



**Vorlagennummer:** 2026/189  
**Vorlageart:** Beschlussvorlage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

## Verfahren zur Einnahmearaufteilung im hvv

---

**Federführung:** Mobilität  
**Produkte:**

### Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Kreisausschuss (Beratung)	22.06.2026	N
Kreistag (Entscheidung)	25.06.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität (Kenntnisnahme)	23.06.2026	Ö

### Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die Einführung der neuen Methodik zur Einnahmearaufteilung im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) ab dem Abrechnungsjahr 2026. Die Verwaltung wird beauftragt, die hierfür erforderlichen vertraglichen und organisatorischen Maßnahmen gemeinsam mit der hvv GmbH den weiteren Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen umzusetzen.

### Sachverhalt:

#### Ausgangslage

Zwischen den Ländern Schleswig-Holstein (SH), Niedersachsen (NI) und der Freien und Hansestadt Hamburg (HH) bestand keine Einigkeit über die Verteilung der Einnahmen (EAV) im HVV. Das bisherige Einnahmearaufteilungsverfahren ist kompliziert und durch das Deutschlandticket nicht mehr zeitgemäß. Für die Einnahmen aus dem Deutschlandticket käme sowohl eine Verteilung nach den bestehenden Verfahren des HVV als auch nach dem Postleitzahlenprinzip der bundesweiten Regelung (sog. „Stufe 2“) in Frage. Da kein gemeinsames Verständnis über die Anwendbarkeit und die Auswirkungen beider Regelungen sowie über mögliche alternative Verfahren bestand, haben die drei Länder sich deshalb im September 2025 einvernehmlich auf eine Mediation verständigt. Der HVV beauftragte Prof. Dr. Tom Reinhold, den Geschäftsführer von traffiQ, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft der Stadt Frankfurt a.M., als Mediator.

#### Mediationsprozess

Die Mediation erfolgte zwischen Oktober 2025 und April 2026. Der Mediator führte zahlreiche Einzelgespräche mit Vertretern der Länder und deren Verbundgesellschaften (LNVG in Niedersachsen, NAH.SH in Schleswig-Holstein). In gemeinsamen Lenkungsreisen, an denen als Entscheider Frau StS Henckel (SH), Herr StR Bill (HH) und Herr MDg Dr. Wilk (NI) sowie deren Fachabteilungen und Experten aus den Verkehrsverbänden teilgenommen haben, wurde ein neues Einnahmearaufteilungsverfahren vorgestellt und detailliert. Die finanziellen Auswirkungen wurden abgeschätzt, und der Mediator hat Vorschläge für eine neue Verteilung der Einnahmen unterbreitet. Nach intensiven Verhandlungen haben sich die Vertreter der Länder auf ein neues Verfahren und daraus resultierende neue Schlüssel für die Einnahmearaufteilung verständigt.

Die Landkreise als Anteilseigner des HVV wurden ab Februar 2026 einbezogen, sobald die grundsätzliche Einigung zwischen den Ländern erreicht war. Aus den Gesprächen mit den Landkreisen ergaben sich noch punktuelle Anpassungen. Die Eckpunkte der neuen EAV-Regelung sollen im Juni 2026 im HVV-Aufsichtsrat verabschiedet werden; danach sind öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit den Kreisen abzuschließen, so dass die neue EAV ab Jahresende für das Jahr 2026 in Kraft treten kann.



