

Antrag

des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bilanz des 9-Euro-Tickets in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Daten ihr aus Baden-Württemberg bezüglich des Fahrgastzuwachses durch das 9-Euro-Ticket insgesamt vorliegen;
2. welche Daten ihr bezüglich der Unterscheidung des Fahrgastzuwachses im Freizeit- und Berufsverkehr vorliegen;
3. welche Daten ihr bezüglich der Unterscheidung des Fahrgastzuwachses zwischen städtischen und ländlichen Räumen vorliegen;
4. welche Daten ihr bezüglich des Fahrgastzuwachses zu bestimmten Zieldestinationen (z. B. Urlaubsziele) vorliegen;
5. welche Daten und Zahlen ihr aus Fahrgastbefragungen bezüglich des 9-Euro-Tickets aus Baden-Württemberg vorliegen;
6. von welchen Mindereinnahmen sie für die Monate Juni bis August durch das 9-Euro-Ticket in Baden-Württemberg ausgeht;
7. wie viele zusätzlichen Zugkilometer sie auf welchen Strecken für diese drei Monate bestellt hat;
8. wie viele sie davon nun dauerhaft bestellen will (Ziffer 7) und wie diese finanziert werden sollen;
9. welche Probleme ihr mit „wegen Überfüllung der Züge nicht beförderten Fahrgästen“ auf welchen Strecken bekannt geworden sind;

10. wie sie die verschiedenen Vorschläge für ein Nachfolgemodell des 9-Euro-Tickets bewertet;
11. welchen der vorliegenden Vorschläge (Ziffer 10) sie in künftigen Beratungen unterstützen wird;
12. in welcher Höhe sie finanzielle Mittel des Landes für eine Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets bereitstellen wird.

30.8.2022

Storz, Hoffmann, Röderer, Rivoir, Binder SPD

Begründung

Das 9-Euro-Ticket hat sich in diesem Sommer als große Werbemaßnahme für den ÖPNV in Deutschland entwickelt. Anhand der nach drei Monaten vorliegenden Daten soll nun ein erstes Fazit gezogen und zeitgleich klare Perspektiven für eine künftige ÖPNV-Finanzierung durch das Land aufgezeigt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 5. Oktober 2022 Nr. VM3-0141.5-19/98/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welche Daten ihr aus Baden-Württemberg bezüglich des Fahrgastzuwachses durch das 9-Euro-Ticket insgesamt vorliegen;*
- 2. welche Daten ihr bezüglich der Unterscheidung des Fahrgastzuwachses im Freizeit- und Berufsverkehr vorliegen;*
- 3. welche Daten ihr bezüglich der Unterscheidung des Fahrgastzuwachses zwischen städtischen und ländlichen Räumen vorliegen;*
- 4. welche Daten ihr bezüglich des Fahrgastzuwachses zu bestimmten Zieldestinationen (z. B. Urlaubsziele) vorliegen;*
- 5. welche Daten und Zahlen ihr aus Fahrgastbefragungen bezüglich des 9-Euro-Tickets aus Baden-Württemberg vorliegen;*

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Auftrag der Länder hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) während der Monate Juni bis August 2022 eine das 9-Euro-Ticket begleitende Marktforschungsstudie durchgeführt. Seit Vorlage des Monatsberichts August am 16. September 2022 liegen erste auf Ebene der Länder repräsentative Zwischenergebnisse dieser Marktforschung vor. Die Marktforschung wird in den Monaten Oktober und November 2022 um eine Nachfolgebetrachtung ergänzt. Die abschließenden Zahlen werden voraussichtlich erst Ende 2022 vorliegen. Vertriebsbasierte Daten zur Fahrgastnachfrage sind aufgrund von Verzerrungen in der Einnahmenverteilung des 9-Euro-Tickets nicht aussagekräftig. Daten aus (automatisierten) Fahrgastzählungen liegen dem Land nur für einzelne Linien/Netze und auch nur im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vor. Die aktuell einzige für den gesamten ÖPNV verfügbare Datengrundlage zur Fahrgastentwicklung bietet die VDV-Marktforschung. Aus diesem Grund baut diese Stellungnahme auf den Daten des Monatsberichts August auf.

