

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Erste Bilanz, aktueller Stand und Zukunft des 49-Euro-Tickets

Seit dem 1. Mai 2023 gilt das „Deutschlandticket“ bzw. das „49-Euro-Ticket“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/wissing-im-bundestag-zum-deutschlandticket.html). Das digital buchbare, monatlich kündbare Abonnement berechtigt zu bundesweiten Fahrten im Nah- und Regionalverkehr. Nach Zahlen des Branchenverbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben seit Einführung ca. 11 Millionen Menschen das Ticket genutzt (vgl. www.vdv.de/deutschlandticket.aspx). Die erste Bilanz ist aus der Sicht der Fragesteller dennoch in mehrfacher Hinsicht durchwachsen.

Nach dem Stand der Marktforschung im Juli/August 2023 hatten 42 Prozent der Käufer des 49-Euro-Tickets schon vorher ein ÖPNV-Abo (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr), 47 Prozent sind Neuabonnenten, die zwar vorher auch Bus und Bahn genutzt haben, aber nun mit dem 49-Euro-Ticket erstmals ein Abo abgeschlossen haben und lediglich 8 Prozent der Käufer sind Neukunden, die den ÖPNV vorher nicht genutzt haben (www.vdv.de/deutschlandticket.aspx).

Auch die mit der Einführung des Tickets verbundenen Erwartungen, dass mehr Menschen statt des eigenen PKWs künftig den ÖPNV nutzen würden, hat sich nach Ansicht der Fragesteller nicht erfüllt: Wissenschaftler der Technischen Universität (TU) München haben herausgefunden, dass bei Personen, welche das 49-Euro-Ticket abonniert haben, der Anteil der Nutzung des öffentlichen Verkehrs an ihrer Tagesmobilität nur marginal steigt, nämlich im Schnitt um 5 bis 7 Prozentpunkte (www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/deutschlandticket-fuehrt-kaum-zum-verzicht-aufs-auto).

Auf lediglich 0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung im Jahr schätzt das Umweltbundesamt den Effekt des Tickets – bei einer Gesamtemission von knapp 148 Millionen Tonnen im Verkehrssektor im Jahr 2022. Somit ist die Wirkungskraft des 49-Euro-Tickets auch hinsichtlich des Klimaschutzes mit 0,4 Prozent Einsparung geringfügig (www.spiegel.de/wirtschaft/49-euro-ticket-und-klimaschutz-beliebt-und-wirkungslos-a-3eca567f-8370-4e76-94b7-153014b3d14c).

Die Kosten des 49-Euro-Tickets werden im Jahr 2024 auf etwa 4,1 Mrd. Euro taxiert. Bislang teilt sich der Bund mit den Ländern die Kosten. Über die Finanzierung im Jahr 2024 gibt es seit Monaten Unklarheiten (www.spiegel.de/auto/deutschlandticket-stendal-schert-aus-wie-das-49-euro-ticket-in-gefahr-geraet-a-750b3f3a-86ff-49b5-bbf1-258850728fa6). Im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) im November 2023 einigten sich die Regierungschefs der Länder mit dem Bundeskanzler Olaf Scholz darauf, dass das Ticket erhalten und Teile der Finanzierungslücke 2024 durch nichtausgegebene Mittel aus dem

Jahr 2023 gedeckt werden sollen. Die langfristige Finanzierung blieb jedoch unklar (www.zeit.de/news/2023-12/13/diskussion-um-49-euro-ticket-droht-das-ende).

Am 22. Januar 2024 haben sich bei einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) Bund und Länder darauf verständigt, dass das 49-Euro-Ticket im Jahr 2024 zunächst weiterhin 49 Euro im Monat kosten soll. Es gibt jedoch keine Zusage, dass Einnahmeverluste, auch wenn sie über die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Mittel hinausgehen, vollständig ausgeglichen werden. Durch die nicht vorhandene „Nachschusspflicht“ ist das Ticket damit aus Sicht der Fragesteller nicht auskömmlich finanziert. Ohne eine signifikante Preiserhöhung werden nach Auffassung der Fragesteller spätestens im Jahr 2025 die zur Finanzierung des 49-Euro-Tickets erforderlichen Mittel fehlen. Somit bleiben die Finanzierung nach wie vor ungeklärt (www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/deutschlandticket-preis-100.html), die Zukunft des Tickets unsicher, und die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände sehen sich weiterhin mit hohen wirtschaftlichen Risiken konfrontiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Zwischenbilanz zieht die Bundesregierung neun Monate nach Einführung des 49-Euro-Tickets auch mit Blick auf den qualitativen Ausbau des ÖPNV in Stadt und Land?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die Zukunftsperspektive des Tickets ein?
3. Geht die Bundesregierung davon aus, dass das Ticket über das Jahr 2025 hinaus bestehen bleibt, wenn ja, wie stellt sich die Bundesregierung die langfristige Finanzierung des 49-Euro-Tickets vor, und wenn nein, warum nicht?
4. Plant die Bundesregierung, sich auch über 2025 hinaus am 49-Euro-Ticket zu beteiligen, wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass das 49-Euro-Ticket langfristig allein durch die Länder angeboten werden sollte, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
6. Erwartet die Bundesregierung eine Preissteigerung beim 49-Euro-Ticket ab dem Jahr 2025, wenn ja, warum, und in welchem Umfang, wenn nein, warum nicht?
7. Hat die Bundesregierung eigene Erkenntnisse zur Preissensibilität bei den Nutzerinnen und Nutzern des 49-Euro-Tickets, wenn ja, welche, und wenn nein, will sie diese Komponente untersuchen lassen?
8. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es im Jahr 2024 zu keiner Preissteigerung des 49-Euro-Tickets kommen wird, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche entsprechende Finanzmittel bereitzustellen, um die Finanzierung des Tickets sicherzustellen?
9. Besteht aus Sicht der Bundesregierung das Risiko einer möglichen Finanzierungslücke für Verkehrsunternehmen von bis zu 1 Mrd. Euro im Jahr 2024, wenn ja, warum, und welches, und wie soll aus Sicht der Bundesregierung mit solch einem Risiko umgegangen werden, und wenn nein, warum nicht?

10. Teilt die Bundesregierung die Befürchtungen der Branche, dass durch die unsichere Finanzierung des Tickets weniger 49-Euro-Tickets verkauft werden als möglich wären (vgl. www.wiwo.de/politik/deutschland/milliarden-zusatzkosten-erwartet-wird-das-deutschlandticket-bald-schon-teurer-/29398276.html), und was plant die Bundesregierung, um diese Unsicherheit zu reduzieren?
11. Werden durch die hohen Kosten für das 49-Euro-Ticket Finanzmittel für die Modernisierung und den Ausbau des ÖPNVs fehlen, und wenn ja, wie positioniert sich die Bundesregierung zu diesem Umstand?
12. Wie will die Bundesregierung trotz der hohen Kosten für das 49-Euro-Ticket das Angebot des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum verbessern, sodass zukünftig mehr Menschen das Ticket nutzen könnten?
13. Wann soll der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarte Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) mit den Ländern geschlossen werden?
14. Aus welchen Gründen wurde der AMP bisher noch nicht geschlossen?
15. Wie viele Tickets des digitalen 49-Euro-Tickets wurden seit dem 1. Mai 2023 verkauft?
16. Werden die verkauften 49-Euro-Tickets digital erfasst, und wenn nein, warum nicht?
17. Liegen der Bundesregierung genaue Zahlen zu den verkauften 49-Euro-Tickets vor, und wenn nein, warum nicht?
18. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsunternehmen, die das 49-Euro-Ticket anbieten, durch die jeweiligen Länder verpflichtet, alle verkauften Tickets zu melden, wenn nein, warum nicht?
19. Wie oft wurden seit der Einführung am 1. Mai 2023 49-Euro-Tickets abonniert und wieder gekündigt?
20. Wie hoch ist der Anteil der Nutzer, die das Ticket länger als einen Monat abonniert haben?
21. Zieht die Bundesregierung eine Änderung des 49-Euro-Tickets zu einem mindestens sechs oder zwölf Monate dauernden Abonnement in Erwägung, um den Verkehrsunternehmen mehr Planungs- und Finanzierungssicherheit zu gewährleisten, wenn die Bundesregierung dies ablehnt, aus welchem Grund?
22. Wie bewertet die Bundesregierung die Kündigungsfrist, die jeden Monat bis zum Zehnten des laufenden Monats erfolgen muss?
23. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass es Verkehrsunternehmen gibt, die das 49-Euro-Ticket anbieten und eine Kündigungsfrist den ganzen Monat über ermöglichen?
24. Wie wird die Bundesregierung die Erfassung der Anzahl der verkauften 49-Euro-Tickets verbessern?
25. Wie wird die Bundesregierung die Datenlage hinsichtlich der Nutzung des 49-Euro-Tickets verbessern?
26. Wie möchte die Bundesregierung neue Kunden für das 49-Euro-Ticket gewinnen?
27. Wie wird die Bundesregierung verhindern, dass aufgrund fehlenden Einnahmeausgleichs Aufgabenträger das 49-Euro-Ticket möglicherweise zukünftig nicht mehr anbieten können?

28. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg des 49-Euro-Tickets hinsichtlich des Klimaschutzes, vor dem Hintergrund, dass das Umweltbundesamt davon ausgeht, dass durch das Ticket lediglich 0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr eingespart werden?
29. Wie bewertet die Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis (0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung für 3 Mrd. bzw. 4,1 Mrd. Euro pro Jahr) des 49-Euro-Tickets für die CO₂-Einsparung, und wie stellt sich dies nach Meinung der Bundesregierung im Verhältnis zu anderen Maßnahmen zur CO₂-Einsparung dar?
30. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg des 49-Euro-Tickets hinsichtlich des „Umsteigeeffekts“ vom Individualverkehr auf den ÖPNV, vor dem Hintergrund, dass lediglich rund 8 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer Neukunden sind?
31. Profitieren aus Sicht der Bundesregierung insbesondere Pendlerinnen und Pendler vom 49-Euro-Ticket?
32. Durch welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, den Anteil der Käuferinnen und Käufer des 49-Euro-Tickets, die den ÖPNV vorher nicht genutzt haben, zu vergrößern?
33. Wie hoch ist der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer des 49-Euro-Tickets in Städten und städtischen Gebieten, und wenn die Bundesregierung nicht über die Zahlen verfügt, warum nicht?
34. Wie hoch ist der Anteil der Nutzerinnen und Nutzer des 49-Euro-Tickets im ländlichen Raum, und wenn die Bundesregierung nicht über die Zahlen verfügt, warum nicht?
35. Welche Möglichkeiten zur Erweiterung von Mitnahmemöglichkeiten im Rahmen des 49-Euro-Tickets bestehen aus Sicht der Bundesregierung, und zieht die Bundesregierung diese Möglichkeiten in Betracht?
36. Wie viele Haushaltsmittel, die für das 49-Euro-Ticket 2023 vorgesehen waren, sind aktuell übrig?
37. Wird es nach Meinung der Bundesregierung auch im Jahr 2024 Überträge aus nichtverausgabten Finanzmitteln geben (www.ad-hoc-news.de/politik/die-spd-setzt-auf-einen-weiterhin-stabilen-preis-des-deutschlandtickets/64691747)?
38. Wird die Bundesregierung, die im Jahr 2023 nichtverausgabten Mittel für das 49-Euro-Ticket vollständig und zusätzlich zu den 2024 vorgesehenen Mitteln in das Jahr 2024 übertragen und den Ländern zur Verfügung stellen, wenn nein, warum nicht?
39. Wann wird es nach Kenntnis der Bundesregierung eine finale Einnahmeaufteilung (Stufe 3) geben?
40. Welche Länder haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Allgemeine Vorschrift zum 49-Euro-Ticket, wenn es keine flächendeckend Allgemeinen Vorschriften der Länder zum 49-Euro-Ticket gibt, warum nicht, und wie kann dem aus Sicht der Bundesregierung begegnet werden?
41. Werden die Verkehrsunternehmen, die das 49-Euro-Ticket vertreiben, aktuell zur Mitwirkung an der Einnahmeaufteilung verpflichtet, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

42. Ist der Bundesregierung bekannt, ob manche Verkehrsunternehmen ihre Einnahmen nicht melden und so deren zusätzliche Einnahmen nicht verteilt werden (vgl. www.zeit.de/mobilitaet/2023-12/49-euro-ticket-kuendigung-frist-deutschlandticket-mopla/seite-2)?
- a) Wenn ja, warum gehen weder der Bund noch die Länder gegen diese Verletzung der Bestimmungen des Koordinierungsrats vor?
 - b) Wenn ja, befürwortet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund eine gesetzliche Regelung vonseiten der Länder, und wenn nein, warum nicht?
43. Wie ist die Finanzierung der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Deutschland-Ticket durch Bund und Länder geregelt?

Berlin, den 13. Februar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