### Neues Einnahmeaufteilungsverfahren

Das neue Einnahmeaufteilungsverfahren ist angebotsorientiert, d.h. die einem Partner zugeschienenen Einnahmen hängen vor allem vom Verkehrsangebot, das für die Fahrgäste relevant ist, ab. Die Messgröße dafür sind Platzkilometer. Ein Land bzw. ein Aufgabenträger kann also seinen Anteil an der Einnahmeaufteilung vergrößern, wenn er das Verkehrsangebot ausweitet. Neben den Platzkm, die mit 80% gewichtet werden, wird die Nachfrage mit der Messgröße Personenkilometer und einem Gewicht von 20% berücksichtigt, um einen Anreiz zu bieten, Angebotsverbesserungen vor allem dann vorzunehmen, wenn eine hohe Fahrgastnachfrage vorliegt. Abschließend wurden Korrekturfaktoren eingesetzt, um eine Verteilung zwischen den Ländern zu erreichen, die unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung, der aktuellen Einnahmesituation und den zukünftigen Erwartungen einen für alle Seiten akzeptablen Kompromiss darstellt. Für das Jahr 2026 ergeben sich daraus die folgenden Anteile: Schleswig-Holstein 16,2%, Hamburg 75,7% und Niedersachsen 8,1%. Ab dem Jahr 2029 wird sich eine Veränderung ergeben, bei der sich der Anteil Hamburgs voraussichtlich um ca. 1,6%-Punkte erhöht, sofern die Investitionen in der aktuell von den Ländern, Kreisen und Kommunen gemeldeten Größenordnung tatsächlich erfolgen.

### Bewertung

Die Verständigung auf das neue Einnahmeaufteilungsverfahren bietet Vorteile für alle Partner.

- Die Logik entspricht dem grundsätzlichen Verbundgedanken und der Logik durchgängiger Tickets: Verbundpartner verständigen sich auf gemeinsame Tarife, die für alle Fahrgäste im Verbundgebiet angewendet werden – es gibt keine unterschiedliche Tarifergiebigkeit auf verschiedenen Streckenabschnitten.
- Es besteht ein Anreiz, das Verkehrsangebot nachfrageorientiert weiterzuentwickeln.
- Der Aufwand ist geringer als bei dem historischen Verfahren, bei dem die Nachfrage durch Verkehrserhebungen und Befragungen ermittelt wird, und weniger willkürlich als bei der Verteilung nach Postleitzahlen.
- Die Planungssicherheit ist höher, weil Veränderungen des Angebots bekannt sind und überschaubaren Einfluss haben.
- Das Verfahren ist zukunftsfähig – alle Änderungen beim Deutschlandticket (Wegfall, Preisanstieg, Konditionen, Billigkeitsleistungen) können abgebildet werden, ohne das Gesamtergebnis zu Lasten eines einzelnen Partners zu verändern.
- Weitere Dissenspunkte konnten aufgelöst werden.

Das Endergebnis stellt einen fairen Kompromiss dar. Keiner der Partner konnte alle seine Ziele erreichen, sondern musste auch Abstriche vornehmen. Im Verhandlungsprozess wurde darauf Wert gelegt, dass vor allem Ziele, die einzelnen Partnern besonders wichtig waren, so weit wie möglich abgebildet werden konnten. So war es für Schleswig-Holstein wichtig, die deutlich höheren Reiseweiten und die durch das Deutschlandticket vor allem im Freizeitverkehr gestiegene Verkehrsnachfrage in der EAV zu berücksichtigen. Für Hamburg war insbesondere die Berücksichtigung der langfristig geplanten erheblichen Investitionen in die U-Bahn bedeutsam. Für Niedersachsen war es vorteilhaft, dass das neue Verfahren das Land besser stellt als die Alternativen einer Verteilung nach Postleitzahlen oder altem HVV-Verfahren.

### Finanzielle Auswirkungen:

a) für die Umsetzung der Maßnahmen: \_\_\_\_\_ €

b) an Folgekosten: \_\_\_\_\_ €

c) Haushaltsrechtlich gesichert:

im Haushaltsplan veranschlagt

durch überplanmäßige/außerplanmäßige Ausgabe



durch Mittelverschiebung im Budget

Begründung:

Sonstiges:

d) mögliche Einnahmen:

wenn ja, umsatzsteuerliche Relevanz der Einnahmen:

ja

nein

klärungsbedürftig

**Klimacheck:**

Was für eine Klimawirkung hat das Vorhaben?

stark positive Klimawirkung

positive Klimawirkung

keine oder geringe Klimawirkung

negative Klimawirkung

stark negative Klimawirkung

Ergebnis des KlimaChecks (in Tabellenform) einfügen:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
0 Keine oder geringe Klimawirkung!	Strategie (0)
<b>Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:</b>	

**Anlage/n**

Keine