

Vorlagennummer: AVV/0151/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 12.09.2024

Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.10.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der regionale Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt der weiteren Anwendung des Deutschlandtickets und den damit verbundenen AVV-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen als Bestandteil des AVV-Verbundtarifs sowie der Anerkennung von Deutschlandtickets jeglicher Art im AVV-Raum, die außerhalb des AVV verkauft wurden unter dem Vorbehalt zu, dass die daraus resultierenden finanziellen Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger durch den Bund und/oder das Land NRW auf der Grundlage der Förderregularien rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

Klimarelevanz:

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Erläuterungen:
Erläuterungen:

Finanzierungssituation zum Deutschlandticket

Wie bereits im Rahmen der Vorlage zur vorangehenden Sitzung des regionalen Beirats dargestellt, wurde seitens der Verkehrsminister der Länder als Ergebnis ihrer Sonderkonferenz am 22.01.2024 der Bund aufgefordert, die im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06.11.2023 vereinbarte Übertragung der Restmittel 2023, in Höhe von insgesamt 700 Mio. Euro (paritätisch zu tragen von Bund bzw. Ländern), auf den Gesamtzeitraum von 2023 – 2025 auszudehnen.

Für den auf den Bund entfallenden Anteil in Höhe von 350 Mio. Euro sollte eine entsprechende Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingebracht werden. Zur Einleitung dieser Änderung wurde Anfang Juli 2024 zwischenzeitlich der Entwurf eines zehnten Änderungsgesetzes zum Regionalisierungsgesetz vorgelegt, welcher die gewünschte Überjährigkeit der Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket für den Gesamtzeitraum 2023-2025 herstellt und somit die Verwendbarkeit der aus 2023 verbliebenen Restmittel für den Gesamtzeitraum von Mai 2023 bis Ende 2025 gewährleisten würde. In einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 08.07.2024 haben die Verkehrsminister über den vorgelegten Gesetzesentwurf beraten. In ihrem Beschluss begrüßen sie zwar die vorgesehene Übertragbarkeit der Mittel, weisen den Gesetzesentwurf in Bezug auf die vorgenannten Kritikpunkte jedoch im Übrigen zurück. Dessen ungeachtet hat die Bundesregierung den Gesetzesentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes am 16. Juli 2024 zunächst ohne die Berücksichtigung von Änderungswünschen beschlossen. Am 16.08.2024 wurde von der Bundesregierung ein aktualisierter Gesetzesentwurf (**Anlage 1**) zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingebracht und dem Bundesrat zugeleitet. Darin ist eine sogenannte haushaltskonsolidierende Maßnahme enthalten. Danach soll ein Betrag in Höhe von 350 Mio. Euro dem Entwurf zufolge nicht im Jahr 2025 zur Auszahlung gebracht werden. Die Auszahlung soll erst nach Vorlage der Nachweise über die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025 im Jahr 2026 erfolgen. Zudem ist im Entwurf der Zeitraum der Abrechnung spezifiziert, damit nicht verbrauchte Mittel im Folgejahr eingesetzt werden können. Laut dem vorliegenden Entwurf des BMDV soll die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 mit dem Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets beginnen und mit dem Ablauf des Kalenderjahres 2025 enden. Dies ermögliche den Ländern ein flexibleres Nachsteuern der Ausgleichbedarfe, so die Bundesregierung. Die Neuregelung sieht zudem vor, dass es keine über den Betrag von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Kalenderjahr in den Jahren 2023 bis 2025 hinausgehende Nachschusspflicht von Bund und Ländern gibt. Sofern der Betrag den gesetzten Rahmen von neun Milliarden Euro (je 1,5 Milliarden Euro von Bund und Ländern für die Jahre 2023 – 2025) überschreitet, müssen die Länder geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Zuschussbedarf zu decken. Hierzu könnte eine Preisanpassung des Deutschlandtickets in Betracht gezogen werden, heißt es im Entwurf. Klargestellt wird im Entwurf,

dass der Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket nicht aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden darf. Dies betrifft insbesondere reduzierte Deutschlandtickets für Personengruppen wie Schülerinnen und Schüler und Geringverdienende. Diese Maßnahmen sind vom jeweiligen Land aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren. Mitte September 2024 begannen im Verkehrs- und Finanzausschuss des Bundesrates die Beratungen zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Deutschlandticket).

