

Beschluss

der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 28. September 2023
(Telefon-/Videokonferenz)

TOP 1

Deutschlandticket fortsetzen: Planungssicherheit für Verkehrsbranche und Fahrgäste schaffen

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Deutschlandticket mit seiner bundesweiten Geltung und seinem einheitlichen Preis es für die Fahrgäste so einfach wie bisher noch nie gemacht hat, mobil zu sein. Den Bürgerinnen und Bürgern konnte ein kostengünstiges Mobilitätsangebot gemacht werden, das auch einen großen Beitrag zur sozialen Teilhabe und zum Klimaschutz leistet. Das Deutschlandticket steuert dazu bei, dass die Fahrgastzahlen im ÖPNV vielerorts das Vor-Corona-Niveau erreichen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz beobachtet mit Sorge, dass sowohl in der öffentlichen Wahrnehmung, als auch bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern erhebliche Unsicherheiten über die Fortführung der Finanzierung des Deutschlandtickets bestehen. Sie betont, dass die Länder frühzeitig auf die Handlungserfordernisse hingewiesen haben, um die Finanzierung des Deutschlandtickets im Einführungszeitraum bis Ende 2025 abzusichern.
3. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass sich die Länder bereits zur hälftigen Nachschusspflicht zum Ausgleich der Mindereinnahmen im ÖPNV auch für die Jahre 2024 und 2025 bekannt haben, sofern der Bund sich dazu gleichermaßen verpflichtet.
4. Die Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder (MPK) mit dem Bundeskanzler hat sich in ihren Beschlüssen von November und Dezember 2022 klar zum Deutschlandticket bekannt. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher, dass der Bund unverzüglich ebenfalls seine Verantwortung für eine Nachschusspflicht für die Finanzierung des Deutschlandtickets für den Einführungszeitraum bis einschließlich 2025 übernimmt, um sowohl den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, als auch den Fahrgästen die für die Fortsetzung des Deutschlandtickets zwingend erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit zu geben.
5. Die Verkehrsministerkonferenz spricht sich für die Beibehaltung des aktuellen Preisniveaus des Deutschlandtickets aus, um die gewünschte Entlastung der Bürgerinnen und Bürger sicherstellen zu können. Ohne die Bereitschaft des

Bundes zur Bereitstellung ausreichender Mittel bereits in 2024 wäre für das Deutschlandticket im Jahr 2024 eine deutliche Preissteigerung erforderlich. Die VMK betont, dass eine kurzfristige Preiserhöhung die Attraktivität des Deutschlandtickets beeinträchtigen würde und ohnehin keine Nachschusspflicht ersetzen kann, da nur eine Nachschusspflicht mögliche Finanzierungsrisiken durch unerwartete Effekte ausschließen kann.

6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass aktuelle Prognosen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen die in Verbindung mit dem Deutschlandticket auszugleichenden Mindereinnahmen für das Jahr 2024 höher und im Jahr 2023 niedriger als 3,0 Mrd. Euro schätzen. Die Verkehrsministerkonferenz schlägt dem Bund daher zusätzlich einen überjährigen Ausgleich der Mindereinnahmen für die Jahre 2023 und 2024 vor.
7. Die Verkehrsministerkonferenz bittet den Bund, zur gesetzlichen Verankerung seiner Nachschusspflicht für die Jahre 2024 und 2025 und für die Überjährigkeit der Mittelverwendung zum Ausgleich der Einnahmeverluste, das hierfür erforderliche Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes unverzüglich einzuleiten.
8. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass zum Ausgleich der inflationsbedingt steigenden Kosten eine zeitnahe Verständigung zwischen Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden zur Preisfortschreibungsmethodik des Deutschlandtickets für die Folgejahre notwendig ist. Sie bittet den Deutschlandticket-Koordinierungsrat um die Erarbeitung eines Vorschlags.
9. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass eine Klarstellung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wichtig ist, dass in analoger Anwendung der Regelungen des § 39 Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nur eine Anzeige- statt einer Genehmigungspflicht für Tarife besteht, die über allgemeine Vorschriften vorgegeben werden. Ohne eine solche Klarstellung wären komplexe länderübergreifende Genehmigungsverfahren erforderlich, die aufwendig und zeitkritisch wären.
10. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die erforderlichen Entscheidungen noch im Oktober 2023 getroffen werden müssen, um eine rechtzeitige Umsetzung in den Gremien der vor Ort zuständigen Akteure gewährleisten zu können. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass bei Ausbleiben dieser Schritte bundesseitig eine Tarifierungs- und Genehmigungsfiktion zum Erhalt des Deutschlandtickets rechtzeitig zum 1. Januar 2024 normiert wird. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass ohne die unmittelbare und vollständige Klärung der Finanzierung eine Weiterführung des Deutschlandtickets nicht möglich ist.
11. Die Verkehrsministerkonferenz verfolgt mit Sorge, dass mit Verweis auf das Deutschlandticket derzeit vermehrt solidarische Semesterticketmodelle

aufgekündigt werden. Sie warnt vor den negativen Auswirkungen auf die studentische Mobilität und weist auf die Mehrkosten für Bund und Länder hin. Die Verkehrsministerkonferenz hält die Einführung eines bundesweit gültigen solidarischen Semestertickets für einen wichtigen Baustein des Deutschlandtickets, um den Hochschulen die Teilnahme zu ermöglichen. Die VMK fordert den Bund auf, der Einführung dieses Tickets zu einem Preis von 60 Prozent des Regelpreises des Deutschlandtickets (derzeit 29,40 Euro pro Monat) unverzüglich zuzustimmen, um so eine Umstellung zum Sommersemester 2024 zu ermöglichen.

