

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12713 –**

#### **Aktueller Stand zum 49-Euro-Ticket**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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/verbraucherschutzklarheit-49-euro-ampel-regierung-schloz-bahn-d-b-deutschlandticket-zukunft-zr-92755321.html](http://www.fr.de/verbraucher/verbraucherschutzklarheit-49-euro-ampel-regierung-schloz-bahn-d-b-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](http://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](http://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](http://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](http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-07-08-sonder-vmk-telefonschaltkonferenz/24-07-08-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3)).

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 2. Oktober 2024 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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](http://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](http://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](http://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](http://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/wirtschaft/deutschlandticket-entwicklung-e672676/?reduced=true)).

1. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, damit das 49-Euro-Ticket zum gleichen Preis über das Jahr 2025 hinaus bestehen bleibt, und wenn ja, welche?
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?

Die Fragen 1 und 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs und damit für das Deutschlandticket liegt gemäß der föderalen Struktur in Deutschland bei den Ländern. Für den Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entstandenen finanziellen Nachteile (insbesondere entgangene Fahrgeldeinnahmen) stellt der Bund den Ländern in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Mit den öffentlichen Mitteln werden ferner auch weitere, mit dem Deutschlandticket zusammenhängende Ausgaben finanziert, bspw. die Evaluation und die Datensammelstelle. Ein Nachschuss öffentlicher Mittel durch Bund und Länder ist nicht vorgesehen.

Sollten die genannten Kosten den festgelegten Finanzierungsrahmen von Bund und Ländern übersteigen, ist dies über eine Ticketpreiserhöhung auszugleichen. Die Länder haben in der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 22. Januar 2024 einstimmig entschieden, den Einführungspreis des Deutschlandtickets von 49 Euro je Monat bis auf Weiteres für das Jahr 2024 stabil zu halten. In einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 23. September 2024 haben die Länder sodann beschlossen, den Ticketpreis für das Deutschlandticket ab dem 1. Januar 2025 pro Monat um 9 Euro auf 58 Euro zu erhöhen, um somit die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets für das Jahr 2025 zu sichern. Weitere Entscheidungen über den Ticketpreis obliegen den Ländern.

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?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die erforderlichen Entscheidungen für die dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2026 müssen auf einer soliden Datengrundlage getroffen werden, die die Entwicklung der Jahre 2023 und 2024 zutreffend abbildet. Eine solche Datengrundlage liegt derzeit noch nicht vor. Für die dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2026 ist ein Gesetzgebungsverfahren im Jahr 2025 erforderlich.

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. [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\)?](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)?))?

Das Deutschlandticket hat die Tarifsystematik deutlich vereinfacht und dem ÖPNV einen Digitalisierungsschub verschafft. Aufbauend auf diese Vorteile und Effizienzgewinne können die bestehenden Vertriebsstrukturen deutlich verschlankt, weiter konsequent digitalisiert und insofern insgesamt kostengünstiger gestaltet werden.

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 aufzuführen)?
12. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung zur Verkaufsförderung des 49-Euro-Tickets?

Die Fragen 9 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

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 im Rahmen der grundgesetzlichen Zuständigkeiten die Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Deutschlandtickets prüfen.

13. Welche Prioritäten setzt die Bundesregierung beim Angebot des ÖPNV durch Infrastruktur und Betrieb gegenüber der Preissubventionierung für den einzelnen Kunden?

Die Zuständigkeit für den ÖPNV obliegt den Ländern und Kommunen beziehungsweise den von ihnen benannten Aufgabenträgern. Dies umfasst auch die Prioritätensetzung bei Planung und Umsetzung von Infrastruktur und Betrieb des konkreten Angebots vor Ort. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht. Die Förderung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fokussiert hierbei auf Großvorhaben der Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV.

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?

Der Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) zwischen Bund, Ländern und Kommunen ist ein politischer Auftrag des Koalitionsvertrags. Der Koalitionsvertrag macht deutlich, dass der AMP auf Basis einer Verständigung zwischen allen beteiligten Akteuren erfolgen soll. Das hierbei zu berücksichtigende Kompetenzgefüge ist Teil der Beratungen.

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?

Die Fragen 15 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die beteiligten Akteure sind hierzu noch im Austausch, um eine gemeinsame Klärung der inhaltlichen, finanziellen und strukturellen Fragen zu erzielen. Die vorbereitenden Beratungen für den AMP werden von der Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG), die mit Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 23. Februar 2022 eingesetzt worden ist, unter Beteiligung der Kommunalen Spitzenverbände weiter fortgeführt. Zur besseren Strukturierung der inhaltlichen Arbeiten sind durch die BLAG bislang insgesamt vier Unterarbeitsgruppen eingesetzt worden. Seitens Länder und Kommunalen Spitzenverbände wird darauf gedrungen, Fragen zur Finanzierung und Lastenverteilung vor Abschluss des AMP zu klären. Aus Sicht des Bundes sollte zunächst eine Verständigung zu inhaltlichen und strukturellen Fragen erfolgen. Die BLAG hat zuletzt am 16. September 2024 getagt, aktuelle Arbeitsergebnisse besprochen und das weitere Vorgehen diskutiert.

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)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 15 bis 17 verwiesen. Fragen bezüglich des Deutschlandtickets werden in den eigens hierfür geschaffenen Gremien beraten.

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?

In den vergangenen Jahren hat der Bund mehrfach die Regionalisierungsmittel erhöht, unter anderem im Rahmen des Klimaschutzpakets der Bundesregierung, zur Unterstützung der Branche bei der Bewältigung der coronabedingten finanziellen Nachteile oder zur Abfederung von Preissteigerungen in Folge des Ukraine-Kriegs.

Die Regionalisierungsmittel für das Jahr 2022 wurden zunächst um 3,7 Mrd. Euro erhöht (2,5 Mrd. Euro für das 9-Euro-Ticket, 1,2 Mrd. Euro für den Rettungsschirm 2022).

Mit einer weiteren Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) im Dezember 2022 wurden die Mittel zusätzlich um 1 Mrd. Euro erhöht und die jährliche Dynamisierungsrate von 1,8 Prozent auf 3,0 Prozent ab dem Jahr 2023 angehoben. Im Zeitraum 2022 bis 2031 werden den Ländern damit zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von rd. 17,3 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Weitere Erhöhungen der Regionalisierungsmittel sind derzeit nicht geplant. Die langfristige Finanzierungsperspektive des ÖPNV ist Gegenstand der Beratungen zum AMP.

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?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit nutzen rund 13 Millionen Abonnenten das Deutschlandticket – inklusive der anlaufenden Deutschland-Semestertickets.

Die Verkäufe der Tickets werden nach Angaben der Datensammelstelle monatsweise geführt. In der Tabelle 1 werden die Verkäufe bis einschließlich Juni 2024 aufgeführt (Abruf: 24. September 2024).

Tabelle 1

<b>Monat</b>	<b>Deutschlandtickets insgesamt in Mio.</b>
Mai 2023	6,41
Juni 2023	7,52
Juli 2023	8,21
August 2023	9,31
September 2023	10,07
Oktober 2023	10,19
November 2023	10,81
Dezember 2023	11,68
Januar 2024	11,30
Februar 2024	11,55
März 2024	11,80
April 2024	12,77
Mai 2024	12,81
Juni 2024	12,99

Für die Monate Juli 2024 und August 2024 sind die Datenmeldungen noch nicht vollständig. Darüber hinaus kann es zu Nachmeldungen und Aktualisierungen kommen, die angegebenen Zahlen stellen daher den Stand zum Abrufdatum dar.

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?

Die Fragen 22 bis 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde eine Datensammelstelle eingerichtet, an die alle Verkäufe des Deutschlandtickets zu melden sind. Die Datenerfassung erfolgt digital. Hierfür werden von den meldenden Stellen vorgegebene Formulare ausgefüllt und bei der Datensammelstelle hochgeladen.

Die Datensammelstelle ist in erster Linie ein Instrument zum einen für die Entwicklung des neuen Einnahmeaufteilungsverfahrens und zum anderen zur Ge-

winnung von Basisdaten für die Evaluation. Zur Feinjustierung der Datensammelstelle sind Bund, Länder und die Branche regelmäßig im Austausch.