Die Stichprobe umfasste bundesweit 6 000 Personen pro Woche, die mindestens 14 Jahre alt und repräsentativ für die Bevölkerung waren. Insgesamt waren es 78 146 Personen im Aktionszeitraum Juni bis August, darunter alle Kundengruppen inklusive der Nichtkäufer/-innen. Die Rohdaten liegen den Ländern aktuell nicht vor, werden diesen jedoch nach Abschluss der Studie zur Verfügung gestellt.

Nutzung des 9-Euro-Tickets

In Baden-Württemberg haben im Zeitraum Juni bis August 58 Prozent aller Befragten angegeben, den ÖPNV mindestens ein Mal im Monat genutzt zu haben (bundesweit 57 Prozent) (Abb. 1).

Nutzungsintensität im Aktionszeitraum

Deutlich mehr ÖPNV Nutzer und tägliche ÖPNV Nutzung in Stadtstaaten. PKW Nutzung dagegen deutlich niedriger.



Nutzungshäufigkeit

Befragt in Bundesland:	Gesamt	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
PKW / Motorrad	40 (fast) täglich	39	23	41	24	40	41	46	41	43	52	24	39	35	37	39	41
	78 ⚡ Nutzer	77	66	80	66	78	79	83	81	81	82	65	78	75	74	76	76
Fahrrad / E-Bike	20 (fast) täglich	21	20	28	28	19	16	13	20	21	9	20	22	20	16	19	14
	54 ⚡ Nutzer	58	55	64	62	52	50	46	52	57	33	53	59	58	51	53	42
ÖPNV gesamt	16 (fast) täglich	14	31	13	24	16	17	11	15	13	13	34	14	13	18	12	12
	57 ⚡ Nutzer	54	83	52	69	59	59	47	58	54	44	83	55	50	60	48	50
Busse	10 (fast) täglich	11	24	8	17	11	10	8	9	8	11	21	8	8	10	5	8
	45 ⚡ Nutzer	46	75	39	57	49	46	36	43	40	37	74	39	39	47	31	37
Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen	8 (fast) täglich	3	19	6	17	9	8	4	8	7	5	22	8	7	13	8	6
	41 ⚡ Nutzer	26	72	34	60	42	41	25	42	39	24	76	40	33	47	36	32
S-Bahnen und Regionalzüge	7 (fast) täglich	5	16	5	6	6	8	5	7	5	5	17	8	4	5	4	3
	44 ⚡ Nutzer	38	70	40	44	44	47	35	46	43	32	74	45	37	43	34	31
Anzahl der Befragten	78.146	2.906	2.030	7.337	655	16.406	6.092	3.781	10.173	12.090	931	3.834	2.386	1.479	4.010	2.018	2.018

F503: Und wie häufig haben Sie folgende Verkehrsmittel im Monat (Juni/Jul/August) genutzt [bzw. werden Sie diese voraussichtlich nutzen], egal für welchen Anlass?

(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG / 16.09.2022



Abbildung 1: Nutzungsintensität 9-Euro-Ticket. Quelle: Monatsbericht zur bundesweiten Marktforschung August 2022, S. 44

15 Prozent der Befragten in Baden-Württemberg haben angegeben, diesen fast täglich genutzt zu haben (bundesweit 16 Prozent). Der Anteil der täglichen Nutzung im ÖPNV ist demnach in Baden-Württemberg von 14 Prozent vor dem Aktionszeitraum auf 15 Prozent im Aktionszeitraum gestiegen (bundesweit von 14 Prozent auf 16 Prozent) (Abb. 2).

Nutzungsintensität vor und im Aktionszeitraum

Die (fast) tägliche Nutzung des Autos sinkt in allen Bundesländern um eine ähnliche Anzahl an Prozentpunkten (um 4 Prozentpunkte).