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zu dem Gesetzesentwurf eine Stellungnahme (**Anlage 2**) bei den Ländern eingereicht und um Berücksichtigung bei den Beratungen gebeten. Positiv bewertet der VDV, dass die Gesetzesinitiative eine überjährige Mittelbereitstellung zur Finanzierung des Deutschlandtickets für den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 vorsieht. Negativ bewertet die Stellungnahme jedoch die im Gesetzentwurf vorgesehene Verschiebung der Auszahlung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 350 Mio. Euro von 2025 auf den Dezember 2026. Im Übrigen fehlt in der Gesetzesinitiative nach Ansicht des VDV nach wie vor eine Finanzierungsperspektive für das Deutschlandticket ab 2026.

Eine weiterführende Kritik an dem Entwurf bestand dahingehend, dass eine Anpassung des § 9 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz nahelegt, dass der Bund eine Abkehr von der bislang vereinbarten paritätischen Finanzierung seitens des Bundes und der Länder anstrebt, der zufolge sich die Länder im Vergleich zum Bund künftig „mindestens in gleicher Höhe“ beteiligen müssten. Nicht zuletzt ist dem Gesetzentwurf zu entnehmen, dass den Ländern untersagt werden soll, reguläre Regionalisierungsmittel des Bundes für weitergehende Tarifabsenkungen beim Deutschlandticket einzusetzen.

Es bleibt somit abzuwarten, ob die Länder die vorgenannten Einschränkungen hinnehmen werden, um eine zügige Herstellung der gesetzlichen Grundlage für die angestrebte Überjährigkeit sicherzustellen. Andernfalls könnte sich das Gesetzgebungsverfahren und damit verbunden die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Finanzierungssituation noch weiter verzögern.

Von Seiten der Verkehrsministerkonferenz wurde am 08.07.2024 kommuniziert, dass nach den aktuell prognostizierten Mittelbedarfen eine Preiserhöhung des Deutschlandtickets in 2025 erforderlich ist. Auf Grundlage der Entwicklung und Prognosen zu den Verkaufszahlen soll im Herbst 2024 der Ticketpreis festgelegt werden. Ein Vorschlag zu einem geeigneten Fortschreibungswert wurde im Rahmen einer bundesweiten Unterarbeitsgruppe erarbeitet. Das Expertengremium empfiehlt eine Erhöhung des Ticketpreises um mindestens 5 bis maximal 10 Euro. Dieser Preis sei laut Expertengremium für eine auskömmliche Finanzierung bei einem gleichbleibenden Zuschuss von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr von Bund und Ländern ausreichend. Der finale Preis des Deutschlandtickets für 2025 soll nach Aussage des MUNV in einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz

am 23.10.2024 verabschiedet werden.

Befragung zum Deutschlandticket im AVV

Die Verbundgesellschaft hat im Frühjahr 2024 gemeinsam mit den vier Aufgabenträgern im AVV beim Institut für klimaneutrale Stadt- und Regionalentwicklung (ikre) eine Befragung mit dem Schwerpunkt der Nutzung und Zufriedenheit des Deutschlandtickets im AVV in Auftrag gegeben. Die Befragungen fanden im Zeitraum vom 08.03.2024 bis 24.03.2024 statt. Befragt wurden ca. 1.400 ÖPNV-Nutzer*innen im Bereich des Aachener Verkehrsverbundes.

Knapp **63 Prozent** der Befragten nutzen das Deutschlandticket. Hierbei muss beachtet werden, dass zum Zeitpunkt der Befragung an der RWTH Aachen das Deutschlandsemesterticket noch nicht eingeführt worden ist. Als wichtigste Gründe für die Nutzung des Deutschlandtickets wurden die deutschlandweite Gültigkeit, der günstigere Preis im Vergleich zum vorherigen Ticket, der Umweltschutz sowie der bewusste Verzicht auf das Autofahren angegeben. Gemäß der Befragungsergebnisse profitieren knapp 60 Prozent der Befragten von einem geringeren Ticketpreis. Etwa 65 Prozent der Befragten machen mindestens einmal pro Monat von der Möglichkeit verbundraumüberschreitender Fahrten Gebrauch.

Etwa 60 Prozent nutzten vor dem Deutschlandticket ein anderes ABO- bzw. Monatsticket. Knapp 30 Prozent waren Umsteiger aus dem Einzelticketsegment. Diese Prozentzahl deckt sich in etwa mit dem Rückgang der Stückzahlen aus dem Bartarifsegment seit Einführung des Deutschlandtickets.

Bezüglich des Kündigungsverhaltens zeigte sich, dass etwa ein Fünftel das Deutschlandticket mindestens einmal gekündigt hat. Die überwiegende Mehrheit (ca. 70 Prozent) hat das Ticket bisher lediglich einmal gekündigt. Gründe für Kündigungen waren mehrheitlich ein nicht vorhandener ABO-Bedarf sowie kein Bedarf an der enthaltenen deutschlandweiten Gültigkeit. Das Abonnementkriterium des Deutschlandtickets ist neben einer geringen ÖPNV-Nutzungsfrequenz zudem einer der beiden Hauptgründe für einen Nichtkauf des Deutschlandtickets.

Einnahmensituation AVV

Basierend auf den Verkaufszahlen ergibt sich die in der **Anlage 3** dargestellte Einnahmesituation im AVV bezogen auf das Deutschlandticket (Stand: Juli 2024) und den AVV-Tarif (Stand: Juni 2024).

Seit Einführung des Deutschlandsemestertickets im März 2024 stiegen die Verkaufszahlen des

Deutschlandtickets inkl. etwaiger Derivate weiter an. Im Juli 2024 erreichte der Wert mit ca. 149.000 verkauften Tickets seinen bisherigen Höhepunkt. Bei knapp 40 Prozent der verkauften Deutschlandtickets handelt es sich derzeit um Deutschlandsemestertickets. Insgesamt wurden im Verbundgebiet seit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 knapp 1,4 Millionen Deutschlandtickets verkauft.

Die Entwicklung des AVV-Tarifs zeigt, dass die Einnahmen im Juni 2024 bei ca. 2,3 Mio. Euro lagen, was einem Rückgang von ca. 73 Prozent im Vergleich zum April 2023 (vor Einführung Deutschlandticket) entspricht. Der weitere Rückgang des Anteils des AVV-Anteils ist auf die Einführung des Deutschlandsemestertickets an den Aachener Hochschulen sowie die voranschreitende Abwanderung von Kunden aus dem Mobil-Ticket-Segment in das Deutschlandticket Sozial und den Wechsel weiterer Unternehmen in das Deutschland-Jobticket zu-rückzuführen.

Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket und den daraus resultierenden Einnahmen in Höhe von ca. 8,8 Mio. Euro konnte in diesem Monat ein Einnahmewachstum von ca. 4,1 Prozent verzeichnet werden. Die Steigerung der Gesamteinnahmen inklusive Deutschlandticket kann überwiegend Verlagerungen aus anderen Ticketsegmenten – insbesondere dem Semesterticket - zugerechnet werden.

Deutschlandticket Schule

Aktueller Sachstand im AVV

Wie bereits im Rahmen der vergangenen Beiratssitzung berichtet, wird gemäß dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW) vom 19. April 2024 das Angebot des landesweiten Modellansatzes („Deutschlandticket Schule“) auch im Schuljahr 2024/2025 weiter fortgeführt.

Nahezu die Hälfte der Schulträger im AVV (ca. 47 %) bieten weiterhin das Deutschlandticket Schule unter dem landesweiten Modellansatz des MUNV NRW an und ermöglichen dadurch den nicht anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern den Bezug eines um 20 Euro rabattierten Deutschlandtickets.

Schülermarktreform

Die NRW-Verbände, einzelne Verkehrsunternehmensvertreter sowie das Kompetenzcenter Marketing NRW befanden sich - unter gutachterlicher Begleitung - in den vergangenen Monaten in der fachlichen Diskussion zu alternativen Modellansätzen, welche das Potential dazu hätten, den Schülerticketmarkt in NRW grundlegend und langfristig zu reformieren und dadurch den derzeitigen landesweiten Modellansatz des MUNV NRW perspektivisch abzulösen. Mit Fortschreiten des Projekts und auf Basis der durch die Gutachter bereitgestellten Auswertungen wurde zunehmend deutlich, dass der in der Facharbeitsgruppe in NRW verfolgte Ansatz zu einem künftigen Schülerticketmodell nicht ausreichend Potential dahingehend aufwies, den Erwartungen an ein künftiges Schülerticketmodell gerecht zu werden. So wäre der vorgestellte Modellansatz u. a. mit teils erheblichen Mindererlösen für die Verkehrsunternehmen in NRW verbunden gewesen, denen zugleich ein aus Fahrgastsicht verhältnismäßig geringer Mehrwert entgegenstand. Zudem wäre eine Anpassung der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine Neuregelung der Schülerfahrkostenverordnung NRW obligatorisch und Grundvoraussetzung für die weitere Verfolgung des oben genannten Schülerticketmodells gewesen. Eine solch weitreichende Änderung des Gesetzeslage war jedoch auf Landesebene nicht absehbar. Unabhängig davon konnten im Zuge des Projektes jedoch wichtige Erkenntnisse über den Schülerticketmarkt im Verbund sowie in NRW gewonnen werden.

Die Tariforganisationen in NRW erarbeiten derzeit – auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem zurückliegenden Projekt - einen Vorschlag für ein mögliches dauerhaftes Schülermarktmodell auf Basis der aktuellen gesetzlichen Regelungen und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Kundenakzeptanz.

Deutschland-Job-Ticket

Seit der Einführung des Deutschland-Job-Tickets im Mai 2023 haben bereits 214 Unternehmen einen Vertrag über das Deutschland-Job-Ticket abgeschlossen. Ein Großteil dieser Unternehmen, ca. 78 %, hat allerdings weniger als 100 Beschäftigte. Ca. 18 % der Unternehmen haben Beschäftigtenzahlen zwischen 100 und 1000 Personen, während immerhin ca. 4 % der Unternehmen sogar über 1000 Beschäftigte aufweisen.

Um den Absatz des Deutschland-Job-Tickets weiter zu steigern, wurde u. a. eine landesweite Kampagne für das Deutschland-Job-Ticket durch das KompetenzCenterMarketing NRW (KCM) durchgeführt.

Deutschlandsemesterticket

Zum Start des Sommersemesters 2024 erfolgte bundes- und verbundweit die Einführung des Deutschlandsemestertickets. Im AVV wechselten zum Start des Sommersemesters die RWTH und FH Aachen sowie die Katholische Hochschule Aachen in das Deutschlandsemesterticket. Der Vertrag wurde aufgrund der damals unklaren Rahmenbedingungen und unklaren Preisentwicklung des Deutschlandtickets zunächst nur für die Vertragsdauer von einem Semester geschlossen. Im Laufe des Sommersemesters 2024 stimmte sich die Verbundgesellschaft zusammen mit der ASEAG frühzeitig mit den ASten der RWTH und FH Aachen zu einem Folgevertrag mit positivem Ergebnis ab. Der Folgevertrag wurde dabei auf unbestimmte Zeit mit Berücksichtigung etwaiger Kündigungsmöglichkeiten geschlossen.

Zum Semesterbeginn am 01.10.2024 ist geplant, die Deutschlandsemestertickets als Standardausgabeform über die naveo-App zunächst den Studierenden im Erstsemester der RWTH Aachen auf dem Smartphone zur Verfügung zu stellen. Zum 01.12.2024 sollen dann alle weiteren Studierenden der RWTH ihr Semesterticket in der naveo App erhalten. Eine alternative Ausgabe auf Chipkarte ist mittels Antrag durch den Studierenden möglich.

Auch die FH Aachen hat großes Interesse an der Auslieferung des Semestertickets in die naveo App geäußert. Jedoch müssen noch Voraussetzungen in der Einschreibeordnung hergestellt werden. Die Verbundgesellschaft und die ASEAG befinden sich hinsichtlich eines Umstellungstermins in Abstimmung mit der FH Aachen.

Deutschlandticket Sozial

Wie bereits ausführlich im Rahmen vergangener Sitzungen berichtet, erfolgte zum 01.01.2024 im AVV die verbundweite Einführung des Deutschlandticket Sozial (Vertriebsstart 01.12.2023). Die regionalen Mobil-Ticket Angebote (inkl. des Piloten Mobil-ABO StädteRegion Aachen) sind - neben dem Deutschlandticket Sozial - auch weiterhin für den bezugsberechtigten Personenkreis erhältlich.

Im Hinblick auf die insgesamt steigende Anzahl an verkauften Deutschlandticket Sozial setzt sich der Trend der vergangenen Monate im AVV auch mit Blick auf den Juni 2024 weiter fort. So stieg die Anzahl der ausgestellten Deutschlandticket Sozial erneut von insgesamt 4.339 Stück (Mai 2024) auf einen neuen bisherigen Höchstwert von insgesamt 4.830 Stück (Juni 2024) im AVV an, was einem Zuwachs von ca. 11,3 % zum Vormonat entspricht. Im Juli konnte sogar nochmal eine Steigerung um ca. 9 % auf 5.311 Stück verzeichnet werden. Mit Blick auf die verbundweiten Entwicklungen zu den Verkaufszahlen des Deutschlandticket Sozial ist – seit der Einführung des Tickets im Januar 2024 –

fast eine Verfünffachung bei der Anzahl der ausgestellten Deutschlandticket Sozial festzustellen (1.122 Stück im Januar 2024 versus 5.311 Stück im Juli 2024). Zugleich ist die Anzahl der in der StädteRegion Aachen verkauften Mobil-Tickets (inkl. Mobil-ABO) im Juni 2024 im Vergleich zum Vormonat weiterhin rückläufig und reduzierte sich insgesamt betrachtet um mehr als 8 %. Das Mobil-ABO StädteRegion Aachen bleibt hier anteilmäßig weitestgehend stabil. Trotz der vorgenannten Entwicklungen liegt der Anteil verkaufter Tickets im Bereich der regionalen Mobil-Ticket-Angebote im AVV mit ca. 70 % auch weiterhin deutlich oberhalb des Anteils verkaufter Deutschlandticket Sozial. Ein Vergleich des Zeitraums Januar bis Juni 2024 mit dem Vorjahr zeigt, dass sich die Gesamtzahl der im AVV verkauften Sozialtickets (inkl. D-Ticket Sozial) um ca. 16 % verringert hat.

Monitoring

Vor Einführung des Deutschlandticket Sozial befürchteten Kommunen, dass stark steigende Neukundenzahlen die NRW-weit gedeckelten Landesfördermittel von 40 Millionen Euro übersteigen und so kommunale Ausgleichszahlungen nötig werden könnten. Um mögliche Entwicklungstendenzen je Gebietskörperschaft und sich daraus ergebende Risiken frühzeitig zu erkennen, wurde auf Wunsch der Tarifräume ein fortlaufendes Monitoring eingerichtet. Die Auswertung der bislang vorliegenden Verkaufszahlen zeigt jedoch keine Anzeichen, dass die Fördermittel durch das Deutschlandticket Sozial aufgebraucht werden.

Um in Anbetracht der unklaren Entwicklungen eventuelle „Schieflagen“ aus Sicht der Kommunen frühzeitig erkennen zu können, wurde auf Wunsch der Tarifräume ein fortlaufendes Monitoring zum Deutschlandticket Sozial eingerichtet, aus dessen Ergebnis sich künftige Entwicklungstendenzen je Gebietskörperschaft erkennen und Risikopotentiale daraus ableiten lassen. Die seitens der Kommunen im Vorfeld geäußerten Befürchtungen, dass stark steigende Absatzzahlen des Deutschlandticket Sozial die Landesförderung aufzehren und damit die Wirtschaftlichkeit der Bestandsprodukte gefährden könnte, ist nach Auswertung der bislang vorliegenden Verkaufszahlen nicht erkennbar.

