgehensweise hat in den vergangenen Jahren teilweise dazu geführt, dass Tarifierhebungen deutlich unterhalb der aktuellen Inflationsrate stattgefunden haben.

In den letzten drei Jahren war die Inflationsrate in Deutschland erheblichen Schwankungen unterworfen. Dies ist u.a. zurück zu führen auf die Folgen der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs im Februar des Jahres 2022. Dies schlug sich insbesondere in hohen Verbraucherpreisen sowie Kraftstoff- und Stromkosten nieder, welche sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Verkehrsunternehmen im HVV betreffen.

Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Inflationsrate ca. 6,9 Prozent, was hauptsächlich auf

drastisch erhöhte Energiekosten und anhaltende globale Lieferengpässe zurückzuführen war. Im Jahr 2023 kam es zu einer leichten Entspannung und die Inflationsrate sank auf 5,9 Prozent. Für das Jahr 2024 prognostizieren Wirtschaftsexpertinnen und Wirtschaftsexperten eine weitere Abschwächung der Inflation. Es wird erwartet, dass die Inflationsrate auf etwa 2,8 Prozent zurückgehen wird (Quelle: Bundesregierung, Jahresbericht 2024, Stand: 6. August 2024), da sich die Lieferketten weiter stabilisieren und die Energiepreise normalisieren sollen. Um die weiterhin angespannte Finanzierungslage im ÖPNV zu berücksichtigen, sollen daher die Preise im Bartarif zum 1. Januar 2025 angehoben werden. Aus den Inflationsraten der Jahre 2022, 2023 und der Prognose aus 2024 ergibt sich ein durchschnittlicher Wert in Höhe von 5,2 Prozent.

Mit der vorliegenden Drucksache wird insoweit die Grundlage geschaffen, die Attraktivität, Qualität und Effektivität der ÖPNV-Angebote zu steigern, um weiterhin Fahrgäste zu gewinnen und so eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätswende zu realisieren.

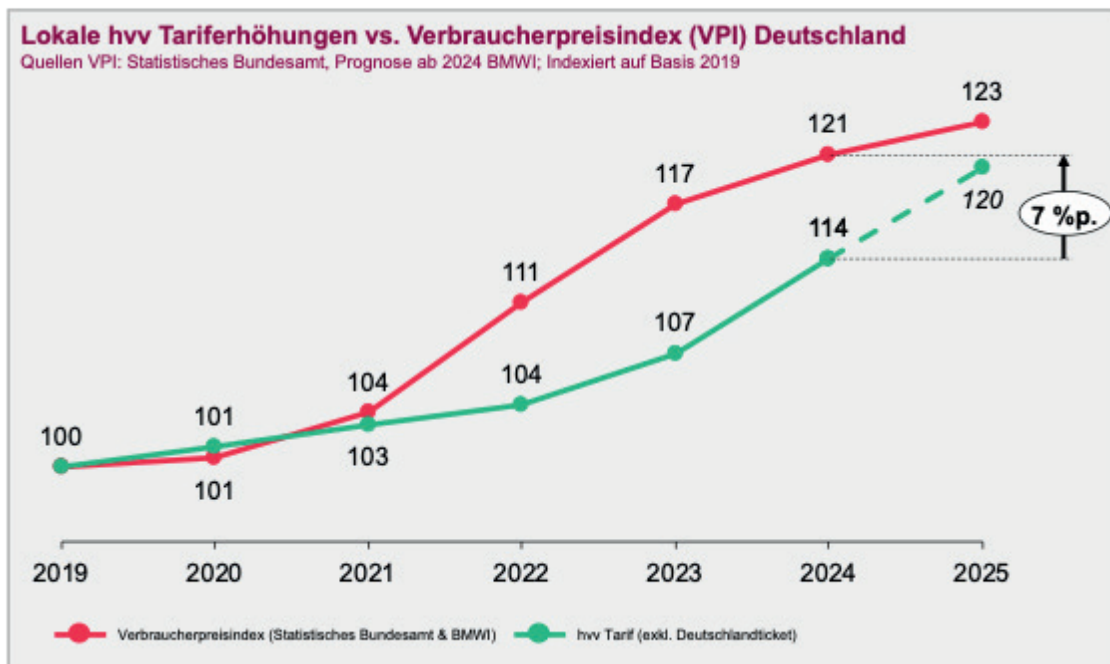
Der HVV hat daher im Namen der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen bei

- der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburg,
- dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus, Kiel und
- der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover

als jeweilige Genehmigungsbehörde eine Anhebung des Gemeinschaftstarifs in Bezug auf den Bartarif um durchschnittlich 5,2 Prozent zum 1. Januar 2025 beantragt. Ebenso enthält der Antrag die Umsetzung der Festsetzung des Preises für das Deutschlandticket ab dem 1. Januar 2025 auf 58 Euro und weitere daraus resultierende Anpassungen.

Im Vergleich der Entwicklung des Verbraucherpreisindex mit den Anpassungen des HVV-Tarifs fällt auf, dass sich die allgemeine Preisentwicklung stärker entwickelt hat als der HVV-Tarif. Damit wirkten die Preisanpassungen des HVV preisdämpfend und haben zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger beigetragen: Der mit Basisjahr 2019 fortgeschrittene Verbraucherpreisindex beträgt im Jahr 2024 prognostiziert 121 Prozent, im Jahr 2025 prognostizierte 123 Prozent, während der HVV-Tarif mit 114 Prozent und 120 Prozent sieben bzw. drei Prozentpunkte hierunter bleibt.

Abb. 1: Lokale Tariferhöhungen im HVV gegenüber Verbraucherpreisindex Deutschland



2. Tarifiertrag und Auswirkungen der Änderungen des HVV-Gemeinschaftstarifs

Die beantragte Tarifierhebung um 5,2 Prozent betrifft nicht das Deutschlandticket, sondern nur die verbleibenden Tickets im HVV-Tarif. Hinzu kommen noch ausgewählte Strukturänderungen der Komfortprodukte (1. Klasse Zuschläge), die rechnerisch 0,07 Prozent betragen. Die Tarifierhebung ist erforderlich, um die HVV-Fahrpreise an die allgemeine Preisentwicklung – insbesondere die Kostenentwicklung bei den Verbundverkehrsunternehmen – anzupassen. Die tatsächliche Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen geht dabei weit über die Tarifierhebung hinaus. Insoweit trägt die Tarifierhebung dazu bei, die gegenwärtig hohe Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots erhalten zu können.

Die vorliegende Preisanpassung betrifft daher vor allem die Einzel- und Tageskarten des HVV. Daneben wird sie auch auf die wenigen verbliebenen HVV Schülerzeitkarten und Zuschlagsprodukte angewendet. Gleichzeitig besteht das Ziel, das verbleibende Produktportfolio weiter zu simplifizieren, um den (Bartarif-)Kundinnen und Kunden

den einen möglichst einfachen Einstieg in den ÖPNV anzubieten. So wird die Logik der Tageskarten vereinfacht: Eine Tageskarte kostet zukünftig immer den doppelten Preis einer Einzelfahrkarte. Dafür entfällt die Sperrzeit vor 9 Uhr, dessen Wirkung seit vermehrter Einführung des mobilen Arbeitens und des Homeoffice keine Steuerungsfunktion mehr entfaltet.

Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die zum 1. Januar 2025 anzupassenden Tarife. Angepasst wird der sogenannte „Bartarif“ (in Abb. 2 dunkelgrau dargestellt), die wenigen verbliebenen Schüler-Zeitkarten des HVV (in Abb. 2 grau dargestellt) sowie der 1. Klasse Zuschlag.

Abhängig vom Preis des Deutschlandtickets, welcher sich zum 1. Januar 2025 von 49 Euro auf 58 Euro erhöht, sind die darauf aufbauenden Zuschuss- und Zusatzprodukte (in Abb. 2 schraffiert dargestellt) sowie die regulären Zeitkarten im HVV (Wochen- und Monatskarte) anzupassen. Die preisliche Anpassung dieser Fahrkarten ist aus Abb. 3 ersichtlich.

Abb. 2: Anpassung des HVV-Fahrkartensortiments (die grau schraffierten Felder sind abhängig vom Preis des Deutschlandtickets)

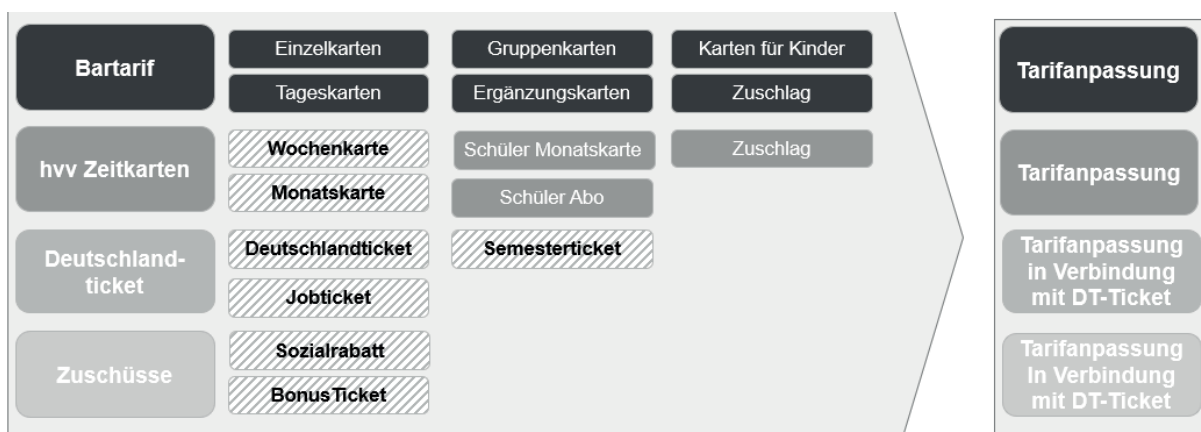


Abb. 3: Wesentliche Anpassungen des Fahrkartensortiments im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticketpreis zum 1. Januar 2025

Ticketart	2024 (Preis in Euro)	2025 (Preis in Euro)	Prozentua- ler Anstieg	Bemerkung
Bundesweit einheitliche Preise (Kundenpreis pro Monat)				
Deutschlandticket	49,00	58,00	18,4	
Deutschland-Semesterticket	29,40	34,80	18,4	Umstellung frühestens zum Wintersemester 2025 im Hinblick auf bundesweit einheitliches Vorgehen auf Grund der Umstellungsdauer für die Allgemeinen Studierendenvertretungen
Deutschland-Jobticket-Kundenpreis	34,30	40,60	18,4	Arbeitgeberzuschuss steigt automatisch an
Arbeitgeber-Mindestzuschuss	12,25	14,50	18,4	
Wochen- und Monatskarte im HVV				
Wochenkarte	29,00	38,00	31,0	
Monatskarte	69,00	78,00	13,0	
Fahrkarten mit Zuschüssen der Freien und Hansestadt Hamburg (Kundenpreis pro Monat)				
Kostenloses Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler	0,00	0,00	0	
Deutschlandticket mit Sozialrabatt	19,00	22,50	18,4	
Mobilitätskarte (Geltungsbereich Hamburg AB)	19,00 (Erwachsene) 9,50 (Kinder)	22,50 (Erwachsene) 11,25 (Kinder)	18,4	Personenkreis: Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz
Bonusticket für Auszubildende (vollschulisch)	29,00	34,80	20	Das Bonusticket ist weiterhin ohne Mindestabnahme erhältlich, sodass der Zugang für den Arbeitgeber ab dem ersten Auszubildenden ermöglicht bleibt. Preislich erfolgt ein Gleichlauf zum Deutschland-Semesterticket.

Folgende Erläuterungen erfolgen zu einzelnen Anpassungen:

a) Einzel- und Tageskarten

Um den Automaten- und Busfahrerverkauf (außerhalb der Tarifränge Hamburg A und B) zu erleichtern, sind die Preise auf jeweils volle 10

Cent gerundet, sodass als kleinste für die Bezahlung notwendige Münze die 10-Cent-Münze zum Einsatz kommt. Dies führt bei den niedrigeren Preisen dazu, dass die geringste mögliche Preisanhebung mit 10 Cent bereits recht hohe prozentuale Werte ergibt.

Preisanpassung der Einzelkarten

Die Einzelkarten Kurzstrecke und Stadtverkehr werden um 10 Cent (+ 5 %) erhöht.

Die Einzelkarte Hamburg AB/2 Ringe wird ebenfalls um 10 Cent erhöht (+ 2,6 %) und bleibt damit unter der Preisschwelle von 4,00 Euro.

Die Nahbereichskarte wird überproportional um 40 Cent (+ 14,8 %) angehoben. Gleichzeitig wird der Nahbereich von der bisher preisgleichen 1 Zonen Karte entkoppelt, da diese im Umland (Ringe C-F) außerhalb der Einzelkarte Stadtverkehr das günstigste Einstiegsangebot darstellt. Die 1 Zonen Karte wird nur um 10 Cent (+ 5 %) erhöht.

Die Einzelkarten auf den langen Reiseweiten (3 Ringe und mehr) werden jeweils um 20 Cent erhöht. Der Umstand, dass die Einzelkarten auf den langen Reiseweiten im Verhältnis nur geringfügig angehoben werden, ist der Überlegung geschuldet, die Preissprünge bei der neuen Systematik des unten erläuterten Tageskartensortiments nicht zu groß werden zu lassen.

Vereinfachung des Tageskartensortiments

Die Tarifstruktur im hvv verfolgt unterschiedliche Ziele. Dabei geht es nicht darum, um jeden Preis hohe Fahrgeldeinnahmen zu erzielen. Neben der Ergiebigkeit spielen auch die Gerechtigkeit der Fahrpreise und die Einfachheit und Verständlichkeit des Angebots eine gleichermaßen bedeutende Rolle. Vor diesem Hintergrund wird das Tageskartensortiment strukturell verändert und deutlich transparenter gestaltet:

Die 9-Uhr-Sperrzeit wird abgeschafft und der Tageskartenpreis wird auf den doppelten Einzelkartenpreis angepasst. Der neue Gruppenkartenpreis entspricht dem Preis von zwei Tageskarten. Mit dieser Anpassung wird das Sortiment einheitlicher und in sich logischer gestaltet. Die Einnahmeneffekte auf Grund der Aufhebung der 9-Uhr-Sperrzeit (Kauf von Alternativprodukten) sind gegengerechnet.

Im Einzelnen ergibt sich daraus für die Tageskarte Hamburg AB/2 Ringe eine Preissenkung der bisherigen Ganztageskarte um 1,00 Euro (- 11,4 Prozent) bei gleichzeitiger Preiserhöhung von 30 Cent (+ 4,0 Prozent) für die bisherige 9-Uhr-Tageskarte. Die Gruppenkarte wird auf Grund der geänderten Systematik um 1,50 Euro erhöht (+ 10,6 Prozent).

Die Änderung der Tageskarten-Preissystematik führt auf Grund der höheren Preise bei lan-

gen Reiseweiten zu deutlichen Preisanhebungen. Die 4 Ringe (9-Uhr-)Tageskarte wird um 2,20 Euro erhöht (+ 14,7 Prozent), die Ringe A-F (9-Uhr-)Tageskarte um 2,50 Euro (+ 11,4 Prozent). Um diesen Preissprung nicht weiter auszubauen, werden die Einzelkarten als Basis für die Berechnung der Tageskarten auf den längeren Reiseweiten nur geringfügig angehoben (siehe oben) und die Logik des doppelten Tageskartenpreis für Gruppenkarten ab 4 Ringen ausgesetzt. Dies dient gleichzeitig der Wahrung des Preisgefüges zu den angrenzenden Ländertickets (Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern).

b) Onlinerabatt

Bei der durchschnittlichen Preisanhebungsrate für Einzel- und Tageskarten ist berücksichtigt worden, dass Karten im sogenannten „Bartarif“, die online oder über eine App erworben werden, weiterhin mit sieben Prozent rabattiert werden. Diese Preise sind zusätzlich in der Anlage 1 (Hamburger Verkehrsverbund, Antrag auf Änderung der Fahrpreise des Gemeinschaftstarifs ab 1. Januar 2025) abgebildet. Mit der Rabattierung soll die Nutzungsquote des Onlineverkaufs weiter gesteigert werden.

c) Kinderfahrkarten

Kinderfahrkarten werden ebenfalls angehoben. Durch die Rundung auf volle 10 Cent ergibt sich eine etwas höhere prozentuale Steigerung. Der Preis der Einzelkarte Kind Hamburg AB/2 Ringe wird um 10 Cent angehoben (+ 7,1 Prozent). Die Tageskarte Kind Hamburg AB/2 Ringe um 20 Cent (+ 7,4 Prozent). Diese Änderung entfaltet für Hamburg wenig praktische Relevanz, da ab dem 1. September 2024 das kostenlose Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler eingeführt wurde, die eine allgemeinbildende Schule besuchen und in Hamburg wohnhaft sind. Durch die Bezuschussung der Stadt Hamburg können Schülerinnen und Schüler kostenlos den ÖPNV nutzen. Kinder unter sechs Jahren fahren ebenfalls kostenlos im HVV. Für die Schulwege in den Kreisen und Landkreisen sind Kinderfahrkarten ebenfalls von untergeordneter Bedeutung, da die Kreise und Landkreise entsprechend der regionalen Bedingungen Schüler-Abo-Karten zur Verfügung stellen bzw. bezuschussen.

d) 1. Klasse Zuschläge

Der 1. Klasse Zuschlag für Monats- bzw. Wochenkarten wird um 5,2 Prozent angehoben. Der Einzelzuschlag wird um 80 Cent auf 3,50

Euro angehoben, gleichzeitig wird eine separate 1. Klasse Tageskarte eingeführt für 6,00 Euro, um dem neuen Angebotsgefüge nach Einstellung der Schnellbusse (1. Klasse nur noch in R-Bahnen) und dem Preisniveau umliegender Verbände Rechnung zu tragen. Diese Strukturänderung fließt nicht in die Berechnung der durchschnittlichen Anpassungsrate im Bartarif ein.

e) **Ausbildungsverkehr**

Durch das bisherige SchulSpezial Hamburg, die Einführung des kostenlosen Deutschlandtickets für Hamburger Schülerinnen und Schüler ab dem 1. September 2024 und die Einführung des Deutschland-Schultickets in Schleswig-Holstein ist die Nachfrage bei regulären HVV-Schülertickets stark zurückgegangen. Die sehr nachfragearmen Geschwister-Nebenkarten sollen daher als Schritt zur Portfolioverschlinkung für die Zeitkarten eingestellt werden, ebenso der kaum noch nachgefragte Freizeitpass für Schülerinnen und Schüler. Die Preise der übrigen HVV-Schüler-Karten werden proportional um 5,2 Prozent angehoben. Durch den Entfall der Geschwisterkarten müssen die wenigen verbleibenden Kundinnen und Kunden in die Hauptkarte wechseln.

f) **HVV-Wochen- und Monatskarte**

Die zum 1. Mai 2023 neu eingeführte Wochen- und Monatskarte zu 29 Euro bzw. 69 Euro wird in Abhängigkeit der Anpassung des Deutschland-Tickets zum 1. Januar 2025 angepasst, behält aber den bisherigen Abstand von je 20 Euro zum Deutschlandticket. Die Wochenkarte wird damit 38 Euro kosten, die Monatskarte 78 Euro. Die Angebote sind auch bar bezahlbar und bilden weiterhin ein einfaches und einheitliches Angebot für alle, die aus unterschiedlichen Gründen kein digitales Deutschlandticket im Abo erwerben wollen oder können. Die Karten sind in ihrer Verkaufshäufigkeit von untergeordneter Bedeutung.

g) **Mobilitätskarte**

Entsprechend der durchschnittlichen Preis-anpassung um 5,2 Prozent wird analog der Preis der Mobilitätskarte fortgeschrieben auf 33,42 Euro pro Monat für Erwachsene und 16,71 Euro pro Monat für Kinder und damit um 5,2 Prozent erhöht. Der Endkundenpreis wird für Erwachsene analog zu den Sozialrabattberechtigten 22,50 Euro und für Kinder 11,25 Euro betragen, um eine Ungleichbehandlung zu vermeiden. Die Differenz zum aktuellen Preis in Höhe von 10,92 Euro bzw. 5,46 Euro

soll aus den Mitteln des Sozialrabatts ausgeglichen werden.

h) **Sozialrabatt**

Der Sozialrabatt wird sowohl auf das Deutschlandticket, die Monatskarte sowie die Mobilitätskarte gewährt. Im Rahmen der Einführung des Deutschlandtickets wurde der Sozialrabatt auf 30 Euro angehoben, sodass Sozialrabattberechtigte grundsätzlich nur noch 19 Euro Eigenanteil für das Deutschlandticket bzw. die genannten Ticketvarianten zahlten. Mit der Anpassung des Deutschlandticket-Preises auf 58 Euro erfolgt nun eine Erhöhung des Sozialrabatts auf 35,50 Euro. Sozialrabattberechtigte zahlen mithin künftig 22,50 Euro pro Monat für ein bezuschusstes Deutschlandticket.

Die ab 1. Januar 2025 geltenden, neuen Fahrpreise sind im Einzelnen in der Anlage 1 (Hamburger Verkehrsverbund, Antrag auf Änderung der Fahrpreise des Gemeinschaftstarifs ab 1. Januar 2025) dargestellt.

Besonders vor dem Hintergrund der angestrebten Tarifierpassung sollen auch im Fahrplanjahr 2025 Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs – unter finanzieller Beteiligung Hamburgs – fortgesetzt werden. Dies betrifft

- das Leistungsangebot,
- die Fahrgastsicherheit, die Qualität und den Service sowie
- die Infrastruktur.

Die Maßnahmen sind in einer Übersicht in der Anlage 2 dargestellt.

3. **Nachfrage- und Ertragsentwicklung im HVV**

Die Verkehrserträge haben sich auf Grund der steigenden Fahrgastzahlen und den Tarifierhebungen bis zum Zeitpunkt der Corona-Pandemie positiv entwickelt. Während der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen (z.B. Ausgangssperren, Home-Office-Arbeit etc.) sanken die Zahl der Linienfahrgäste und damit auch die Verkehrserträge in den Jahren 2020 und 2021 stark ab. Mit Abschwächen der Auswirkungen der Corona-Pandemie und dem vom 1. Juni bis 31. August 2022 eingeführten und vom Bund finanzierten kostengünstigen „9-Euro-Ticket“ stieg die Zahl der Fahrgäste im Jahr 2022 wieder an. Dies erklärt auch, warum die Verkehrserträge im Jahr 2022 niedriger waren als im Jahr 2021, obwohl im Jahr 2022 deutlich mehr Linienfahrgäste verzeichnet wurden. Seit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 steigen die Fahrgastzahlen an und erreichen wieder das

Vor-Corona-Niveau. In monatlicher Betrachtung haben die Fahrgastzahlen das Vor-Corona-Niveau bereits übertroffen. So lag das Fahrgastniveau im Juli des Jahres 2023 bei 108 Prozent im Vergleich zum Juli des bisherigen Rekordjahres und Vor-Corona-Niveau 2019. Überdies wird prognostiziert, dass sich die Fahrgastzahlen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um weitere 2 Prozent erhöhen.

Im Jahr 2023 gab es einen Rekordanstieg der Erträge um 26 Prozent im Vergleich zum Vorjahr 2022. Dieser ist unter anderem auf die Einführung des Deutschlandtickets zurück zu führen. Im Jahr 2024 wird im Vergleich zum Jahr 2023 eine weitere leichte Ertragssteigerung um 0,3 Prozent vorausgesagt:

Abb. 4: Entwicklung Linienfahrgäste und Verkehrserträge

	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Prog- nose)
Linienfahrgäste in Mio.:	1.095,9	704,5	678,4	914,1	1041,6	1062,4
Zunahme in Prozent zum Vorjahr:	1,4	-35,7	-3,7	+ 38,3	+ 13,9	+ 2
Verkehrserträge in Mio. Euro:	889,5	686,4	660,4	621,1	782,7	785
Zunahme in Prozent zum Vorjahr:	3,3	-22,8	-3,8	-6	+ 26	+ 0,3

4. Ausgleich der finanziellen Nachteile der Verkehrsunternehmen für die Jahre 2023 und 2024 aus der Umsetzung des Deutschlandtickets

a) Beteiligung des Bundes am Ausgleich der Einnahmeausfälle im ÖPNV durch die Umsetzung des Deutschlandtickets

Der Bund unterstützt die Länder bei der Umsetzung des Deutschlandtickets über eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel gem. § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG). Der Bund beteiligt sich dabei jährlich in Höhe von 1.500.000 Tsd. Euro mit dem Ziel, sich zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile zu beteiligen. Dabei sieht der Gesetzesentwurf zur zehnten Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundestags-Drucksache 20/12773) vor, dass die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2023 bis 2025 überjährig verwendet werden können.

Die vorläufige, jährliche Zuweisung an Regionalisierungsmitteln für die Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch den Bund beträgt für Hamburg gem. § 9 Absatz 3 jährlich 86.300 Tsd. Euro (mithin rund 5,75 Prozent der für diesen Zweck vorgesehenen Regionalisierungsmittel). Dabei handelt es sich um einen vorläufigen Verteilungsschlüs-

sel. Die Regelungen des Gesetzes sehen vor, dass nach abschließender Verteilung jedes Bundesland seinen Schaden hälftig aus Regionalisierungsmitteln bestreiten kann, in dem es zu entsprechenden Umverteilungen zwischen den Ländern kommt. Sollten die Mittel des Bundes für eine hälftige Beteiligung wider Erwarten nicht ausreichen, würde für das Jahr 2024 jedes Bundesland im Ergebnis prozentual denjenigen Anteil bekommen, den es am Gesamtschaden hat.

b) Sachstand der erwarteten Ausgleichsbedarfe für das Jahr 2023 und Berücksichtigung erhöhter Fahrgeldeinnahmen im Jahr 2023 aus dem Deutschlandtarifverbund

In der Drucksache 22/11419 ist durch den Hamburger Verkehrsverbund für das Jahr 2023 prognostiziert worden, dass Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen für in Hamburg erbrachte Verkehrsleistungen von etwa 160.000 Tsd. aus der Umsetzung des Deutschland-Tickets zu erwarten sind. Aus der Bearbeitung der vorläufigen Anträge der Verkehrsunternehmen mit Stand zu Ende September 2023 ergaben sich sodann vorläufige Auszahlungen in Höhe von rund 172.600 Tsd. Euro.

Da der Erwerb des Deutschlandtickets bei einer Vielzahl von Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen möglich ist, führt diese Vielfalt dazu, dass eine belastbare Höhe von

Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Deutschlandticketverkäufen im gesamten Bundesgebiet erst mit beträchtlicher Verzögerung vorliegt.

Für den Deutschlandtarifverbund (DTV), als zuständiger Akteur für den bundesweiten Schienentarif, stellte sich heraus, dass sehr hohe Einnahmen aus dem Deutschlandticket zu verzeichnen waren (u.a. aus Verkäufen im DB-Navigator), welche bei der vorläufigen regionalen Betrachtung bisher nicht in zutreffendem Umfang berücksichtigt wurden.

Entgegen der ursprünglichen Prognosen konnte gegenüber dem Stand vor Einführung des Deutschlandtickets ein deutlicher Anstieg der Einnahmen in diesem Tarif verzeichnet werden. Diese sog. „Schwungmasse“ ergibt sich aus der Differenz der Soll- und Ist-Erlöse im Deutschlandtarifverbund für den Zeitraum Mai – Dezember 2023 und beträgt final 443.000 Tsd. Euro (brutto).

Die Verkehrsministerkonferenz hat vor diesem Hintergrund mit Beschluss vom 22. Mai 2024 festgelegt, dass diese „Schwungmasse“ des Jahres 2023 gemäß eines Postleitzahlenschlüssels (in Bezug auf alle Deutschland-Tickets) auf die Bundesländer verteilt wird. Einnahmen wurden in diesem Zusammenhang einem Bundesland dann zugeordnet, wenn der Käufer in diesem Bundesland seinen Wohnort hat. Unterhalb der Bundesländer wurde die Schwungmasse entsprechend des Verhältnisses der Soll-Erlöse im Deutschlandtarifverbund der einzelnen Verkehrsverträge auf den jeweiligen Aufgabenträger aufgeteilt. Auf den an die Verkehrsunternehmen seitens des Deutschlandtarifverbunds versendeten Abrechnungsunterlagen sind je Verkehrsvertrag die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen dargestellt, die auf das Hamburger Gebiet entfallen. Hamburg erhält nach dieser Methodik von den in Hamburg Verkehrsleistung erbringenden Schienenverkehrsunternehmen für das Jahr 2023 (Rück-)Zahlungen in Höhe von 29.950 Tsd. Euro (netto).

Im Ergebnis sind dies Zahlungen der Verkehrsunternehmen im Hinblick auf einen erwarteten reduzierten Ausgleichsbedarf in 2023. Wenngleich die Spitzabrechnung des Jahres 2023 gemäß der bundesweit einheitlichen Musterrichtlinie anhand testierter Unterlagen erst im Jahr 2025 erfolgt, ist zu erwarten, dass in der Gesamtbetrachtung kein weiterer Mittelbedarf für 2023 entsteht.

Da auch der Bund mit seiner Regionalisierungsgesetzänderung die Überjährigkeit der Regionalisierungsmittel anstrebt, ist vor diesem Hintergrund aus Hamburger Sicht eine Verwendung der sich für das Jahr 2023 ergebenden ungeplanten Erlöse aus der „Schwungmasse“ für das Jahr 2024 geboten.

5. Auswirkungen auf den Haushalt

a) Tarifierhebung zum 1. Januar 2025

Tarifierhebung zum 1. Januar 2025

Durch die Tarifierhebung werden im HVV Mehreinnahmen in Höhe von rund 8,29 Millionen Euro erwartet, die sich auf Grund der erwarteten Absatzzahlen aus dem Jahr 2024 ergeben. Bezogen auf die Verkehrsunternehmen mit Hamburger Beteiligung ergeben sich unter Berücksichtigung der prognostizierten Einnahmeaufteilung (Freie und Hansestadt Hamburg [FHH]: 54,99 Prozent) haushaltswirksame Mehreinnahmen (nach Abzug der Umsatzsteuer) in Höhe von etwa 4,26 Millionen Euro.

Dies beinhaltet dabei noch nicht die sich aus der Preisanpassung des Deutschlandtickets ergebenden Mehreinnahmen.

Die lokale Tarifierhebung des HVV-Bartarif sowie der Schüler-Zeitkarten hat auch Auswirkungen auf den künftigen, allgemeinen Deutschlandticket-Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen. Der Ausgleichsbedarf orientiert sich, wie bereits in vorigen Drucksachen (bspw. Drucksache 22/11419) dargestellt, anhand der virtuell fortgeschriebenen Tarifierhebungen aus 2019. Ein Element dieser Fortschreibung ist auch die durchschnittliche Tarifierhebung des lokalen (Rest-)Sortiments. Eine höhere Tarifierhebung führt somit automatisch zu einem höheren Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen. Ebenso zu berücksichtigen sind jedoch die Auswirkungen der Preiserhöhung des Deutschlandtickets.

Preiserhöhung des Deutschlandtickets auf 58 Euro zum 1. Januar 2025

Die Vorlage der Drucksache erfolgt in dem Wissen, dass der Preis des Deutschlandtickets zum Jahr 2025 steigen wird. Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 23. September 2024 sowie des darauffolgenden Koordinierungsrates zum Deutschlandticket vom 7. Oktober 2024 wurde der Preis des Deutschlandtickets ab dem 1. Januar 2025 auf 58 Euro festgesetzt. Die Erhöhung berücksichtigt dabei die Erfordernisse, welche sich aus dem Umstand ergeben, dass der Bund seine in § 9 des

Regionalisierungsgesetzes festgelegte Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Deutschlandtickets nicht erhöht.

Bezogen auf eine Gesamtbetrachtung des FHH-Haushalts sind mehrere Effekte zu unterscheiden:

Der künftige Preis des Deutschlandtickets von 58 Euro im Monat wird sich auf die Bezuschussung von Deutschlandticket-Angeboten bei der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) mit dem „kostenlosen Deutschlandticket für Hamburger Schülerinnen und Schüler“ sowie dem „BonusTicket“ für Azubis in vollschulischer Ausbildung auswirken und Mehrbedarfe verursachen.

Die beabsichtigte Fortsetzung des kostenlosen Deutschlandtickets für Hamburger Schülerinnen und Schüler führt zu Mehrbedarfen im Einzelplan 3.1, da bei der Veranschlagung bisher von einer Inanspruchnahme von 80 % ausgegangen wurde. Unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme zum 24. September 2024 von etwa 200.000 Schülerinnen und Schülern beläuft sich der Mehrbedarf für das Jahr 2025 auf rund 40 Mio. Euro.

Die Preiserhöhung des Deutschlandtickets wirkt sich ferner bei der Sozialbehörde durch den Sozialrabatt und die „unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ aus.

Es ist beabsichtigt, den Sozialrabatt zum 1. Januar 2025 in Bezug auf das Deutschlandticket auf 35,50 Euro zu erhöhen. Dies bedeutet, dass der Endkundenpreis des Deutschlandtickets für Anspruchsberechtigte von 19 Euro auf 22,50 Euro steigt.

Unter der Annahme, dass die Inanspruchnahme trotz Erhöhung des Endkundenpreises den bisherigen Planwerten für 2025 entspricht (Durchschnittliche Inanspruchnahme durch

66.300 Personen pro Monat), ergibt sich im Einzelplan 4 ein Mehrbedarf von rund 4.400 Tsd. Euro jährlich. Für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im ÖPNV ist auf Grund mehrerer Einflussfaktoren derzeit eine belastbare Aussage zu den Auswirkungen auf den Haushalt nicht möglich.

Auf der anderen Seite reduziert die Preiserhöhung des Deutschlandtickets strukturell den Ausgleichsbedarf gegenüber den Verkehrsunternehmen, der durch die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zu leisten ist, da durch die Preiserhöhung pro Ticket die Fahrgeldeinnahmen der Unternehmen steigen.

Da die Gesamtwirkungen zum jetzigen Zeitpunkt, insbesondere im Hinblick auf den Ausgleichsbedarf der Verkehrsunternehmen, noch nicht klar feststehen, werden diese zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Nachbewilligung berücksichtigt.

- b) Ausgleich der finanziellen Nachteile der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2023 und 2024 aus der Umsetzung des Deutschlandtickets

aa) Kosten und Finanzierung des Jahres 2024

Für das Jahr 2024 haben alle Verkehrsunternehmen bis Ende September 2024 einen vorläufigen Antrag auf Ausgleich finanzieller Nachteile der Verkehrsunternehmen aus der Umsetzung des Deutschlandtickets gestellt.

Der vorläufige Ausgleichsbedarf liegt bei insgesamt 244.030 Tsd. Euro und entspricht damit in etwa dem Betrag, der bereits in der Drucksache 22/11419 prognostiziert wurde (dort 240.000 Tsd. Euro). Ein Überblick zu den Finanzierungsbedarfen in den Jahren 2023 und 2024 ist in der folgenden Tabelle ersichtlich:

Abb. 4: Auswirkungen des Ausgleichs der finanziellen Nachteile zum Deutschlandticket

In Tsd. Euro	IST 2023	PLAN 2024
Erlöse		
Regionalisierungsmittel aus der Erhöhung der Regionalisierungsmittel gem. § 9 Absatz 3 (Beteiligung des Bundes an der Umsetzung des Deutschlandtickets) [bundesweit 1,5 Mrd. Euro]	86.300	86.300
Bisher ungeplante Erlöse aus Rückzahlungen der Schienenverkehrsunternehmen für das Jahr 2023 aus dem Deutschlandtarifverbund (sog. „Schwungmasse“)		29.950

Kosten		
Ko-Finanzierung hälftiger Anteil Bund	86.300	86.300
Ko-Finanzierung hälftiger Anteil FHH	86.300	86.300
Differenz zur erwarteten und auszugleichenden Erlöslücke (Prognosebasis)	0	71.430
Zwischensumme Kosten Umsetzung Deutschlandticket	172.600	244.030
Vorläufiger Finanzierungsbedarf aus dem Hamburger Haushalt (Kosten)	0	41.480

Für das Jahr 2024 ergibt sich mithin ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in Höhe von 41.480 Tsd. Euro. Vor dem Hintergrund, dass Hamburg damit vorläufig im Vergleich zum Bund mehr als die Hälfte des Gesamtschadens im Jahr 2024 trägt, ist davon auszugehen, dass Hamburg nach erfolgter Spitzabrechnung des Jahres 2024 voraussichtlich im Jahr 2026 noch Nachzahlungen des Bundes erhalten wird.

Zur Deckung des Mittelbedarfs in Höhe von 41.480 Tsd. Euro wird im Jahr 2024 im Einzelplan 7.1 der Kontenbereich Kosten aus Transferleistungen in der Produktgruppe 301.01 „Regionale und Überregionale Verkehrsangelegenheiten“ durch eine entsprechende Soll-Übertragung aus dem Einzelplan 9.2, Produktgruppe 283.01 „Zentrale Ansätze I“, Sonstige Zentrale Ansätze verstärkt.

bb) Haushaltsrechtliche Regelung

Der Ausgleich finanzieller Nachteile aus der Umsetzung des Deutschlandtickets bei den Verkehrsunternehmen erfolgt auf Antragstellung nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren, das in einer bundesweit einheitlichen Musterrichtlinie beschrieben ist. Auf dieser Basis hat Hamburg eine entsprechende Regelung zum Ausgleich finanzieller Nachteile eingeführt.

Im Hinblick auf das Ausgleichsverfahren besteht derzeit bereits eine haushaltsrechtliche Regelung im Einzelplan 7.1 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende.

Vor dem Hintergrund der oben genannten Bedarfe für das Jahr 2024 wird die haushaltsrechtliche Regelung Ziffer 11 des Aufgabenbereichs (AB) 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ so angepasst, dass diese

ermächtigt, im Haushaltsjahr 2024 bis zu 244.030 Tsd. Euro Kosten aus Gründen der Billigkeit zum Ausgleich finanzieller Nachteile der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Umsetzung des „Deutschlandticket“ zu verursachen (siehe Anlage 3).

6. Stand des Genehmigungsverfahrens

Der Tarifantrag des HVV zur Anhebung des Gemeinschaftstarifes um durchschnittlich 5,2 Prozent zuzüglich Komfortstrukturanpassung zum 1. Januar 2025 ist allen Tarifgenehmigungsbehörden zugeleitet worden; eine Zustimmung ist zu erwarten und steht noch aus.

7. Vorwegüberweisung an den Ausschuss

Eine Vorwegüberweisung ist erforderlich, da die mit der Drucksache vorgesehene Tarifanpassung zum 1. Januar 2025 in Kraft treten soll. Dies erfordert eine Befassung der Bürgerschaft noch in diesem Jahr. Angesichts der intensiven Erörterungen zur Tarifanpassung im Bartarif sowie der späten Festlegung des Deutschlandticketpreises für das Jahr 2025, welche erst Ende September erfolgte, konnte der Tarifanpassungsentwurf erst zu einem vergleichsweisen späten Zeitpunkt fertiggestellt werden.

8. Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. der vom HVV beantragten Änderung der Beförderungsentgelte nach § 39 Personenbeförderungsgesetz zustimmen mit der Maßgabe, dass die Anpassungen ab dem 1. Januar 2025 wirksam werden und
2. die in Anlage 3 (haushaltsrechtliche Regelung) aufgeführten Änderungen des Haushaltsplans 2023/2024 beschließen.

Hamburger Verkehrsverbund

Antrag auf Änderung der Fahrpreise des Gemeinschaftstarifs

ab 1. Januar 2025

Hamburg, im September 2024

1. Höhe der Tarifierhebung

Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ist die Anzahl der Kunden im hvv mit Abonnements kontinuierlich gestiegen. Hatten im Mai 2023 noch 26% der Einwohnenden im hvv Gebiet (ab 18 Jahre) ein Deutschlandticket, so sind es im Mai 2024 bereits 36%. Entsprechend hat die Bedeutung des Bartarifs aus Einzel- und Tageskarten im hvv abgenommen. Von Mai 2023 bis Mai 2024 sind die Absätze hier um 22% zurückgegangen, da der hvv viele Gelegenheitskunden als Stammkunden mit Deutschlandticket gewinnen konnte. Gleichzeitig haben sich jedoch die Kosten der Verkehrsunternehmen insbesondere für Personal und Energie weiter erhöht. Ziel dieser Tarifierhebung ist daher die Anpassung der hvv Fahrpreise mit Fokus auf den Bartarif und auf Grundlage der allgemeinen Preisentwicklung.

In den vergangenen drei Jahren hat die Inflationsrate in Deutschland erhebliche Schwankungen erfahren. Im Jahr 2022 betrug die durchschnittliche Inflationsrate etwa 6,9 %, was hauptsächlich auf drastisch erhöhte Energiekosten und anhaltende globale Lieferengpässe zurückzuführen war. Im Jahr 2023 kam es zu einer leichten Entspannung, und die Inflationsrate sank auf 5,9 %. Für das Jahr 2024 prognostizieren Wirtschaftsexperten eine weitere Abschwächung der Inflation. Es wird erwartet, dass die Inflationsrate auf etwa 2,8 % zurückgehen wird (Quelle: Bundesregierung, Stand: 6. August 2024), da sich die Lieferketten weiter stabilisieren und die Energiepreise normalisieren sollen.

Für die Berechnung der Tarifierhebung für das Jahr 2025 wurde, wie in den vergangenen zwei Jahren auch, das Mittel der Inflation der beiden zurückliegenden Jahre und die Prognose des laufenden Jahres herangezogen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Inflationsrate von 5,2 %.

Diese Anpassungsrate wird, wie im Vorjahr, nur auf hvv Produkte angewendet, die nicht vom bundesweit einheitlichen Deutschlandticketpreis abhängig sind. Entsprechend werden die hvv Produkte im Durchschnitt um 5,2 % angehoben (ohne Preisanpassung/ Strukturänderung Komfortprodukte (1. Klasse Zuschläge)).

Die weitere preisliche Entwicklung des Deutschlandtickets für das kommende Jahr ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

2. Tarifmodell

Seit der Einführung des Deutschlandtickets wird der größte Teil der hvv Fahrgeldeinnahmen durch den bundesweiten Fahrpreis des Deutschlandtickets bestimmt. Die hier vorliegende Preisanpassung betrifft daher vor allem die Einzel- und Tageskarten des hvv. Daneben wird sie auch auf die wenigen verbliebenen hvv Schülerzeitkarten und Zuschlagsprodukte angewendet.

Gleichzeitig besteht das Ziel, das verbleibende Produktportfolio weiter zu simplifizieren, um den (Bartarif-) Kund*innen einen möglichst einfachen Einstieg in den ÖPNV anzubieten. Das Tarifmodell umfasst daher gezielte Maßnahmen, um die Tageskarten deutlich kundenfreundlicher zu gestalten.

Zu einzelnen Fahrkarten ist Folgendes besonders anzumerken:

Einzelkarten auf kurzen Reiseweiten

Die Preisanpassung hat hier zum Ziel, die Einzelkarte Hamburg AB / 2 Ringe (heute 3,80 €) weiterhin unter der Preisschwelle von 4,00 € zu halten.

Die Nahbereichskarte wird daher überproportional um 40 Cent (+ 14,8 %) angehoben. Gleichzeitig wird der Nahbereich von der bis dato preisgleichen 1 Zonen Karte entkoppelt, da diese

im Umland (Ringe C-F) außerhalb der Einzelkarte Stadtverkehr das günstigste Einstiegsangebot darstellt. Die 1 Zonen Karte wird nur um 10 Cent erhöht (+ 3,7 %). Die Einzelkarten Kurzstrecke und Stadtverkehr werden ebenfalls um 10 Cent (+ 5,0 %) erhöht. Die stärkere Preisanhebung der Einzelkarte Nahbereich kompensiert eine geringere Anhebung des Preises der Einzelkarte Hamburg AB / 2 Ringe. Diese wird um 10 Cent erhöht (+ 2,6 %) und bleibt damit unter der Preisschwelle von 4,00 €. Um den Automaten- und Busfahrerverkauf (außerhalb Hamburg AB) zu erleichtern, sind die Preise auf jeweils volle 10 Cent gerundet.

Zusammenlegung der Tageskarten (9-Uhr-Sperrzeit-Aufhebung)

Das Tageskartensortiment wird strukturell verändert und deutlich transparenter gestaltet: Die 9-Uhr-Sperrzeit wird aufgehoben, dafür wird der Tageskartenpreis auf den doppelten Einzelkartenpreis angehoben, der Gruppenkartenpreis entspricht dem Preis von zwei Tageskarten. Die Einnahmeneffekte aufgrund der Aufhebung der 9-Uhr-Sperrzeit (Kauf von Alternativprodukten) sind gegengerechnet.

- Hamburg AB / 2 Ringe

Für Hamburg AB ergibt sich so eine Preissenkung der bisherigen Ganztageskarte um 1,00 € (- 11,4 %) bei gleichzeitiger Preiserhöhung von 30 Cent (+ 4,0 %) für die bisherige 9-Uhr-Tageskarte. Die Gruppenkarte wird aufgrund der geänderten Systematik um 1,50 € erhöht (+ 10,6 %).

- Einzel- und Tageskarten auf langen Reiseweiten (> 3 Ringe)

Die Änderung der Tageskarten-Preissystematik führt aufgrund der höheren Preise bei langen Reiseweiten zu deutlichen Preisanhebungen. Die 4 Ringe (9-Uhr-)Tageskarte wird um 2,20 € erhöht (+ 14,7 %), die Ringe A-F (9-Uhr-)Tageskarte um 2,50 € (+ 11,4 %). Um diesen Preissprung nicht weiter auszubauen, werden die Einzelkarten als Basis für die Berechnung der Tageskarten auf den längeren Reiseweiten nur geringfügig angehoben (jeweils + 0,20 €) und die Logik des doppelten Tageskartenpreis für Gruppenkarten ab 4 Ringen ausgesetzt. Dies dient gleichzeitig der Wahrung des Preisgefüges zur Wochenkarte (29,00 €) und zu den angrenzenden Ländertickets (Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern).

Kinderfahrkarten

Kinderfahrkarten werden ebenfalls angehoben. Durch die Rundung auf volle 10 Cent ergibt sich eine etwas höhere prozentuale Steigerung. Der Preis der Einzelkarte Kind Hamburg AB / 2 Ringe wird um 10 Cent angehoben (+ 7,1 %). Der Preis einer Tageskarte Kind Hamburg AB / 2 Ringe wird um 20 Cent angehoben (+ 7,4 %). Es wird erwartet, dass die Kinderkarten nach der Einführung des kostenlosen Deutschlandtickets in Hamburg sowie der Deutschland-Schultickets in Schleswig-Holstein (monatlich 20 € Rabatt) stark an Bedeutung und Absatz verlieren.

Onlinerabatt

Karten im Bartarif, die online oder über eine App erworben werden, werden weiterhin mit 7 % rabattiert, um einen Anreiz für den Onlinekauf zu schaffen.

1. Klasse Zuschläge

Der 1. Klasse Zuschlag für Monats- bzw. Wochenkarten wird um 5,2 % angehoben. Der Einzelzuschlag wird überproportional um 80 Cent auf 3,50 € angehoben, gleichzeitig wird eine separate 1. Klasse Tageskarte eingeführt für 6,00 €, um dem neuen Angebotsgefüge nach Einstellung der Schnellbusse (1. Klasse nur noch in R-Bahnen) und dem Preisniveau

umliegender Verbände Rechnung zu tragen. Diese Strukturänderung fließt nicht in die Berechnung der durchschnittlichen Anpassungsrate im Bartarif ein.

hvv Zeitkarten

Um das Preisgefüge mit dem Deutschlandticket beizubehalten, werden die zum 1. Mai 2023 neu eingeführte Wochen- und Monatskarte zu 29 € bzw. 69 € sowie das Zusatzticket zur Personenmitnahme preislich nicht angepasst. Es ist vorgesehen diese Preise anzupassen, sobald sich der Preis für das Deutschlandticket ändert.

Ausbildungsverkehr

Durch das bisherige SchulSpezial Hamburg, die Einführung des kostenlosen Deutschlandticket für Hamburger Schülerinnen und Schüler zum 1. September 2024 und die Einführung des Deutschland-Schulticket in Schleswig-Holstein ist die Nachfrage bei regulären hvv Schülertickets stark zurückgegangen.

Die sehr nachfragearmen Geschwister-Nebenkarten sollen daher als Schritt zur Portfolioverschmälerung für die Abonnementprodukte eingestellt werden, ebenso der kaum noch nachgefragte Freizeitpass für Schülerinnen und Schüler. Die Preise der übrigen hvv Schüler-Karten werden proportional um 5,2 % angehoben. Durch den Entfall der Geschwisterkarten müssen die wenigen verbleibenden Kunden in die Hauptkarte wechseln.

Sollte der Preis des Deutschlandtickets bei 49 € bleiben, wird die Schüler-Hauptkarte Hamburg AB/ Kreis/ 2 Zonen ebenfalls in das Deutschlandticket migriert, da der neue Preis 49,00 € übersteigt.

Deutschlandticket

Sowohl eine eventuelle Preisänderung des Deutschlandtickets als auch deren Zeitpunkt werden zurzeit auf Länder- und Bundesebene diskutiert. Die Ergebnisse sind noch offen. Wenn es eine Preisänderung beim Deutschlandticket zum Zeitpunkt dieser hvv Preisanpassung geben sollte, dann wird diese Preisänderung auch bei nach dem hvv Tarif ausgegebenen Deutschlandtickets umgesetzt.

[Anmerkung HVV: Mit Entscheidung der Verkehrsministerkonferenz vom 23.09.2024 und Beschluss des Koordinierungsrates vom 07.10.2024 wird der Preis des Deutschlandtickets und zugehöriger Produkte zum 1.1.2025 angepasst; siehe Anhang 1 Abschnitt B].

Fahrpreisübersicht mit heutigen und neuen Preisen ab 1.1.2025

A Einzel- und Tageskarten

Fahrkartenart/ örtliche Gültigkeit	Preis € heute	Preis € neu	Preis € neu hvv-App*
Einzelkarten			
1 Zone	2,70	2,80	2,60
2 Zonen	3,40	3,70	3,44
Kurzstrecke / Stadt-Karte / City-Karte	2,00	2,10	1,95
Nahbereich	2,70	3,10	2,88
Hamburg AB / 2 Ringe	3,80	3,90	3,63
3 Ringe	6,20	6,40	5,95
4 Ringe	8,40	8,60	8,00
5 Ringe	10,20	10,40	9,67
Ringe A-F	12,00	12,20	11,35
Einzelkarten für Kinder			
Hamburg AB / 2 Ringe	1,40	1,50	1,40
5 Ringe	2,80	3,00	2,79
Ringe A-F	4,20	4,50	4,19
Tageskarten für Kinder			
Hamburg AB / 2 Ringe	2,70	2,90	2,70
5 Ringe	5,40	5,80	5,39
Ringe A-F	8,10	8,70	8,09
Ganztageskarten			
Hamburg AB / 2 Ringe	8,80	7,80	7,25
3 Ringe	13,70	12,80	11,90
4 Ringe	18,00	17,20	16,00
5 Ringe	22,50	20,80	19,34
Ringe A-F	26,70	24,40	22,69
9-Uhr-Tageskarten			
Hamburg AB / 2 Ringe	7,50	entfällt	
3 Ringe	11,80	entfällt	
4 Ringe	15,00	entfällt	
5 Ringe	18,90	entfällt	
Ringe A-F	21,90	entfällt	
Gruppenkarten			
Hamburg AB / 2 Ringe	14,10	15,60	14,51
3 Ringe	21,90	25,60	23,81
4 Ringe	28,00	31,20	29,02
5 Ringe	29,00	32,30	30,04
Ringe A-F	30,00	33,40	31,06
Zuschläge 1. Klasse			
für eine Fahrt	2,70	3,50	3,26
zu Tageskarten	-	6,00	5,58
Fahrradkarte R-Bahn pro Tag	3,50	3,50	3,26
Ergänzungskarten zu Zeitkarten			
Ringe A-F	2,70	3,10	2,88
Kind Ringe A-F	1,40	1,50	1,40

* Nur zur Information. Preis mit 7% Rabatt bei Kauf mit hvv App / hvv switch App / hvv Online-Shop

B Zeitkarten

Fahrkartenart/ örtliche Gültigkeit	Preis	
	€ heute	€ neu
Wochenkarte		
Gesamtnetz	29,00	38,00
Monatskarte		
Gesamtnetz	69,00	78,00
Deutschlandticket		
Gesamtnetz & deutschlandweit	49,00	58,00*
Deutschlandticket als Jobticket		
Gesamtnetz & deutschlandweit	46,55	55,10*
Deutschlandticket als Semesterticket**		
Gesamtnetz & deutschlandweit	29,40	34,80*

* entsprechend deutschlandweit gültigem Fahrpreis des Deutschlandtickets

** Änderung tritt ab dem Wintersemester 2024/2025 in Kraft

C Schüler-Karten

Fahrkartenart/ örtliche Gültigkeit	Abonnementskarten		Monatskarten	
	Preis € heute	Preis € neu	Preis € heute	Preis € neu
Schüler-Karten				
Hauptkarte 1 Zone	36,00	37,90	43,90	46,20
Hauptkarte Hamburg AB / Kreis / 2 Zonen	47,10	49,50	57,40	60,40
Nebenkarte 1 Zone	27,40	entfällt	33,30	entfällt
Nebenkarte Hamburg AB / Kreis / 2 Zonen	38,50	entfällt	46,80	entfällt

D Zusatztickets zu Zeitkarten

Fahrkartenart	Preis Monatskarten		Preis Wochenkarten	
	€ heute	€ neu	€ heute	€ neu
Zuschlag 1. Klasse RB/RE Ge- samtnetz	49,00	51,50	15,10	16,50
Zusatzticket Wochenend- Mit- nahme	15,00	15,00	-	-

Prognostizierte Fahrkartenumsätze Januar 2024 bis Dezember 2024

A Fahrkartenabsatz und Fahrgelderträge

	Absatz Millionen Stück	Fahrgelderträge Millionen EUR
1. Einzelkarten		
für Erwachsene und Kinder	25,6	75,7
2. Tages- und Gruppenkarten		
a) Tageskarten	7,6	55,3
b) Gruppenkarten	1,6	24,3
3. hvv Zeitkarten		
a) Monatskarten	0,2	11,4
c) Wochenkarten	0,1	3,3
4. Ausbildungszeitkarten		
a) Schüler	0,5	19,5
b) hvv SemesterTicket (bis WiSe 2023/2024)	0,4	8,5
5. Deutschlandticket		
a) reguläres Deutschlandticket	7,8	383,0
b) Deutschlandticket als Jobticket	3,7	170,5
c) Deutschland-Semesterticket (ab SoSe 2024)	0,8	22,1
d) Semesterticket Upgrade (bis WiSe 2023/2024)	0,1	1,0
6. Sonstige hvv Erträge		10,4
Gesamtsumme Verkehrserträge		785

B Preisstufenverteilung der Hauptfahrkartensorten 2024

Die Stückumsätze der **Einzelkarten** für Erwachsene gliedern sich wie folgt auf:

	Anteil an den Stückumsätzen
Kurzstrecke	28 %
Nahbereich	22 %
Hamburg AB / 2 Ringe	33 %
3 Ringe, 4 Ringe, 5 Ringe, Ringe A-F	5 %
City/Stadtverkehr	3 %
1 Zone und 2 Zonen	8 %
	<hr/> 100 %

Maßnahmen der Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel 2025 sowie zur Verbesserung des Leistungsangebots und zur Steigerung der Attraktivität

1. Leistungsangebot

Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots im Regionalverkehr

RE3/RB31 Hamburg – Lüneburg – Uelzen & RE4/RB41 Hamburg – Buchholz – Bremen

- Umwandlung zweier Leerfahrten in Nutzfahrten von Lüneburg (Abfahrt 17:12 Uhr und 18:03 Uhr) nach Hamburg Hauptbahnhof
- Umwandlung zweier Leerfahrten in Nutzfahrten von Tostedt (Abfahrt 16:39 Uhr und 17:39 Uhr) nach Hamburg Hauptbahnhof

Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots im U-Bahnverkehr

U1 Norderstedt-Mitte – Ohlstedt/Großhansdorf

- Montags bis freitags früher Beginn des 5-Minuten-Takts nach Ochsenzoll (ab 13:12 Uhr von Ohlsdorf; insgesamt Verlängerung von neun Fahrtenpaaren zwischen 13:12 Uhr – 14:45 Uhr)
- Taktanpassung Äste Großhansdorf/Ohlstedt in Tagesrandlage (ca. 22:30 Uhr – 6:00 Uhr)

U2 Niendorf Nord – Mümmelmansberg

- Montags bis freitags Verlängerung des 5-Minuten-Takts bis Niendorf Markt zwischen 19:30 Uhr – 20:30 Uhr (statt Hagenbecks Tierpark) (Umsetzung zum Sommerfahrplan 2025)

Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots im Fährverkehr

Neueinführung Linie 66 Finkenwerder – Landungsbrücken

- Montags bis freitags ganzjährig, ca. 13:00 Uhr – 21:00 Uhr, 80-Minuten-Takt zum ab 04.11.2024, 40-Minuten-Takt ab 31.03.2025

Neueinführung Linie 65 Blankenese – Finkenwerder

- Samstags und sonntags im Sommerfahrplan, ca. 10:00 Uhr – 20:00 Uhr, 60-Minuten-Takt (Einführung ab 31.03.2025)

Linie 64 Teufelsbrück – Finkenwerder

- Taktverdichtung zum 15-Minuten-Takt am Wochenende von ca. 10:00 Uhr – 20:00 Uhr (Einführung ab 31.03.2025)
- Verlängerung der Betriebszeit bis 22 Uhr (ab 16.12.2024)
- Verlängerung der Betriebszeit bis 24 Uhr (ab 31.03.2025)

Darüber hinaus werden mögliche Verbesserungen bezüglich der Umstiege von Fähre auf Bus und umgekehrt geprüft und in vielen Fällen verbessert.

Maßnahmen zur Verbesserung des Leistungsangebots im Busverkehr

Vorausgeschickt wird, dass auch unterjährig im Jahr 2024 bereits Verbesserungen des Leistungsangebotes im Busverkehr erfolgt sind:

Expressbuslinie X46 S Harburg Rathaus – AIRBUS

- Einführung einer Expressbuslinie im 20-Minuten-Takt montags bis freitags zu den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke S Harburg Rathaus – AIRBUS (Umsetzung zum 08. Juli 2024 erfolgt)

Stadtbuslinie 113 Neumühlen/Övelgönne (Fähre) – UK Eppendorf

- Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der gesamten Linie montags bis freitags (Umsetzung zum 06. Mai 2024 erfolgt)

Stadtbuslinie 162 U Wandsbek Markt – Bahnhof Rahlstedt

- Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Wandsbek Markt – Berliner Platz montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (Umsetzung zum 06. Mai 2024 erfolgt)

Folgende Verbesserungen sind darüber hinaus vorgesehen:

Expressbuslinie X22 U Hagenbecks Tierpark – Jenfeld-Zentrum

- Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt sonntags von 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Expressbuslinie X27 Bahnhof Bergedorf – Poppenbütteler Bogen

- Einführung einer Expressbuslinie im 20-Minuten-Takt montags bis sonntags von 6 Uhr bis 20 Uhr auf der Strecke Bahnhof Bergedorf – Poppenbütteler Bogen

Expressbuslinie X35 Am Licentiatenberg – Sorenkoppel

- Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Sorenkoppel am Wochenende tagsüber

Expressbuslinie X80 Lauenburg, ZOB – U Rödingsmarkt

- Umstellung der eingesetzten Fahrzeuggröße auf einen Gelenkbus montags bis freitags

Metrobuslinie 4 Wildacker – Brandstwiete

- Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Schlump – Langenfelder Damm samstags tagsüber
- Verlängerung der Linie über Brandstwiete hinaus zum neuen Endpunkt Osakaallee (Überseequartier) (Umsetzung erfolgt zeitgleich mit Eröffnung des Einkaufszentrums Westfield Hamburg-Überseequartier)

Metrobuslinie 5 A Burgwedel – Hauptbahnhof/ZOB

- Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Hauptbahnhof/ZOB – Nedderfeld sonntags von 09:00 Uhr bis 10:00 Uhr

Metrobuslinie 9 U Wandsbek Markt – Bahnhof Rahlstedt (Amtsstraße)

- Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Wandsbek Markt – Bahnhof Tonndorf montags bis freitags von 07:00 Uhr bis 12:00 Uhr

Metrobuslinie 10 U Wandsbek Markt – Grunewaldstraße, Stadtbuslinie 263 U Wandsbek Markt – Großlohe

- Verdichtung auf einen gemeinsamen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Wandsbek Markt – Jenfeld-Zentrum montags bis samstags von 23:00 Uhr bis 0:00 Uhr

Metrobuslinie 17 U Feldstraße – U Berne (Berner Heerweg)

- Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt US Barmbek – Karlshöhe von samstags 23:00 Uhr bis sonntags 02:00 Uhr

Metrobuslinie 18 Hauptbahnhof/ZOB – Am Stühm-Süd

- Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt US Barmbek – Heukoppel montags bis freitags von 18:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Metrobuslinie 20 Bahnhof Altona – S Rübenkamp

- (Rück-)Verlängerung der tagsüber an Gärtnerstraße endenden/beginnenden Fahrten ab/bis Bahnhof Altona sonntags von 12:00 Uhr bis 21:00 Uhr

Metrobuslinie 20 Bahnhof Altona – S Rübenkamp, Metrobuslinie 25 Bahnhof Altona – Sachsenstraße

- (Rück-)Verlängerung der Metrobuslinie 20 bis Bahnhof Altona und Verdichtung auf einen gemeinsamen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Bahnhof Altona – Gärtnerstraße montags bis freitags von 23:00 Uhr bis 00:00 Uhr

Metrobuslinie 23 U Niendorf Markt – U Billstedt

- Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt US Barmbek – U Billstedt montags bis freitags von 21:00 Uhr bis 23:00 Uhr

Metrobuslinie 24 U Niendorf Markt – Bahnhof Rahlstedt (Doberaner Weg), Stadtbuslinie 174 US Ohlsdorf (Im Grünen Grunde) – U Volksdorf, Stadtbuslinie 191 Grothwisch – U Garstedt

- Anpassung und Anschlussoptimierung am Wochenende im Nachtverkehr

Metrobuslinie 26 S Rübenkamp – Großlohe

- Verlängerung der Linie über Großlohe hinaus zum neuen Endpunkt Gewerbepark Victoria im 30-Minuten-Takt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten

Stadtbuslinie 113, Metrobuslinie 30 Neumühlen/Övelgönne (Fähre) – UK Eppendorf

- Umwandlung der Stadtbuslinie 113 in die Metrobuslinie 30 durch Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt montags bis sonntags ganztägig

Stadtbuslinie 116 U Billstedt – Am Hohen Hause (Rentenversicherung)

- Einführung einer zusätzlichen Fahrt auf dem Abschnitt U Wandsbek Markt – Am Hohen Hause (Rentenversicherung) montags bis freitags um 08:08 Uhr
- Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Wandsbek Markt – Am Hohen Hause (Rentenversicherung) am Wochenende tagsüber

Stadtbuslinie 142, Metrobuslinie 42 AK Harburg – Hafen Hamburg

- Umwandlung der Stadtbuslinie 142 in die Metrobuslinie 42
- Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Bahnhof Harburg – Hans-Derwitz-Ring sonntags von 09:00 Uhr bis 11:00 Uhr

Stadtbuslinie 180 S Stellingen – S Holstenstraße

- Verdichtung des Regelangebotes auf einen 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt S Stellingen – Winsbergring – S Stellingen montags bis freitags zwischen den Hauptverkehrszeiten (Umsetzung mit Beendigung der Baumaßnahmen am Schnellbahnhof Diebsteich)
- Einführung eines 40-Minuten-Taktes auf dem Abschnitt S Stellingen – Winsbergring – S Stellingen montags bis freitags abends sowie am Wochenende (Umsetzung mit Beendigung der Baumaßnahmen am Schnellbahnhof Diebsteich)

Stadtbuslinie 181 Jaarsmoor – US Sternschanze

- Verdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt U Schlump – US Sternschanze montags bis freitags abends sowie am Wochenende ganztägig

Stadtbuslinie 183 Kalvslohtwiete – Bahnhof Altona

- Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Bahnhof Altona – Eidelstedter Platz sonntags tagsüber

Stadtbuslinie 232 U Steinfurther Allee – Oststeinbek, Stadtbuslinie 233 U Steinfurther Allee – U Mümmelmansberg

- Einrichtung der Stadtbuslinie 232 zur Bedienung des Gewerbegebietes Oststeinbek mit zwei neuen Haltestellen im 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten und im 60-Minuten-Takt in den Nebenverkehrszeiten
- Entfall der Stichfahrt der Stadtbuslinie 233 in das Gewerbegebiet Oststeinbek

Stadtbuslinie 240, Metrobuslinie 40 Neu Wulmstorf, Freibad – Waldfrieden (Kehre)

- Umwandlung der Stadtbuslinie 240 in die Metrobuslinie 40 durch Verdichtung auf einen 10-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Neckerstücken – Fischbeker Heidbrook montags bis freitags ganztägig sowie auf dem Abschnitt S Neugraben – Fischbeker Heidbrook am Wochenende ganztägig

Stadtbuslinie 241 Heykenaubrook – Vorderkamp

- Ausweitung der Betriebszeit am Wochenende abends

Stadtbuslinie 256 Steinwerder (Alter Elbtunnel) – Überseezentrum

- Erweiterung des Betriebs nach US Elbbrücken sowie Anbindung des Kreuzfahrtterminals Steinwerder durch Bedienung der neuen Haltestelle Buchheisterstraße (Kreuzfahrtterminal) am Wochenende

Stadtbuslinie 374 Bahnhof Bargteheide – S Poppenbüttel (Wentzelplatz)

- Verdichtung auf einen 20-/40-Minuten-Takt samstags und auf einen 60-Minuten-Takt sonntags sowie Ausweitung der Betriebszeiten montags bis sonntags abends

Stadtbuslinie 478 Tangstedt, B 432 – Harksheide, Falkenbergsschulen

- Ausweitung der Betriebszeit montags bis freitags an Ferientagen in Schleswig-Holstein

Stadtbuslinie 574 U Hoisbüttel – Wragekamp

- Umstellung der eingesetzten Fahrzeuggröße auf einen Gelenkbus montags bis freitags um 07:21 Uhr

Neuorganisation des Schulverkehrs in den Vier- und Marschlanden

- Umsetzung eines neuen Bedienkonzeptes im Schulverkehr, welches die Anbindung des neuen Schulstandortes der Stadtteilschule Kirchwerder am Teufelsort beinhaltet und insgesamt die Erreichbarkeit der einzelnen Schulstandorte in den Vier- und Marschlanden optimiert. Die Maßnahme betrifft die Stadtbuslinien 124, 127, 222, 225, 227, 320, 322, 323, 325, 327, 328, 422, 424, 427, 428, 524, 527.

2. Qualität und Service

Barrierefreier Ausbau:

Im Jahr 2023 konnte der barrierefreie Ausbau der Schnellbahn-Haltestellen Alsterdorf und Hudtwalckerstraße (U1) sowie Rothenburgsort (S2/S21) abgeschlossen und der barrierefreie Zugang der S-Bahn-Haltestelle Tiefstack (S2/S21) (Erneuerung des Leitsystems für sehbehinderte Menschen auf dem Bahnsteig steht noch aus) hergestellt werden. Hinzugekommen ist die neue barrierefreie S-Bahn-Haltestelle Ottensen (S1/S11).

Der im Jahr 2024 begonnene barrierefreie Umbau der Haltestellen Saarlandstraße (U3) und Meßberg (U1) soll im Jahr 2025 abgeschlossen werden.

Die S-Bahn-Stationen Jungfernstieg, Reeperbahn und Königstraße (S1/S3) sollen bis zum Jahr 2026 barrierefrei werden.

Aktuell (August 2024) sind allein in Hamburg rund 95 % der U-Bahn-Haltestellen (80 von 84) und rund 89 % (49 von 55) der S-Bahn-Haltestellen barrierefrei ausgebaut. D. h., die Bahnsteige sind stufenfrei erreichbar, teil- oder voll erhöht und verfügen über ein Leitsystem für sehbehinderte Menschen.

Fahrgastinformation:

Die Fahrgastinformation bei der S-Bahn Hamburg wird zunehmend digitalisiert und modernisiert. Bis 2025 werden die bestehenden Zugzielanzeiger an den S-Bahn-Stationen gegen neue Geräte ausgetauscht. Diese können mehr Informationen und gegebenenfalls Störungsmeldungen lesbarer und eindeutiger kommunizieren.

Des Weiteren werden an wichtigen Schnellbahnhaltestellen Zugvoranzeiger eingebaut, die Umsteigende über Anschlüsse bereits am Zugang zu den Bahnsteigen informieren.

Die Fahrgastinformation bei der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG (HADAG) wird digitalisiert und modernisiert. Die bereits begonnene Ausstattung der Hafenfähren und Fähranleger mit Echtzeitanzeigen zum Fahrplan sowie weiterer Fahrgastkommunikation wird im Jahr 2024 weiter fortgeführt.