Anteile (fast) tägliche Nutzungshäufigkeit

Befragt in Bundesland:	Gesamt	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
PKW / Motorrad	44 vor Aktionszeitraum	45	28	45	27	45	45	50	46	48	54	28	43	39	43	44	46
	40 im Aktionszeitraum	39	23	41	24	40	41	46	41	43	52	24	39	35	37	39	41
Fahrrad / E-Bike	19	21	21	26	30	19	16	13	19	20	7	20	20	21	16	17	14
	20	21	20	28	28	19	16	13	20	21	9	20	22	20	16	19	14
ÖPNV gesamt	14	11	29	11	22	15	16	10	14	12	13	32	13	10	16	10	11
	16	14	31	13	24	16	17	11	15	13	13	34	14	13	18	12	12
Busse	9	9	22	7	16	10	10	7	9	8	10	21	8	7	9	4	7
	10	11	24	8	17	11	10	8	9	8	11	21	8	8	10	5	8
Straßenbahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen	7	2	18	5	15	8	7	3	7	6	5	22	6	6	10	6	6
	8	3	19	6	17	9	8	4	8	7	5	22	8	7	13	8	6
S-Bahnen und Regionalzüge	6	3	14	4	4	5	7	4	6	5	5	16	3	3	4	3	2
	7	5	16	5	6	6	8	5	7	5	5	17	8	4	5	4	3
Anzahl der Befragten **	78.146	2.906	2.030	7.337	655	16.406	6.092	3.781	10.173	12.090	931	3.834	2.386	1.479	4.010	2.018	2.018

F501: Wie häufig haben Sie folgende Verkehrsmittel im Mai 2022, also vor Einführung des 9-Euro-Tickets, genutzt, egal für welchen Anlass? / F503: Und wie häufig haben Sie folgende Verkehrsmittel im Monat (Juni/Juli/August) genutzt [bzw. werden Sie diese voraussichtlich nutzen], egal für welchen Anlass?

(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG / 16.09.2022



Abbildung 2: Nutzungsintensität 9-Euro-Ticket vor und im Aktionszeitraum. Quelle: Monatsbericht zur bundesweiten Marktforschung August 2022, S.45

Unterscheidung nach Freizeit- und Berufsverkehr und für Urlaubsfahrten

Daten zu den Reiseanlässen liegen länderbezogen aktuell nur summiert vor (Abb. 3). In Baden-Württemberg liegt der Anteil berufsbezogener Fahrten mit 36 Prozent (Arbeits-/Schulwege und berufliche Anlässe) knapp unter dem Bundesdurchschnitt (39 Prozent). Die weiteren Fahrten lassen sich dem Freizeitverkehr zuordnen. Während der Ferientage verschiebt sich dieses Verhältnis weiter in Richtung Freizeitverkehr (bundesweit 32 Prozent berufsbezogene Fahrten in der Ferienzeit zu 41 Prozent außerhalb der Ferienzeit). Der Anteil berufsbezogener Fahrten ist zudem bei Abonnent/-innen höher (bundesweit 42 Prozent) als bei Käufer/-innen des 9-Euro-Tickets (24 Prozent). Alltägliche Fahrten dominieren sowohl bei den substituierten Fahrten, die sonst mit anderen Verkehrsmitteln stattgefunden hätten (bundesweit 29 Prozent zu 28 Prozent Arbeits-/Schulwege), als auch bei den durch das 9-Euro-Ticket induzierten Fahrten (bundesweit 25 Prozent zu 19 Prozent Arbeits-/Schulwege). Bei den induzierten Fahrten sind außerdem Ausflüge und Städtereisen (jeweils bundesweit 11 Prozent) überdurchschnittlich vertreten.

Reiseanlässe mit 9-Euro-Ticket
Die Anlässe verteilen sich in den Bundesländern ähnlich.

Monatsbericht August - Gesamt VDV Die Verkehrsunternehmen DB

falls 9-Euro-Ticket im Besitz oder Abo und Fahrt im ÖPNV unternommen

Reiseanlässe 9-Euro-Ticket

Befragt in Bundesland:	Gesamt	SH	HH	NI	HB	NRW	HE	RP	BW	BY	SL	B	BB	MV	SN	ST	TH
Weg zur Arbeit oder Schule	34	37	36	35	32	32	40	37	34	34	32	35	43	30	33	31	32
Alltägliche Fahrt	25	23	27	23	30	28	22	21	26	23	23	26	20	26	26	27	29
Besuchsfahrt zu Bekannten	12	13	11	13	16	13	11	12	11	12	12	13	10	10	10	13	11
Ausflugsfahrt	5	5	4	5	5	4	5	5	6	5	5	4	5	8	7	5	5
Städtereise	4	5	2	5	3	5	4	5	4	5	4	3	3	6	3	5	4
Fahrt von/ zu Events	4	4	5	5	3	5	3	6	4	5	3	4	3	3	3	2	3
Fahrt aus beruflichem Anlass	3	2	5	2	2	2	3	2	2	3	4	4	2	2	3	3	2
Fahrt am Zielort	2	3	1	3	1	2	3	2	2	2	4	1	1	2	2	2	2
Urlaubsfahrt / Kurzurlaub	1	1	1	3	1	1	1	1	2	2	2	1	2	3	1	2	2
Fahrt aus sonstigen Anlässen	5	3	5	4	4	4	3	4	5	5	4	4	4	7	7	7	6
weiß nicht / keine Angabe	1	1	2	1	0	1	1	2	1	1	3	2	1	0	1	0	1
Bisher keine Fahrt unternommen	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	2	3	3
Anzahl der Befragten	36.718	1.271	1.476	2.946	396	7.768	2.975	1.386	4.707	5.428	327	2.746	1.041	581	2.003	840	827

F601/F701: Aus welchem hauptsächlichsten Anlass haben Sie Ihre letzte Fahrt mit dem ÖPNV [...] unternommen?
n = (Reiseanlässe 9-Euro-Ticket)
(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG / 16.09.2022

Hinweis: Die Werte wurden ermittelt aus der jeweils letzten 9-Euro-Ticket Fahrt der Befragten und mit der Fahrhäufigkeit je Person gewichtet. Damit sind die Werte für alle Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket repräsentativ.

Abbildung 3: Reiseanlässe mit 9-Euro-Ticket nach Ländern. Quelle: Monatsbericht zur bundesweiten Marktforschung August 2022, S. 73

Unterscheidung zwischen städtischen und ländlichen Räumen

Hinsichtlich der Nachfrageentwicklung liegt dem Land aktuell keine Auswertung vor, die zwischen städtischen und ländlichen Räumen unterscheidet. Allerdings liegt eine Auswertung des Verlagerungseffekts von anderen Verkehrsmitteln in den ÖPNV differenziert nach Regionen mit unterschiedlichen Strukturmerkmalen vor (Abb. 4). Demnach ist der Verlagerungseffekt aus anderen Verkehrsmitteln im ländlichen Raum stärker als im urbanen Raum. Während im August bundesweit in Metropolen 15 Prozent der Fahrten zum ÖPNV verlagert wurden (10 Prozent vom Auto) waren dies im ländlichen kleinstädtischen/dörflichen Raum 23 Prozent (16 Prozent vom Auto).

Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket
Die Verlagerungseffekte sind stärker bei Einwohnern strukturschwächerer Regionen.

Monatsbericht August VDV Die Verkehrsunternehmen DB

falls 9-Euro-Ticket im Besitz oder Abo und Fahrt im ÖPNV unternommen

Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket

Befragt nach RegioStAR 7:	Gesamt	SR Metropole	SR Regiopol	SR Mittelstadt	SR Kleinstädt./ dörf. Raum	LR Zentrale Stadt	LR Städtischer Raum	LR Kleinstädt./ dörf. Raum
Induzierte Mehrfahrten ÖPNV	16	12	16	18	18	24	21	23
verlagert aus anderen Verkehrsmitteln (daraunter vom Auto)	17 (10)	15 (8)	16 (9)	18 (12)	19 (13)	19 (13)	21 (14)	23 (16)
nicht verlagert (bleibt innerhalb ÖPNV)	64	71	65	61	60	52	54	50
weiß nicht / keine Angabe	3	2	3	3	3	6	4	4
Anzahl der Befragten	12.891	3.987	2.534	2.894	544	776	1.220	936

Hinweis: Die Werte wurden für alle Befragte aus deren beschrifteten Fahrtenhäufigkeiten mit dem 9-Euro-Ticket in den letzten beiden Tagen vor dem Befragungsdatum ermittelt. Aufgrund der kontinuierlichen täglichen Erhebung sind die ermittelten Fahrtenhäufigkeiten mit dem 9-Euro-Ticket daher repräsentativ für alle 9-Euro-Ticket Fahrten.

