Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr

Christian Bernreiter

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	München
LT-Drs. 18/25454 01.12.2022	StMB-62-3626-2-11-2	12.04.2023

Beschluss des Bayerischen Landtags vom 1. Dezember 2022 betreffend "9-Euro-Ticket: Bilanz für Bayern"

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

zu dem Beschluss berichte ich wie folgt:

Nutzungsverhalten und Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf Ticketverkäufe

In Bayern haben knapp unter 50 Prozent der Bürgerinnen und Bürger das 9-Euro-Ticket für mindestens einen Monat gekauft. Die Anzahl der Käufe stieg dabei über die Monate hinweg an: Während im Juni 30 Prozent der Befragten das Ticket erworben haben, waren es im Juli 39 und im August 41 Prozent. Im städtischen Raum war die Nutzung mit bis zu 65 Prozent erwartungsgemäß höher als im ländlichen Raum (zwischen 44 und 57 Prozent). Im dörflichen Raum in ländlichen Regionen hat jede bzw. jeder Dritte das Ticket mindestens einmal während des Gültigkeitszeitraums erworben. Rund 80 Prozent der Befragten unter 30 Jahren besaßen das Ticket, in der Altersgruppe zwischen 30 und 64 Jahren waren es knapp 50 Prozent und ab 65 Jahren nur noch 35 Prozent.

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13350
ministerbuero@stmb.bayern.de
www.stmb.bayern.de
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

57 Prozent nutzten den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch das 9-Euro-Ticket häufiger oder sehr viel häufiger als zuvor. Knapp jede bzw. jeder Fünfte nutzte den ÖPNV nach langer Zeit mal wieder oder so gut wie zum ersten Mal. Für regelmäßige Wege wurden gleichermaßen Bus, U-Bahn, S-Bahn und Regionalbahn genutzt. Wurde das Ticket eher selten verwendet, dann eher für unregelmäßige Wege wie Ausflüge mit S-Bahn oder Regionalbahn. Unklar bleibt, inwieweit das 9-Euro-Ticket in Bayern dazu geführt hat, dass der ÖPNV statt dem Auto genutzt wurde oder das Ticket zu zusätzlichen Fahrten geführt hat.

Zum 9-Euro-Ticket in der Region Mainfranken (Regionen Würzburg und Schweinfurt) wurde festgestellt, dass dort 51 Prozent der Fahrgäste ein 9-Euro-Ticket gekauft haben. Weitere 41 Prozent haben das 9-Euro-Ticket über ihr laufendes ÖPNV-Abonnement erhalten. 9 Prozent der Fahrgäste haben in diesem Zeitraum das 9-Euro-Ticket nicht genutzt und einen sonstigen Fahrschein erworben bzw. waren ohne gültige Fahrtberechtigung unterwegs. Der Nutzeranteil des 9-Euro-Tickets im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund betrug etwa 60 Prozent. Im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg lag der Wert bei 40 Prozent.

Die Verteilung der mit dem 9-Euro-Ticket genutzten Verkehrsmittel stellt sich für Bayern wie folgt dar: 26 Prozent entfiel auf den Bus, 28 Prozent auf den Regionalzug, 17 Prozent auf die S-Bahn, 21 Prozent auf die U-Bahn und 8 Prozent auf die Straßenbahn. Zu Fahrkarten- und Abonnementverkäufen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbünde in diesem Zeitraum ist der Staatsregierung nichts bekannt.

Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Bayern

Die Verkehrssituation in Bayern hat sich nach dem 9-Euro-Ticket im Vergleich zurzeit vor dem 9-Euro-Ticket nicht merklich verändert. Das gilt insbesondere für den Modal-Split. Er lag im September/Oktober annähernd unverändert zu vormaligen Messungen bei Fußgängern: rd. 22 Prozent, Radfahrern: rd. 10 Prozent, Motorisiertem Individualverkehr einschließlich Mitfahrern: rd. 60 Prozent sowie ÖPNV: rd. 9 Prozent.