Die Fahrgastinformation bzw. Baustellenkommunikation im Umleitungs- und Schienenersatzverkehr wird über alle Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen im hvv zunehmend vereinheitlicht.

3. Infrastrukturmaßnahmen

Zu den Infrastrukturmaßnahmen gehören neben Maßnahmen zur laufenden Instandhaltung der Verkehrswege (Maßnahmen der Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen wie Brücken- und Viadukterneuerungen, Sanierung von Bahnhöfen, Investitionen in Betriebshöfe und Betriebsleitsysteme im Bahn- und Busbereich), die Fortführung des barrierefreien Ausbaus von Schnellbahnhaltestellen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (siehe 2.), Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms sowie weitere Planungsleistungen zur Vorbereitung künftiger Angebotsverbesserungen sowie deren Umsetzung.

Hierzu gehören insbesondere:

U5

- Neubau der vollautomatisierten Linie U5 im ersten Abschnitt U5-Ost mit den zukünftigen Haltestellen City Nord – Sengelmannstraße (Umbau) – Barmbek Nord – Steilshoop – Bramfeld
- Fortführung der Planungen zur Erweiterung des U-Bahn-Netzes auf weiteren Abschnitten der neuen U5 zwischen City Nord – Winterhude – Innenstadt – Universität – UKE – Arenen

U2, U3 und U4

- Neubau der U4-Verlängerung auf die Horner Geest mit den zukünftigen Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest einschließlich Umbau der bestehenden Haltestelle Horner Rennbahn
- Fortführung der Planungen zur Verlängerung der U4 von den Elbbrücken auf den Grasbrook mit einer zukünftigen Haltestelle über dem Moldauhafen
- Fortführung der Planungen zum Neubau einer U-Bahn-Haltestelle der Linie U3 an der Fuhlsbüttler Straße zwischen den Haltestellen Barmbek und Habichtstraße
- Fortführung der Planungen für einen digital-teilautomatisierten Betrieb im Abschnitt zwischen Mümmelmannsberg (U2) bzw. Horner Geest (U4) und Christuskirche (U2) bzw. Elbbrücken (U4)

S3, S5:

- Wiederinbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Diebsteich (als erster Bahnsteig des künftigen Fern-, Regional- und S-Bahnhofs Hamburg-Altona in neuer Lage)

S4 Ost

- Neubau zusätzlicher Gleise zwischen Hasselbrook und Ahrensburg-Gartenholz für die neue S-Bahn-Linie S4 (Altona – Bad Oldesloe); Maßnahme in baulich-zeitlicher Abstimmung mit dem Hochleistungskorridor Hamburg – Lübeck
- Einrichtung von vier neuen Haltepunkten in Hamburg (Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Pulverhof) sowie einem neuen Haltepunkt (Ahrensburg West) in Schleswig-Holstein

S5 Kaltenkirchen

- Ertüchtigung der AKN-Strecke Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen für den Einsatz von S-Bahn-Fahrzeugen (Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau in Schleswig-Holstein und Anpassung der Bahnsteige)
- Einrichtung des neuen Haltpunkts Schnelsen Süd

S3, S5, künftige S6: Korridormaßnahmen

- Ertüchtigung der S-Bahn-Korridore vom Hauptbahnhof nach Bergedorf (S2), Neugraben via Harburg (S3, S5, S6), Altona via Citytunnel (S3) sowie Elbgaustraße via Verbindungsbahn (S5, S6) für den Einsatz längerer Züge sowie zusätzlicher Linien (S6) Züge (Optimierung Stromversorgung, Schieneninfrastruktur sowie Leit- und Sicherungstechnik)

S-Bahn (alle Linien)

- Fortführung der Planungen für einen digital-teilautomatisierten Betrieb mit schrittweiser Umsetzung auf allen Linien.

Regionalverkehr

- Vorbereitung weiterer Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung am Hamburger Hauptbahnhof (Planungen zum Bahnsteigneubau Gleis 9, Verlängerung von Bahnsteigen an den von und nach Hamburg Hauptbahnhof führenden SPNV-Linien im Hamburger Umland zum Einsatz längerer Züge auf den RE- und RB-Linien zwischen Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein)
- Planungen zum Ausbau der Korridore Hamburg – Elmshorn (Mittel- und Langfristkonzeption für Angebotsverbesserungen) sowie Hamburg Hauptbahnhof – Hamburg-Harburg (zusätzliche Gleise für den Regionalverkehr)
- Planung des Ausbaus der Station Berliner Tor für den Regionalverkehr der Strecken Hamburg – Lübeck und Hamburg – Büchen - Schwerin
- Vorplanung des Streckenausbaus Hamburg-Bergedorf – Geesthacht für einen möglichen SPNV

Ergänzend werden die Fahrzeugflotten im Bereich S- und U-Bahn erweitert bzw. läuft eine Fortführung der Fahrzeugbeschaffung für neue Baureihen (DT6 bei der U-Bahn bzw. BR 49x bei der S-Bahn).

Bei Neuvergaben im Regionalverkehr kommen vermehrt Neufahrzeuge oder umfassend modernisierte Fahrzeuge zum Einsatz (u.a. Netz West, Netz Mitte/Süd-West).

Zusätzlich werden derzeit die infrastrukturellen, technischen und betrieblichen Voraussetzungen geschaffen, damit der Busbetrieb in Zukunft in seiner Leistungsfähigkeit weiter erhöht und vollständig mit lokal emissionsfreien Bussen erfolgen kann. Dies umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

a) Busbetriebshöfe

Hamburger Hochbahn AG:

- Weitere erfolgte Teil-Elektrifizierung der Betriebshöfe Alsterdorf, Hummelsbüttel, Langenfelde
- Erfolgte Elektrifizierung des Betriebshofs Harburg II

- Sukzessiv laufender Umbau/Elektrifizierung der Betriebshöfe Hummelsbüttel, Langenfelde, Wandsbek
- Baubeginn für einen neuen Betriebshof am Standort Meiendorf – als reiner Elektrobetriebshof. Inbetriebnahme wird Mitte der 2020er Jahre erwartet.
- Planungen zum Umbau des Betriebshofstandortes Billbrook
- Planung für einen neuen Betriebshof an der S Veddel wird nach abgeschlossenem Architekturwettbewerb konkret umgesetzt - Inbetriebnahme wird Ende der 2020er-Jahre erwartet
- Planung einer Bus-Zentralwerkstatt am Standort Wilhelmsburg – Inbetriebnahme wird zum Ende der 2020er Jahre erwartet.
- Planung eines neuen Busbetriebshof am Standort Neuland (Harburg) als Ersatz für den nicht elektrifizierbaren Betriebshof Harburg – Inbetriebnahme wird Ende der 2020er Jahre erwartet.
- Planung für einen zunächst provisorischen Busbetriebshof am Standort Hammer Deich. Inbetriebnahme in 2025 erwartet.

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH:

- Zweiter Bauabschnitt zur Elektrifizierung des Betriebshofes Bergedorf (Ausstattung mit 78 Ladepunkten) ist abgeschlossen und derzeit im Probebetrieb.
- Laufender Umbau und Elektrifizierung der Betriebshöfe Norderstedt und Ahrensburg – Inbetriebnahme wird Mitte der 2020er-Jahre erwartet
- Zur Aufrechterhaltung eines zuverlässigen Busverkehrs wurden jeweils Ersatzgrundstücke angemietet, auf denen provisorische Betriebshöfe errichtet/ingerichtet wurden
- Planung zum Neubau des Betriebshofes Volkspark (RSM) – Inbetriebnahme wird Ende der 2020er/ Anfang der 2030er-Jahre erwartet
- Planung zum Umbau und Neubau des Betriebshofes Schenefeld (Fläche A-E) – Inbetriebnahme wird Ende der 2020er-Jahre erwartet.
- Planung zum Umbau des Betriebshofes Rahlstedt
- Planung zur Erweiterung Werkstatt Bergedorf – Inbetriebnahme wird Mitte der 2027 erwartet.
- Fortsetzung der Flächensuche für neue Busbetriebshöfe

b) Große Busumsteigeanlagen

Hamburger Hochbahn AG:

- Baubeginn für Neubau der Busanlage Harburg
- Busanlage Altona wird derzeit gemeinsam mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH städtebaulich neu überplant – Bauliche Umsetzung nach Aufgabe des DB-Fernbahnhofs
- Baubeginn zum Neubau der Busumsteigeanlage Rahlstedt
- Projekt zur Erneuerung des Daches der Busanlage Niendorf Markt beginnt Mitte der 2020er Jahre.
- Einbringen der Belange des Busverkehrs in die ersten konzeptionellen Überlegungen zur künftigen Verkehrsabwicklung im Bezirkszentrum Wandsbek (Wandsbek Markt / Wandsbeker Chaussee) im Zuge der bezirklichen Rahmenplanung Zentrum Wandsbek
- Planung für einen Umbau/Kapazitätserweiterung der Busumsteigeanlage Veddel im Zuge der unter 3.1 aufgeführten Betriebshofplanung nach abgeschlossenem Architekturwettbewerb
- Planung für einen Neubau von Anlagen für eine Busumsteigebeziehung in Waltershof – Inbetriebnahme bis spätestens 2027 vorgesehen

Anpassung der haushaltsrechtlichen Regelung im Einzelplan 7.1

Epl. / AB	Erläuterung / Text
<p>Epl. 7.1 – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</p> <p>AB 301 – Verkehr und Mobilitätswende</p>	<p>Die Nummer 11 bei den haushaltsrechtlichen Regelungen wird wie folgt gefasst:</p> <p>Aus den Ermächtigungen der Produktgruppe 301.01 „Regionale und Überregionale Verkehrsangelegenheiten“ Kosten aus Transferleistungen zu verursachen, dürfen im Haushaltsjahr 2024 bis zu 244.030 Tsd. Euro Kosten aus Gründen der Billigkeit zum Ausgleich finanzieller Nachteile der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Umsetzung des „Deutschlandticket“ verursacht werden.</p>