F606b/F706b: Hätten Sie diese Fahrt auch ohne das 9-Euro-Ticket unternommen?
(Quelle: 9-Euro-Ticket Tracker 2022; Angaben in %)
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) / Deutsche Bahn AG / DB Regio AG / 16.09.2022

rc forsa. 56

Abbildung 4: Verlagerungseffekte nach Strukturmerkmalen. Quelle: Monatsbericht zur bundesweiten Marktforschung August 2022, S. 56

6. von welchen Mindereinnahmen sie für die Monate Juni bis August durch das 9-Euro-Ticket in Baden-Württemberg ausgeht;

Aktuell gehen die Länder davon aus, dass die vom Bund für das 9-Euro-Ticket für den Ausgleich von Mindereinnahmen sowie zusätzliche Vertriebs- und Marktforschungs-Ausgaben bereitgestellten 2,5 Milliarden Euro bundesweit etwa den real entstandenen Mindereinnahmen bzw. Kosten entsprechen. Die genaue Schadenshöhe sowie die Verteilung dieser Mittel auf die Länder wird sich erst Anfang/Mitte 2023 abschätzen lassen. Hintergrund ist, dass die rechnerische Trennung des Coronaschadens von den 9-Euro-Mindereinnahmen in den Monaten Juni bis August nur durch eine Interpolation zwischen den Monaten Januar bis Mai sowie September bis Dezember 2022 möglich ist. Es braucht daher die Betrachtung des kompletten Jahres 2022 um den rechnerischen Schadensanteil des 9-Euro-Tickets zu ermitteln. Bislang wurden die Mittel für das 9-Euro-Ticket als Abschlag auf Basis des Coronaschadensschlüssels der Vorjahre auf die Länder verteilt. Für Baden-Württemberg entspricht dies rund 290 Millionen Euro. Diese Summe wird sich – je nach Schadensentwicklung in den Ländern – jedoch noch nach oben oder unten verändern. Dies wird nachlaufend durch einen horizontalen Länderausgleich mit den vom Bund bereitgestellten Mitteln ausgeglichen.

7. wie viele zusätzlichen Zugkilometer sie auf welchen Strecken für diese drei Monate bestellt hat;

Für den Gültigkeitszeitraum des 9-Euro-Tickets wurden nicht nur zusätzliche Zugkilometer bestellt, sondern auch Zusatzkapazitäten bei bestehenden Zügen realisiert. Zusätzlich zu den unten aufgeschlüsselten 40 500 Zugkilometern wurden weitere ca. 900 000 zusätzliche Fahrzeugkilometer bestellt, das entspricht ca. 2,3 Millionen zusätzliche Sitzplätzen.

Strecke	Zusätzliche Zugkilometer
Lörrach–Offenburg –Konstanz	25.000
Karlsruhe–Offenburg	11.000
Ludwigshafen–Freudenstadt	3.000
Grenzverkehre RLP/BY	1.500
Summe	40.500

8. wie viele sie davon nun dauerhaft bestellen will (Ziffer 7) und wie diese finanziert werden sollen;

Dauerhafte Zusatzleistungen sind nicht möglich, da hierzu zunächst die personellen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen werden müssten.

Im ersten Schritt wird eine ausführliche Validierung der erfolgten Maßnahmen zum 9-Euro-Ticket vorgenommen. Daraus ergeben sich möglicherweise im zweiten Schritt Handlungsempfehlungen für die zukünftige Gestaltung der Kapazitäten im Regionalverkehr auf einzelnen Strecken, die wiederum in den jährlichen Prozess der Fahrplanentwicklung einfließen.