25. Wird die Bundesregierung die Datenlage hinsichtlich der Nutzung des 49-Euro-Tickets verbessern, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beteiligt sich durch ihren Anteil an der Finanzierung des Deutschlandtickets auch am Deutschlandticket-Monitor, in dem relevante Daten des Deutschlandtickets gesammelt werden. Ebenso ist der Bund an der Finanzierung der Evaluation beteiligt, die vor allem mit den Mitteln der Marktforschung mit dem dazu federführend beauftragten Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Daten zur Nutzung des Deutschlandtickets sammelt und auswertet. Außerdem hat die Bundesregierung eine eigene längerfristig angelegte Evaluation des Deutschlandtickets beauftragt, die gezielt die Erkenntnisinteressen des Bundes umfasst, beispielsweise die verkehrlichen, sozioökonomischen, klimaseitigen, technologischen und vertrieblichen sowie die finanziellen und tariflichen Auswirkungen des Deutschlandtickets.

26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Deutschen Landkreistages, dass das Risiko für den Defizitausgleich 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](http://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?

Das Deutschlandticket wird aufgrund der grundgesetzlich festgelegten Zuständigkeit der Länder auch von ihnen umgesetzt. Bund und Länder legen bisher jährlich detaillierte Regelungen für den Ausgleich der finanziellen Nachteile in einer Musterrichtlinie fest. Die Musterrichtlinie wurde von allen Ländern in eine Landesförderrichtlinie überführt und regelt den Anspruch der ÖPNV-Aufgabenträger gegenüber dem Land (je nach landesrechtlichen Bestimmungen können dies bspw. Verkehrsverbünde oder kommunale Aufgabenträger sein). Soweit die Aufgabenträger nicht selbst erlösverantwortlich für die Verkehrsleistung sind, reichen sie die Mittel diskriminierungsfrei unter Anwendung der Regelungen zur Ausgleichsberechnung nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente an die Verkehrsunternehmen aus. Die Musterrichtlinie 2025 ist derzeit in der Abstimmung.

Ziel von Bund und Ländern war und ist eine rechtssichere Umsetzung des Vorhabens. Der vereinbarte Ausgleichsmechanismus soll sicherstellen, dass sinkende (Fahrgeld-) Einnahmen der Verkehrsbetriebe nicht zu Streckenkürzungen oder Stilllegungen von Verkehrsangeboten führen.

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?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen Zahlen aus dem Jahresbericht der VDV-Marktforschung für die Monate Mai bis Dezember 2023 nach RegioStaR 7 vor. Demnach besaßen insgesamt 16 Prozent der Befragten ein Deutschlandticket. In Stadtregionen waren es in „Metropolen“ 32 Prozent, in „Regiopolen und Großstädten“ 21 Prozent, in „Mittelstädten, städtischem Raum“ 14 Prozent und im „kleinstädtischen, dörflichen Raum“ 10 Prozent. In ländlichen Regionen waren es in „zentralen Städten“ 13 Prozent, im „städtischen Raum“ 10 Prozent und im „kleinstädtischen, dörflichen Raum“ 8 Prozent der Befragten.

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)?

Die Evaluation hat bereits begonnen. Mit ersten Ergebnissen ist im Herbst 2024 zu rechnen.

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?

Die Fragen 30 bis 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit dem Gesetzentwurf wird der Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 umgesetzt. Ergänzend wird die sog. Überjährigkeit auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Die gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge der Jahre 2023 bis 2025 erfordert



eine Änderung des § 9 RegG und wird damit rechtlich abgesichert. Diese sog. Überjährigkeit sorgt dafür, dass die in den Jahren 2023 bis 2025 zur Verfügung gestellten und nicht verbrauchten Mittel insgesamt für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aus dem Deutschlandticket eingesetzt werden können.

Darüber hinaus wird mit dem Entwurf eine haushaltskonsolidierende Maßnahme umgesetzt. Ein Teilbetrag in Höhe von 350 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln des Jahres 2025 wird zunächst einbehalten und den Ländern im Jahr 2026 ausgezahlt, wenn der gesetzlich vorgesehene Nachweis über die Verwendung der Mittel aus dem Vorjahr erbracht ist.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung (vgl. Bundesratdrucksache 393/24) enthaltenen Regelungen sind in erster Linie Präzisierungen, die zum einen den Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 nachvollziehen. Die ursprünglich für das Jahr 2023 vorgesehene Nachschusspflicht des Bundes und der Länder kann nunmehr entfallen. Für das Jahr 2024 bestand zu keiner Zeit eine Nachschusspflicht des Bundes.

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?

Durch das derzeit laufende Gesetzgebungsverfahren (Zehntes Gesetz zur Änderung des RegG) soll die Überjährigkeit der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für die Jahre 2024 und 2025 geregelt werden. Somit sollen dann auch die Jahre 2023 bis 2025 gemeinsam abgerechnet werden. Die durch die Länder eingereichten Verwendungsnachweise nach § 9 Absatz 6 RegG basieren auf den von den Ländern übermittelten Antragszahlen und sind somit noch nicht abschließend. Gemäß den Festlegungen in der Musterrichtlinie 2023 müssen die Antragsteller bis zum 31. März 2025 die finalen Daten vorlegen. Dann werden diese in den Ländern geprüft und dem Bund zur Verfügung gestellt. Demnach können derzeit keine weiteren Aussagen im Sinne der Fragestellung getroffen werden.

37. Wie ist der aktuelle Stand zum geplanten nachfrageorientierten Einnahmeaufteilungsverfahren?
- Wann wird das Verfahren zur genauen Einnahmeaufteilung nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?
  - 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?

Der Koordinierungsrat zum Deutschlandticket, in dem auch das BMDV vertreten ist, hat am 20. März 2023 die Entwicklung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens (EAV) in drei Stufen beschlossen, wobei das endgültige EAV ab dem Jahr 2026 greifen soll. Zum 1. Januar 2024 sollte die Stufe 2 (Verteilung nach Wohnortprinzip, ergänzt um eine Balance-Schublade zur Abdeckung touristischer Verkehre und Transit) starten. Bisher wurde der Übergang zu Stufe 2 noch nicht vollzogen, da noch nicht alle offenen Fragen geklärt wurden. Auch hier liegt in erster Linie die Zuständigkeit bei den Ländern und der Branche.

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](https://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 Einnahmeverteilung, in die Weiterentwicklung des Tickets miteinfließen lassen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 38 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In seiner Kurzstellungnahme hat der Wissenschaftliche Beirat Empfehlungen für eine dauerhafte Gestaltung des Deutschlandtickets gegeben. Insbesondere verweist er auf die Notwendigkeit der Schaffung der erforderlichen wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen hinsichtlich der Gestaltung der europarechtskonformen Ausgleichsregelungen und der Weiterentwicklung des Tickets. Die Kurzstellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats zu Fragen der Umsetzung des Deutschlandtickets ist aufgrund der unabhängigen Expertise fachlich sehr wertvoll und wird seitens der Fachreferate sowie durch weitere Beteiligte ausgewertet.

Für die dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2026 ist ein Gesetzgebungsverfahren im Jahr 2025 erforderlich. Gemeinsam mit den Ländern, den Kommunalen Spitzenverbänden und der Branche erfolgen intensive Arbeiten wie Erhebungen, Auswertungen und umfangreiche Abstimmungen bzgl. der noch offenen Fragen zum Deutschlandticket, einschließlich des langfristigen Ausgleichsmechanismus und der Finanzierung. Neben den wissenschaftlichen und finanziellen Aspekten werden z. B. Fragen einer tragfähigen, praktikablen, rechtssicheren und mehrheitsfähigen Umsetzungslösung in diesen schwierigen Abstimmungsprozessen erörtert. Eine Aussage und Begründung, ob und welche Vorschläge der Kurzstellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats Berücksichtigung finden werden, ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

40. Wie viele 49-Euro-Tickets wurden seit 1. Mai 2023 über den DB Navigator (DB = Deutsche Bahn) verkauft?

Informationen darüber, wie viele Deutschlandtickets die DB AG verkauft, stellen geschützte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der DB AG dar. Die Offenlegung dieser Informationen kann das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen, erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen und damit das fiskalische Interesse des Bundes berühren. Eine Offenlegung konkreter Verkaufszahlen zu den Deutschlandtickets kann Auswirkungen auf die komplexen Erlösaufteilungsmechanismen im Nahverkehr haben und diese beeinträchtigen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die DB AG andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundes-

tages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.\*

41. Warum stagnieren nach Meinung der Bundesregierung seit Monaten die Verkaufszahlen des Tickets?

Die monatlichen Verkaufszahlen des Tickets haben eine steigende Tendenz. Auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 wird verwiesen.

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)?

Die Fragen 42 und 43 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund wird in der Regel als Gast zur VMK eingeladen. In der Regel nehmen sowohl eine Vertreterin bzw. ein Vertreter aus dem Leitungsbereich (Minister- und/oder Staatssekretäresebene) und die Leitungen der Verkehrs- und Straßenbauabteilungen teil. Seit Beginn der Diskussionen zum Deutschlandticket war das Thema zehnmal Bestandteil der Tagesordnung bzw. der Debatten, darunter auch Sonder-VMK-Sitzungen spezifisch zum Deutschlandticket.

<b>VMK-Termine zum Thema Deutschlandticket</b>	<b>Teilnehmende</b>
19. September 2022	Herr BM Dr. Wissing Herr Sts Höppner Frau Sts'in Henckel Herr AL Prof. Dr. Bonhoff Herr AL Gratza
12./13. Oktober 2022	Frau Sts'in Henckel Herr Sts Höppner Herr AL Zielke Herr AL Dr. Krause Herr AL Gratza Herr AL Colzman Herr AL Prof. Dr. Bonhoff
29. November 2022	Herr BM Dr. Wissing Frau Sts'in Henckel Herr AL Colzman Herr AL Prof. Dr. Bonhoff
22./23. März 2023	Frau Sts'in Henckel Herr Sts Höppner Herr AL Prof. Dr. Bonhoff Frau AL'in Prof. Dr. Salander Herr AL Johann Colzman Herr AL Puschel
28. September 2023 (Sonder-VMK)	Herr AL Prof. Dr. Bonhoff Frau AL'in Prof. Dr. Salander

\* Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

VMK-Termine zum Thema Deutschlandticket	Teilnehmende
11./12. Oktober 2023	Herr BM Dr. Wissing Frau Sts'in Henckel Herr Sts Höppner Herr AL Prof. Dr. Bonhoff Herr AL Puschel Frau AL'in Prof. Dr. Salander Herr AL Zielke
22. Januar 2024 (Sonder-VMK)	Frau Sts'in Henckel Frau AL'in Prof. Dr. Salander
17./18. April 2024	Herr Sts Höppner Frau Sts'in Henckel Frau AL'in Prof. Dr. Salander Herr AL i.V. Wieczorek Herr AL Puschel Frau AL'in Reimold
8. Juli 2024 (Sonder-VMK)	Keine Teilnahme durch BMDV
23. September 2024 (Sonder-VMK)	Frau Sts'in Henckel Frau AL'in Prof. Dr. Salander

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?

Das Deutschlandticket wird insbesondere aufgrund seines attraktiven Preises (finanzielle Entlastungswirkung für die Nutzer) und aufgrund seiner Flexibilität (deutschlandweite Gültigkeit) von vielen Fahrgästen sehr positiv bewertet.

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen, dass im vergangenen Jahr 7 Prozent mehr Fahrgäste mit Bussen und Bahnen im ÖPNV unterwegs waren, was auch auf das Deutschlandticket zurückzuführen ist. Derzeit nutzen rund 13 Millionen Abonnenten das Deutschlandticket.

Der VDV kam in seiner Marktforschung zu dem Ergebnis, dass jedes zweite Deutschlandticket ein digitales Handy-Ticket ist (53 Prozent). Fast zwei Drittel der Deutschlandtickets wurden der VDV-Marktforschung zufolge digital entweder über eine Webseite (40 Prozent) oder über eine App (24 Prozent) gekauft. Damit trägt das Deutschlandticket zu mehr Digitalisierung im ÖPNV bei.