In den Monaten Juni bis August 2022 fiel der Anteil der täglichen PKW-Nutzer in Bayern um 5 Prozentpunkte im Vergleich zu Werten vor der Coronapandemie, während der Anteil der täglichen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzer um je einen Prozentpunkt

anstieg. Der Anstieg beim Radverkehr legt nahe, dass der gemessene Effekt zu Teilen auf die Sommermonate und die Ferienzeit zurückgeht. Im Übrigen dürfte auch verstärktes Homeoffice eine Rolle spielen.

Art der Nutzung

57 Prozent der Käufer gaben an, dass ihr Ticketkauf für sie zu viel mehr Fahrten im ÖPNV geführt hat. 18 Prozent gaben an, das Ticket habe sie dazu verleitet, den ÖPNV erstmalig oder seit langer Zeit mal wieder zu nutzen. 74 Prozent machten mit dem Ticket Ausflüge. 40 Prozent machten Erledigungsfahrten und 32 Prozent nutzten das Ticket für berufliche Wege. 70 Prozent der Ausflügler in die Region gaben an, dass sie ohne das 9-Euro-Ticket wohl das Auto genutzt hätten.

Finanzielle Auswirkungen

In den Monaten Juni bis August 2022 entstanden in Bayern für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Erlösausfälle in Höhe von 91.252.434 Euro, die auf das Angebot des 9-Euro-Tickets zurückzuführen waren. Zu etwaigen Erlösausfällen der einzelnen Verbünde liegen der Staatsregierung keine Daten vor.

Zur Ausgabensituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verbünde in diesem Zeitraum liegen der Staatsregierung keine Daten vor.

Welche Finanzmittel des Bundes nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes für das Ticket wie in Bayern eingesetzt wurden, steht noch nicht abschließend fest. Die Schlussabrechnung der Billigkeitsleistungen im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 erfolgt im Jahr 2024.

Deutschlandticket

Bund und Länder haben sich auf eine jeweils hälftige Finanzierung des Deutschlandtickets geeinigt. Der Bund stellt dafür in den Jahren 2023 bis 2025 jährlich 1,5 Mrd. Euro zur Verfügung. Den gleichen Beitrag leisten die Länder. Im Entwurf des Staatshaushalts 2023 sind insgesamt 635 Mio. Euro für den Ausgleich finanzieller Nachteile durch das Deutschlandticket vorgesehen, davon kommen 317,5 Mio. Euro vom Bund. Für das Jahr 2023 gibt es eine Nachschusspflicht des Bundes, sofern die genannten Mittel nicht ausreichen sollten. Ebenso haben die Länder zugesagt, die Hälfte etwaiger fehlender Beiträge zu leisten.

Angebot im ÖPNV

Der Freistaat ist Aufgabenträger für den SPNV. Im Bereich der dort eingesetzten Verkehrsmittel und Bestellungen wurden Mehrverkehre in der Zeit des 9-Euro-Tickets von den Eisenbahnverkehrsunternehmen soweit möglich durch zusätzliche Verkehrsleistungen abgefedert, die auch zusätzlich vergütet wurden.

Für den allgemeinen ÖPNV sind die kreisfreien Gemeinden und Landkreise Aufgabenträger.

Für die Schieneninfrastruktur sowie die Bahnhöfe und Haltpunkte ist allein der Bund und die DB AG zuständig.

Schlussfolgerungen

Reine Tarifmaßnahmen über kurze Zeiträume verändern den Modal-Split nicht über ihren Geltungszeitraum hinaus. Im Geltungszeitraum hingegen lösen sie mitunter Mehrverkehr im ÖPNV aus.

Für geringe Einkommen können solche reinen Tarifmaßnahmen aus monetären Gründen eine bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsleistungen mit sich bringen.

Höhere Fahrgastzahlen, insbesondere auf vom Freizeitverkehr vermehrt genutzten Strecken, können die Qualität im ÖPNV insgesamt negativ beeinflussen, soweit der Mehrverkehr infrastrukturbedingt oder mangels Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit nicht durch zusätzliche Verkehrsleistungen aufgefangen werden kann. Es war daher richtig, dass sich der Freistaat zunächst für den Ausbau des Angebots eingesetzt hat, bevor er tarifliche Maßnahmen in den Blick nahm.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister