

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Aktueller Stand zum 49-Euro-Ticket

Über ein Jahr nach Einführung des „49-Euro-Tickets“ – auch Deutschlandticket genannt – ist seine Zukunft aus Sicht der Fragesteller, von Branchenverbänden, Medien und der Mehrheit der Länder ungewiss (vgl. www.fr.de/verbraucher/verbraucherschutz-klarheit-49-euro-ampel-regierung-schloz-bahn-db-deutschlandticket-zukunft-zr-92755321.html). Insbesondere der aktuelle Preis von 49 Euro pro Ticket und Monat ist aus Sicht von Branchenexperten nicht zu halten, ohne dass Bund und Länder ihren heutigen jeweils hälftigen Anteil massiv erhöhen. Die Länder beabsichtigen eine Erhöhung des Ticketpreises spätestens ab dem nächsten Jahr – der damalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Michael Theurer, hielt die voraussichtliche Preiserhöhung für „durchaus vorhersehbar und auch angemessen“ (vgl. www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/deutschlandticket-preis-102.html).

Im Laufe des Jahres 2024 hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder in diesen Zusammenhängen unter anderem die folgenden Entscheidungen zur Zukunft des Tickets getroffen: Im Januar 2024 wurde bei einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz beschlossen, dass „der monatliche Ticketpreis von 49 Euro im Jahr 2024 beibehalten wird“ (vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-01-22-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/24-01-22-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3). In der Sonder-Verkehrsministerkonferenz im April 2024 forderten die Länder die Bundesregierung erneut auf, „unverzüglich die erforderliche Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Übertragung der Restmittel 2023 auf das Jahr 2024“ vorzunehmen und „diese Überjährigkeit der Mittelverwendung auf den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025“ auszudehnen (vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-29-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/24-04-29-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=5). Im Juli 2024 lehnen die Länder im Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz wesentliche Inhalte des von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurfs zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes ab. Außerdem gehen sie von einer Preiserhöhung des Tickets im nächsten Jahr aus. Der neue Ticketpreis soll im Herbst 2024 festgelegt werden (vgl. www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-07-08-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/24-07-08-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Nachdem die Fraktion der CDU/CSU die Bundesregierung bereits Anfang 2024 umfangreich zum 49-Euro-Ticket befragt hat, und die Bundesregierung aus Sicht der Fragesteller keine substanziellen Antworten zu relevanten Punkten gegeben hat, ist es aus Sicht der Fragesteller notwendig, Klarheit zur Zukunft des 49-Euro-Tickets zu erhalten (vgl. dip.bundestag.de/drucksache/auf-die-kleine-anfrage-drucksache-20-10322-erste-bilanz-aktueller-stand/272995).

Das gebietet aus Sicht der Fragesteller die Verantwortung für den Bundeshaushalt, die Haushalte der Länder sowie das hohe finanzielle Risiko, dass insbesondere die Kommunen hinsichtlich ihrer Rolle als Aufgabenträger und auch Gesellschafter von Verkehrsunternehmen tragen.

Mehr und mehr drängt sich aus Sicht der Fragesteller der Eindruck auf, dass die Bundesregierung die Verantwortung und den Gestaltungswillen für das 49-Euro-Ticket vollständig ab- und in die Hände der Länder geben will. So hat die Bundesregierung über ein halbes Jahr gebraucht, um eine im November 2023 vereinbarte Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen. Mit dem Gesetzentwurf plant die Bundesregierung die vereinbarte Übertragung von im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommenen Mitteln des Bundes auf das Jahr 2024 und eine Erweiterung der Übertragbarkeit auf 2025. Gleichzeitig sollen die Regionalisierungsmittel einmalig um den gleichen Betrag (350 Mio. Euro) im Jahr 2025 gekürzt werden. Die Nachzahlung dieser Mittel soll 2026 erfolgen, wenn nicht näher benannte Nachweise der Länder, für die „ordnungsgemäße“ Verwendung erbracht werden. Welche Kriterien dazu zu erfüllen sind, lässt die Bundesregierung offen. Die Länder lehnen die geplanten Änderungen strikt ab (vgl. Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom Juli 2024).