9. welche Probleme ihr mit „wegen Überfüllung der Züge nicht beförderten Fahrgästen“ auf welchen Strecken bekannt geworden sind;

Durch die deutlich erhöhte Fahrgastnachfrage im Zeitraum des 9-Euro-Tickets kam es immer wieder vor, dass nicht alle Fahrgäste befördert werden konnten und aufgrund der extrem hohen Auslastung ihres präferierten Zuges auf den Folgezug ausweichen mussten. Häufig trat das Problem auf den langlaufenden Express-Linien (z. B. IRE1 Stuttgart–Karlsruhe, RE5 Stuttgart–Ulm–Lindau, RE 90 Stuttgart–Nürnberg u. a.) und auf Linien mit touristischer Bedeutung, die vor allem im Ausflugsverkehr stark frequentiert werden, auf. Die meisten überfüllten Züge

wurden am Wochenende registriert (v. a. an Samstagen) aber auch an Freitagen und zur Hauptverkehrszeit unter der Woche kam es zu einer Häufung derartiger Fälle. Zu anderen Tageszeiten und auf anderen Strecken kam es vereinzelt zu überfüllten Zügen.

Die häufigste Folge des hohen Aufkommens war, dass sich Türen nicht schließen ließen, weil Fahrgäste versuchten, noch in bereits überfüllte Züge einzusteigen. So entstanden oft verlängerte Fahrgastwechselzeiten und langsam ansteigende Verspätungen. Sofern ein Zug im Extremfall zu voll war um weiterzufahren, mussten Fahrgäste aussteigen. Sofern sich Fahrgäste in derartigen Fällen nicht freiwillig zum Ausstieg und z. B. zum Ausweichen auf einen späteren Zug bereit-erklären, musste vom Zugpersonal die Bundespolizei hinzugezogen werden, die anschließend ggfs. die Räumung des Zuges veranlasst hat. In den meisten Fällen konnte eine Räumung jedoch abgewendet werden.

10. wie sie die verschiedenen Vorschläge für ein Nachfolgemodell des 9-Euro-Tickets bewertet;

11. welchen der vorliegenden Vorschläge (Ziffer 10) sie in künftigen Beratungen unterstützen wird;

12. in welcher Höhe sie finanzielle Mittel des Landes für eine Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets bereitstellen wird.

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es kursiert aktuell eine Vielzahl unterschiedlicher Modelle für Nachfolgeregelungen im öffentlichen Raum. Zuletzt wurde durch den Bund ein Vorschlag in den Raum gestellt, ein bundesweites, digitales Abo im Preisbereich von 49 bis 69 Euro je Monat einzuführen. Der Bund hat in Aussicht gestellt, hierfür maximal 1,5 Milliarden Euro bereitzustellen, sofern die Länder mindestens den gleichen Betrag aufwenden.

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben im Regionalisierungsgesetz liegt es jedoch im Grundsatz in der Finanzverantwortung des Bundes, den Ländern eine auskömmliche Finanzierung für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Voraussetzung für den Erfolg einer Nachfolgelösung des 9-Euro-Tickets ist nach Auffassung der Landesregierung auch, dass die Fahrgäste eine gute Qualität im ÖPNV vorfinden. Aus diesem Grund muss eine Nachfolgelösung aus einem Gesamtpaket bestehen. Dieses muss die strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022 beinhalten, um die Grundfinanzierung des ÖPNV zu sichern, Preissteigerungen abzufedern und damit die drohende Abbestellungen von Verkehrsleistungen zu verhindern. Unter diesen Voraussetzungen kann ein Nachfolgeticket zum 9-Euro-Ticket erfolgreich und sinnvoll sein. Dies umfasst auch eine Nachschusspflicht für die vom Bund bereitgestellten Mittel für den Fall, dass die Kosten sich höher entwickeln als in den bisherigen Modellen prognostiziert.

Erst dann ist eine seriöse Abschätzung der finanziellen Folgen für den Haushalt des Landes bzw. des notwendigen Mittelbedarfs möglich. Über die Bereitstellung weiterer Landesmittel müsste der Landtag im Rahmen der anstehenden Beratungen zum Haushaltsentwurf 2023/2024 entscheiden.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor