

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10322 –**

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

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](https://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](https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx)). Die erste Bilanz ist aus der Sicht der Fragesteller dennoch in mehrfacher Hinsicht durchgewachsen.

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](https://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-auf-auto](https://www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/deutschlandticket-fuehrt-kaum-zum-verzicht-auf-auto)).

Auf lediglich 0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-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](https://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/a](https://www.spiegel.de/a)

uto/deutschlandticket-stendal-schert-aus-wie-das-49-euro-ticket-in-gefahr-ger-aet-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](http://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/innland/gesellschaft/deutschlandticket-preis-100.html](http://www.tagesschau.de/innland/gesellschaft/deutschlandticket-preis-100.html)), die Zukunft des Tickets unsicher, und die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände sehen sich weiterhin mit hohen wirtschaftlichen Risiken konfrontiert.

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?

Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg, es konnten bereits sehr viele Menschen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewonnen werden. Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 15 bis 18 sowie 34 und 35 verwiesen.

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?

Die Fragen 2 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach erfolgter Auswertung der verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen des Deutschlandtickets in den Jahren 2023 und 2024 wird im Jahr 2025 ein erneutes Gesetzgebungsverfahren erforderlich werden, um auf der Grundlage der

dann erfolgten Regelungen zum Nachteilsausgleich die weitere Finanzierung des bundesweit gültigen Nahverkehrstickets dauerhaft zu sichern.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder werden bei der Prognose der Entwicklung der Verkaufszahlen des Deutschlandtickets und der hierfür benötigten Mittelbedarfe von einer Szenario-AG der ÖPNV-Branche unterstützt. In der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 22. Januar 2024 haben sich die Länder darauf verständigt, den Einführungspreis des Deutschlandtickets von 49 Euro je Monat bis auf Weiteres für das Jahr 2024 stabil zu halten und auf der Grundlage fortlaufend aktualisierter Daten der Szenario-AG der Branche die weiteren Entscheidungen für das Deutschlandticket zu treffen.

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-teuer-29398276.html](http://www.wiwo.de/politik/deutschland/milliarden-zusatzkosten-erwartet-wird-das-deutschlandticket-bald-schon-teuer-29398276.html)), und was plant die Bundesregierung, um diese Unsicherheit zu reduzieren?

Nein, denn die Länder haben sich darauf verständigt, den Einführungspreis des Deutschlandtickets von 49 Euro je Monat bis auf Weiteres stabil zu halten.

Zu Fragen der Weiterentwicklung und Förderung des Verkaufs des Deutschlandtickets steht der Bund zudem im regelmäßigen Dialog mit den Ländern.

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?

Die „regulären“ Regionalisierungsmittel sind von der Bundesregierung in den vergangenen Jahren mehrfach deutlich erhöht worden und steigen in den kommenden Jahren weiter an. Für das Deutschlandticket werden zusätzliche Regionalisierungsmittel aufgebracht. Bund und Länder beteiligen sich mit jeweils 1,5 Mrd. Euro. Zuständig für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV sind Länder und Kommunen. Der Bund unterstützt die Länder bei der

Wahrnehmung dieser Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz.

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?

Im ländlichen Raum profitieren Pendlerinnen und Pendler vom Deutschlandticket, weil durch das Ticket die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Alltag einfacher und preiswerter wird. Das Ticket unterstützt auch die Intermodalität. Mit einer konsequenten Vernetzung der Verkehrsträger sowie einer engen Verknüpfung individueller und öffentlicher Mobilität kann ein wesentlicher Beitrag für klima-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehr geleistet werden.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Beratungen zwischen Bund, Ländern und den kommunalen Spitzenverbänden im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspakts werden weiter fortgeführt. Bisher wurden ein gemeinsames, deutschlandweit gültiges Leitbild sowie Beiträge zu einer transparenteren Darstellung der Mittelverwendung erarbeitet.

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?
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?

Die Fragen 15 bis 18 sowie 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen sind durch die Beschlüsse des Koordinierungsrats von Bund und Ländern vom 20. März 2023 und 6. April 2023 verpflichtet, die von ihnen verkauften Deutschlandtickets an die Datensammelstelle zu melden. Mit der Einrichtung dieser Datensammelstelle wurden der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo), der Bundesverband SchienenNah-

verkehr (BSN) und die Deutschlandtarifverbund GmbH (DTV) beauftragt. Neben der Schaffung einer neuen technischen Plattform waren die erforderlichen Verfahren und Prozesse für alle meldenden Tariforganisationen zu definieren und einzuführen. Nach einer Übergangsphase, in der für die öffentliche Kommunikation vorrangig auf die vom VDV aus der Evaluation ermittelten Ergebnisse zurückgegriffen wurde, konnte in den vergangenen Monaten die Qualität der Datenmeldungen deutlich verbessert werden. Hier sind aus Sicht der Bundesregierung dennoch weitere Anstrengungen notwendig.

Gemäß den aktuellen Ergebnissen der Marktforschung des VDV nutzen jeden Monat rund 11 Millionen Fahrgäste das Deutschlandticket. Darunter sind fast 1 Million Fahrgäste, die den ÖPNV vorher nicht oder kaum genutzt haben.

Ausweislich der Daten der Datensammelstelle wurden seit Mai 2023 bisher rd. 74,6 Millionen Deutschlandtickets verkauft (Stand: 22. Februar 2024).

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?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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?

Nach grundsätzlicher Verständigung zwischen Bund und Ländern wurden mit der Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Rahmenbedingungen für das Deutschlandticket als digitales, deutschlandweit gültiges Ticket für den ÖPNV zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement geschaffen.

Überlegungen bezüglich einer möglichen Änderung der Laufzeit des Abonnements gibt es bisher nicht.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bund und Länder haben sich auf einheitliche Tarifbedingungen für das Deutschlandticket verständigt. Dabei wurde auch die Kündigungsfrist zum 10. des Monats festgelegt.

Es ist nun Sache der Länder, für eine bundesweit einheitliche Anwendung dieser Tarifbestimmungen zu sorgen.

26. Wie möchte die Bundesregierung neue Kunden für das 49-Euro-Ticket gewinnen?
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?

Die Fragen 26 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aus Sicht der Bundesregierung ist es von entscheidender Bedeutung, dass so viele neue Kunden wie möglich für das Deutschlandticket gewonnen werden. Es ist insbesondere Sache der für den Nahverkehr zuständigen Länder, gemeinsam mit der Branche hierzu weitere Maßnahmen zu ergreifen.

27. Wie wird die Bundesregierung verhindern, dass aufgrund fehlenden Einnahmeausgleichs Aufgabenträger das 49-Euro-Ticket möglicherweise zukünftig nicht mehr anbieten können?

Das Verfahren der Antragstellung und der Gewährung der Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket wird von den Ländern organisiert. Hierfür wurde eine Musterrichtlinie für das Jahr 2024 abgestimmt, die die Kernpunkte des Ausgleichs regelt und die jeweils in eine Förderrichtlinie des Landes mündet.

Die Aufgabenträger der Länder und die Verkehrsunternehmen sind gehalten, die notwendigen Schritte zu unternehmen, damit das Deutschlandticket auch weiterhin Bestand hat.

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 CO<sub>2</sub> im Jahr eingespart werden?
29. Wie bewertet die Bundesregierung das Kosten-Nutzen-Verhältnis (0,5 bis 0,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung für 3 Mrd. bzw. 4,1 Mrd. Euro pro Jahr) des 49-Euro-Tickets für die CO<sub>2</sub>-Einsparung, und wie stellt sich dies nach Meinung der Bundesregierung im Verhältnis zu anderen Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-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?

Die Fragen 28 bis 30 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Deutschlandticket als bisher beispielloser und grundlegender Vereinfachung der ÖPNV-Tarife sind Unsicherheiten bei der Bewertung künftiger Wirkungen auf das Verhalten der Nutzenden besonders ausgeprägt. Nach Berechnungen auf der Grundlage bislang vorliegender Daten im Rahmen einer Marktforschung zum Deutschlandticket, die der VDV im Auftrag von Bund und Ländern begleitend durchführt, werden pro Jahr mindestens 1,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. In Frage 28 wird auf die Berechnungen im Zuge der Erstellung zum Projektionsbericht 2023 verwiesen (veröffentlicht August 2023). Zum Zeitpunkt der Berechnungen war die Daten- und Erkenntnislage zu begrenzt für eine Modellierung von über die kurzfristige Verlagerung hinaus gehenden sys-

temischen Effekten. Eine abschließende Bewertung der Treibhausgasminde- rungswirkung des Deutschlandtickets ist derzeit noch nicht möglich.

Mit dem Deutschlandticket verfolgt die Bundesregierung vielfältige Ziele, wie die Entlastung der Bürgerinnen und Bürger von Kosten für den ÖPNV, die Vereinfachung der Nutzung des ÖPNV durch den Abbau übermäßig komplexer Tarifstrukturen, die Digitalisierung sowie die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch für Neukunden. Die Bundesregierung geht zudem davon aus, dass das Potenzial an Neukunden noch nicht ausgeschöpft ist und ermuntert daher die Branche, die Gewinnung von Neukunden weiterhin aktiv zu betreiben.

31. Profitieren aus Sicht der Bundesregierung insbesondere Pendlerinnen und Pendler vom 49-Euro-Ticket?

Pendlerinnen und Pendler profitieren in besonderem Maße vom Deutschlandticket, da sie eine hohe Nutzungsintensität des Tickets aufweisen, mitunter weite Distanzen zurücklegen, zudem häufig über Tarifgrenzen hinweg unterwegs sind (beispielsweise durch Einpendeln aus dem Umland in einen Ballungsraum) und dadurch bisher meist von relativ hohen Ticketpreisen betroffen waren.

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?

Die Fragen 33 und 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auswertung der Daten nach Raumtypen ist vorgesehen und soll in einer BMDV-eigenen Evaluation umgesetzt werden.

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?

Das Deutschlandticket hat bereits jetzt die Tarifsystematik vereinfacht und die Attraktivität des ÖPNV erhöht. Es ermöglicht die deutschlandweite Nutzung des ÖPNV und ist damit ein wichtiger Beitrag, Mobilität attraktiver und erschwinglicher zu machen. Der Bund wird weiterhin Gespräche mit den Ländern führen und gemeinsam mit diesen die Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Deutschlandtickets prüfen.

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](http://www.ad-hoc-news.de/politik/die-spd-setzt-auf-einen-weiterhin-stabilen-preis-des-deutschlandtickets/64691747))?

Die Fragen 36 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Höhe der nicht verbrauchten Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket für die Jahre 2023 und 2024 werden erst nach Abschluss der endgültigen Abrechnung im Jahr 2025 bzw. 2026 feststehen. Das Antragsverfahren wird von den Ländern organisiert, diese werden dem Bund die entsprechenden Nachweise vorlegen.

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?

§ 9 des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes regelt, dass für das Jahr 2023 die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile ausgeglichen werden. Für das Kalenderjahr 2023 ist nach Vorlage der endgültigen Daten zu prüfen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile hälftig auszugleichen. Sollte die Prüfung ergeben, dass der Betrag für das Jahr 2023 nicht ausgereicht hat, um die finanziellen Nachteile hälftig auszugleichen, steht den Ländern ein Betrag in Höhe der Hälfte des Betrages zu, den die finanziellen Nachteile den Betrag von 3 Mrd. Euro übersteigen. Sollte die Prüfung ergeben, dass der Betrag im Jahr 2023 zu hoch war, um die finanziellen Nachteile hälftig auszugleichen, steht dem Bund ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung zu.

Im Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 wurde vereinbart, dass im Jahr 2023 zur Verfügung gestellte und nicht verbrauchte Mittel im Jahr 2024 für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aus dem Deutschlandticket eingesetzt werden können (abrufbar unter [https://hessen.de/sites/hessen.hessen.de/files/2023-11/mpk\\_bundeskanzler\\_6.11.\\_top\\_8\\_deutschlandticket.pdf](https://hessen.de/sites/hessen.hessen.de/files/2023-11/mpk_bundeskanzler_6.11._top_8_deutschlandticket.pdf)). Dazu ist das Regionalisierungsgesetz zu ändern.

39. Wann wird es nach Kenntnis der Bundesregierung eine finale Einnahmearaufteilung (Stufe 3) geben?

Gemäß dem Beschluss des Koordinierungsrats vom 20. März 2023 soll mit Wirkung zum 1. Januar 2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmearaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht werden (sogenannte Stufe 3). Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und anschließend dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

41. Werden die Verkehrsunternehmen, die das 49-Euro-Ticket vertreiben, aktuell zur Mitwirkung an der Einnahmearaufteilung 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-kuendung-frist-deutschlandticket-mopla/seite-2](http://www.zeit.de/mobilitaet/2023-12/49-euro-ticket-kuendung-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?

Die Fragen 41 bis 42b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einnahmenaufteilung wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt. Dabei haben die Länder sicherzustellen, dass alle Unternehmen, die das Deutschlandticket vertreiben, zur Mitwirkung an der Einnahmenaufteilung verpflichtet werden.

43. Wie ist die Finanzierung der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Deutschland-Ticket durch Bund und Länder geregelt?

Die Datensammelstelle dient der schnellen Bereitstellung der Verkaufszahlen des Deutschlandtickets sowie aller weiteren Tickets mit ihren Einnahmen für die Evaluation und ist im späteren Verlauf ein geeignetes Werkzeug für die Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket. Die von den Beteiligten der Branche (VDV, bdo, BSN und DTV) zu diesem Zweck gebildete Arbeitsgemeinschaft (Arge) erhält ein jährliches Budget. Die Beschlussfassung dazu erfolgt im Koordinierungsrat. Entsprechend der Vereinbarungen in der Musterrichtlinie 2024 erfolgt die Abrechnung zunächst über das Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz, Nordrhein-Westfalen. In der finalen Abrechnung bzw. der länderinternen Mittelumverteilung wird sichergestellt, dass die Aufwendungen je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen und zwischen den Ländern entsprechend der insgesamt eingetretenen Ausgleichsnotwendigkeit verteilt werden.