Aus Sicht der Fragesteller geht die Zukunft des 49-Euro-Tickets zulasten des eigentlichen Ziels, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken. Schleswig-Holstein plant als erstes Land konkret Abbestellungen im ÖPNV aufgrund fehlender Bundesmittel (vgl. www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/VII/Presse/PI/2024/II_2024/240614_Abbestellungen.html). Weitere Länder haben ein ähnliches Vorgehen angekündigt. Gleichzeitig bauen die Kommunen ihre Verkehre nicht wie geplant aus, sondern streichen Angebote oder kündigen dies an (vgl. kommunal.de/warnung-49-euro-ticket-fuehrt-zur-ausduennung-des-oepnv). Dieses Vorgehen ist nicht nur auf die Folgen eines übereilten und unbedachten Einführens des 49-Euro-Tickets zurückzuführen. Vielmehr ist auch der sogenannte Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV, den die Bundesregierung mit den Ländern, Kommunen und der Branche abschließen wollte, bisher nicht zustande gekommen. Hinzukommt, dass die Verkaufszahlen des Tickets mittlerweile stagnieren (vgl. www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/wirtschaft/deutschlandticket-entwicklung-e672676/?reduced=true).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, damit das 49-Euro-Ticket zum gleichen Preis über das Jahr 2025 hinaus bestehen bleibt, und wenn ja, welche?
2. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, wie die langfristige Finanzierung über 2025 hin geregelt werden könnte, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
3. Plant die Bundesregierung, sich über 2025 hinaus an der Finanzierung des 49-Euro-Tickets zu beteiligen, wenn ja, in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
4. 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?
5. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der Länder, den Einführungspreis des Tickets von 49 Euro je Monat bis auf Weiteres für das Jahr 2024 stabil zu halten?

6. In welcher Form war die Bundesregierung in die Entscheidung, den Einführungspreis des Tickets nicht zu erhöhen, eingebunden, und wenn die Bundesregierung nicht in diese Entscheidung eingebunden war, warum nicht?
7. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der Länder, den Ticketpreis ab 2025 erhöhen zu wollen?
8. Welche „Effizienzreserven“, von denen der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und andere Vertreter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sprechen, werden durch das 49-Euro-Ticket in den Vertriebsstrukturen und bei der Zahl der Verkehrsverbünde nach Kenntnis der Bundesregierung freigesetzt (vgl. [background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/theurer-preiserhoehung-beim-deutschlandticket-angemessen#:~:text=Die%20Verkehrsminister%20der%20L%C3%A4nder%20hatten,Milliarden%20Euro%20f%C3%BCr%20das%20Deutschlandticket\)](https://www.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/theurer-preiserhoehung-beim-deutschlandticket-angemessen#:~:text=Die%20Verkehrsminister%20der%20L%C3%A4nder%20hatten,Milliarden%20Euro%20f%C3%BCr%20das%20Deutschlandticket)?))?
9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Vielzahl unterschiedlicher Tarifbestimmungen des 49-Euro-Tickets, z. B. hinsichtlich der Mitnahme von Dritten, Fahrrädern oder Hunden?
10. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, und welche plant sie, um bundesweit einheitliche Tarifbestimmungen zu erreichen, und wenn ja, welche?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um das Ticket weiterzuentwickeln und zu fördern (bitte pro Maßnahme aufführen)?
12. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur Verkaufsförderung des 49-Euro-Tickets?
13. Welche Prioritäten setzt die Bundesregierung beim Angebot des ÖPNV durch Infrastruktur und Betrieb gegenüber der Preissubventionierung für den einzelnen Kunden?
14. Aufgrund welcher rechtlichen Grundlagen sieht die Bundesregierung für den im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarten Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) die Kompetenz beim Bund?
15. Aus welchen Gründen wurde der AMP bisher noch nicht geschlossen?
16. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Abschluss des AMP?
17. Wie ist der aktuelle Stand der Beratungen zum AMP?
18. Welche Vorbehalte gegen den AMP tragen insbesondere die Länder und Kommunen vor, und wie entgegnet die Bundesregierung diesen Vorbehalten (bitte vor allem hinsichtlich der Gesamtfinanzierung des ÖPNV und der Finanzierung des 49-Euro-Tickets aufführen)?
19. Werden die Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2026 bedarfsgerecht um rund 3 Mrd. Euro pro Jahr aufgestockt, und wann wird die Bundesregierung diesen Finanzbedarf zur Verfügung stellen?
20. Wie viele Tickets des digitalen 49-Euro-Tickets wurden seit dem 1. Mai 2023 verkauft?
21. Wie viele Tickets des digitalen 49-Euro-Tickets wurden seit dem 1. Januar 2024 verkauft?
22. In welcher Form werden die verkauften 49-Euro-Tickets digital erfasst, und wenn dies nicht der Fall ist, warum nicht?

23. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsunternehmen, die das 49-Euro-Ticket anbieten, durch die Länder verpflichtet, alle verkauften Tickets zu melden, und wenn nein, warum nicht?
24. Wird die Bundesregierung die Erfassung der Anzahl der verkauften 49-Euro-Tickets verbessern, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
25. Wird die Bundesregierung die Datenlage hinsichtlich der Nutzung des 49-Euro-Tickets verbessern, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?
26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Deutschen Landkreistages, dass das Risiko für den Defizitenausgleich nach derzeitiger Rechtslage „weiterhin allein bei den kommunalen Aufgabenträgern“ liege (vgl. www.landkreistag.de/presseforum/pressemitteilungen/3392-deutschlandticket-alle-wesentlichen-baustellen-bleiben-ungeloest#:~:text=Der%20Deutsche%20Landkreistag%20stellt%20ern%C3%BChtert,weiterhin%20auf%20Sicht%20gefahren%20werden), wenn ja, warum setzt sich die Bundesregierung nicht dafür ein, dass alle Länder einen gesetzlichen Anwendungsbefehl festlegen, und wenn nein, warum nicht?
27. 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?
28. 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?
29. Wann ist die Auswertung der Daten nach Raumtypen und die dafür vorgesehene BMDV-eigene Evaluation geplant (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 31 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/10681)?
30. Warum plant die Bundesregierung im Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Verschiebung der Auszahlung von Regionalisierungsmitteln in Höhe von 350 Mio. Euro aus dem Jahr 2025 bis ans Ende des Jahres 2026, und wie sollen die Länder und kommunalen Aufgabenträger mögliche Finanzierungslücken bis dahin schließen bzw. überbrücken?
31. Sieht die Bundesregierung die Gefahr einer finanziellen Mehrbelastung für die Länder, weil diese bereits eingegangene vertragliche Verpflichtungen für SPNV-Betriebsleistungen (SPNV = Schienenpersonennahverkehr) vorfinanzieren müssen, und wenn nein, warum nicht?
32. Warum plant die Bundesregierung im Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Auszahlung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025 in Höhe von 350 Mio. Euro erst nach vollständiger und fristgerechter Vorlage der Verwendungsnachweise für die Mittel und für das Jahr 2025 durch die Länder?
33. Welche Kriterien müssen dazu von den Ländern erfüllt werden, und warum diese Kriterien (bitte einzeln auflisten)?
34. Warum plant die Bundesregierung im Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, dass sich die Länder mindestens in gleicher Höhe an der Finanzierung des 49-Euro-Tickets beteiligen sollen, statt wie bisher, dass sich Bund und Länder die Finanzierung des Tickets zur Hälfte teilen?
35. Bedeutet das, dass die Nachschusspflicht des Bundes für das 49-Euro-Ticket ab dem Jahr 2024 entfällt, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

36. Wie hoch sind die Restmittel der Regionalisierungsmittel für das 49-Euro-Ticket pro Land im Jahr 2023, und wenn die Bundesregierung darüber keine Kenntnisse hat, warum nicht?
37. Wie ist der aktuelle Stand zum geplanten nachfrageorientierten Einnahmeaufteilungsverfahren?
 - a) Wann wird das Verfahren zur genauen Einnahmeaufteilung nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?
 - b) Welche Rolle spielt die Bundesregierung bei diesem wesentlichen Aspekt des 49-Euro-Tickets, und in welcher Form bringt sich die Bundesregierung in welchen Gremien dazu ein?
38. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der „Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Digitales und Verkehr zum Deutschlandticket“ (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-deutschlandticket.pdf?__blob=publicationFile)?
39. Wird die Bundesregierung einzelne Vorschläge der „Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Digitales und Verkehr zum Deutschlandticket“, insbesondere zur Einnahmeaufteilung, in die Weiterentwicklung des Tickets miteinfließen lassen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
40. Wie viele 49-Euro-Tickets wurden seit 1. Mai 2023 über den DB Navigator (DB = Deutsche Bahn) verkauft?
41. Warum stagnieren nach Meinung der Bundesregierung seit Monaten die Verkaufszahlen des Tickets?
42. Wie viele Sitzungen der Verkehrsministerkonferenz hatten nach Kenntnis der Bundesregierung und seit Beginn der Diskussionen um das Ticket das Thema 49-Euro-Ticket auf der Agenda?
43. An welchen dieser Sitzungen hat jeweils welche Person aus dem BMDV (Minister-, Staatssekretär- und bzw. oder Abteilungsleiter-Ebene) teilgenommen (bitte je nach Sitzung aufgeschlüsselt darlegen)?
44. Hat die Einführung des 49-Euro-Tickets zu einer signifikanten Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beigetragen, wenn ja, wie lässt sich dies in Zahlen ausdrücken, und sind damit die bisherigen erheblichen Zuschüsse in Milliardenhöhe seitens des Bundes und der Länder zu rechtfertigen?

Berlin, den 22. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