12. Die Verkehrsministerkonferenz sieht außerdem ein großes noch nicht vollständig ausgeschöpftes Potenzial in den durch Arbeitgeberzuschüsse rabattierten Jobtickets. Sie fordert den Bund auf, der Entfristung des bisher bis Ende 2024 befristeten Jobticket-Modells mit einem Rabatt von 5 Prozent auf das Deutschlandticket zuzustimmen. Nur mit einer zügigen Entscheidung kann die Branche die Akquise neuer Jobticket-Kunden und den Hochlauf zusätzlicher Deutschlandtickets forcieren.

13. Die Verkehrsministerkonferenz bittet ihren Vorsitzenden, diesen Beschluss dem Vorsitzenden der Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder (MPK) zu übermitteln.

Begründung

Das bundesseitig noch nicht erfolgte Bekenntnis zur Nachschusspflicht sorgt bei Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und (potenziellen) Fahrgästen für Unsicherheiten in Bezug auf die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets. Die erforderlichen Umsetzungsschritte zur Fortführung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2024, nämlich u.a. die Anpassung der Verkehrsverträge und die Verlängerung der allgemeinen Vorschriften, werden nicht ohne Planungssicherheit durch die Aufgabenträger vorgenommen werden, weil diese sonst das finanzielle Risiko für Einnahmeverluste über den bislang zugesagten 3 Milliarden Euro tragen müssten.

Ohne ein zügiges Bekenntnis zur Nachschusspflicht ist und bleibt die Fortführung des Deutschlandtickets ab dem Jahr 2024 ernsthaft gefährdet, weil die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nicht bereit sind, finanzielle Risiken für ein von Bund und Ländern beschlossenes Produkt zu tragen. Hierfür [und für die Überjährigkeit] muss das Regionalisierungsgesetz des Bundes geändert werden. Darin ist die Nachschusspflicht bislang nur für das Jahr 2023 gesetzlich verankert, nicht aber für die Jahre 2024 und 2025.

Ein Erhalt des Deutschlandtickets könnte bei weiteren Verzögerungen nur noch durch eine erneute bundesseitige Tarifvorgabe gewährleistet werden, weil eine Beschlussfassung in den Gremien der kommunalen Aufgabenträger in der Kürze der Zeit

bis zum 1. Januar 2024 nicht mehr möglich sein wird. Diese Situation ist mit dem Frühjahr 2023 vergleichbar.

Der Preis von 49 Euro für das Deutschlandticket wurde als Einführungspreis beschlossen. Eine Erhöhung des Preises bereits nach wenigen Monaten könnte zwar zu höheren Einnahmen und einem niedrigeren Zuschussbedarf führen, allerdings darf das Ausmaß einer negativen Kundenreaktion auf eine solche Preiserhöhung nicht unterschätzt werden. Zudem könnte das Deutschlandticket sein Potenzial, das Mobilitätsverhalten von Menschen nachhaltig zu verändern, nicht voll entfalten. Neue Produkte brauchen Zeit, um sich am Markt zu etablieren. Der Preis von 49 Euro sollte daher zunächst beibehalten und ein geordnetes Verfahren für eine moderate Preisfortschreibung entwickelt werden, die frühestens nach einem vollen Jahr greift und den Fahrgästen Planungssicherheit gibt.

In diesem Zusammenhang müssen sich Bund und Länder im ersten Halbjahr 2024 auch darauf verständigen, wie ein dauerhafter Finanzierungsmechanismus für das Deutschlandticket gestaltet werden kann. Ziel muss es sein, einen für die Branche und öffentlichen Haushalte kalkulierbaren Finanzierungsmechanismus zu entwickeln, der perspektivisch eine Nachschusspflicht für alle Beteiligten obsolet macht.

Durch die Einführung des Deutschlandtickets sind die solidarisch finanzierten Semestertickets aktuell in vielen Regionen nicht mehr tragfähig, da das bisherige Preisniveau der lokalen Semestertickets auf Grund des geringeren Mehrwerts gegenüber dem Deutschlandticket mit bundesweiter Gültigkeit nicht mehr akzeptiert wird. Entsprechend wurden bereits eine Vielzahl an Semestertickets gekündigt. Weitere Kündigungs- und Klageandrohungen wegen des geringen Preisabstands der bisherigen Semestertickets ohne zusätzlichen deutschlandweiten Nutzen liegen vor. Das vorgeschlagene Vollsolidarmodell für ein bundesweit gültiges Semesterticket verhindert die Einnahmehausfälle, da zu erwarten ist, dass sich eine große Mehrheit der Hochschulstandorte dafür entscheiden wird. Ein Erreichen der Einnahmen des Status Quo im Rahmen der Studierendenbeförderung durch den ausschließlich fakultativen Verkauf des Deutschland-Tickets zum Preis von 49 Euro ist sehr unwahrscheinlich, weil dafür ca. 85 % der entsprechenden Studierenden für mindestens zehn Monate im Jahr das Deutschlandticket kaufen müssten. Dies wurde von den Ländern kalkulatorisch belegt und gutachterlich bestätigt. Für den Bund ist das bundesweite Vollsolidarmodell ganz oder weitgehend aufkommensneutral; ohne ein bundesweites Solidarmodell müssten fast alle Länder und damit auch der Bund (zum Teil erhebliche) Mindereinnahmen ausgleichen.