Einnahmenaufteilung

In den vergangenen Sitzungen wurde bereits über das geplante Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket gesprochen. Da die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen für die Umsetzung der zweiten Stufe (Zuteilung nach Postleitzahlen) noch nicht gegeben sind, bleibt vorerst das bisherige Prinzip des Einnahmenbehalts bestehen. Der Koordinierungsrat wurde beauftragt, bis Herbst ein Konzept für die Umsetzung der dritten Stufe zu erarbeiten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurden die Verbände bdo, BSN, VDV sowie die DTVG von Bund und Ländern beauftragt, die zahlreichen offenen Fragen zum Management der bundesweiten Fahrgeldeinnahmen aus diesem Ticket gemeinsam zu bearbeiten. Dazu hatten die vier Partner zunächst im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) die wichtigsten Rahmenbedingungen zur Einnahmeaufteilung aus dem Deutschlandticket geklärt. Zur langfristigen Durchführung dieser Aufgabe haben die Mitglieder der ARGE zwischenzeitlich die D-Tix GmbH & Co. KG gegründet.

Am 11.07.2024 wurde in einer bundesweiten Arbeitsgruppe (UAG EAV D-Ticket – ohne Einbindung der Verbände) ein erster Entwurf eines bundesweiten Vertrags über die Anerkennung und Anwendung des Tarifs „Deutschland-Ticket“ und die Aufteilung der Einnahmen (EAV D-Ticket) vorgestellt. Dieser Vertrag, der von einer Anwaltskanzlei im Auftrag der neu gegründeten D-Tix GmbH erstellt wurde, regelt alle wichtigen Aspekte rund um das Deutschlandticket. Wesentliche Vertragsinhalte sind die Regelung zu Tarif, Vertrieb, Anerkennung und Anwendung des Tarifs sowie die Durchführung der Einnahmenaufteilung für das Deutschland-Ticket. Darüber hinaus werden die Rolle und die Befugnisse der D-Tix GmbH & Co KG geregelt. Einige Verbände haben zu diesem Vertragsentwurf Stellung genommen und dabei darauf hingewiesen, dass der Vertrag sich auf die wesentlichen Inhalte zur Abwicklung der Einnahmenaufteilung konzentrieren sollte. Der vorliegende Vertragsentwurf geht an einer Vielzahl von Stellen deutlich darüber hinaus und weist der D-Tix GmbH & Co KG eine weitreichende Gestaltungsmacht zu. Eine solche Gestaltung der Rolle der D-Tix GmbH & Co KG wird von den Verbänden deutlich kritisiert.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat in Abstimmung mit weiteren großen Verkehrsverbänden Deutschlands KCW mit der Erstellung eines Gutachtes zur dauerhaften Etablierung des Deutschlandtickets, insbesondere im Hinblick auf die dafür erforderlichen Strukturen und Zuständigkeiten, beauftragt. Dieses Gutachten befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung. Eine bereits erstellte Summary soll in die Abstimmungsrunden zwischen Bund und Ländern eingebracht werden. Neben dem MUNV wurde das Dokument darüber hinaus auch den kommunalen Spitzenverbände der jeweiligen Länder sowie Frau Henckel, der zuständigen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, zur Verfügung gestellt.

Weitere Beschlussfassung

In Anbetracht der befristeten Beschlüsse im AVV zur Fortführung des Deutschlandtickets und der befristeten Umsetzung des Deutschlandticket Sozial bedarf es nunmehr einer Beschlussfassung zur weiteren Anwendung des Deutschlandtickets und etwaiger abgeleiteter Produkte. Vor dem Hintergrund der anhaltenden unsicheren Finanzierungssituation gilt es auch weiterhin, etwaige Beschlüsse zur Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets unter dem Vorbehalt dieser zu stellen.

Die Verkehrsverbände in NRW setzen sich gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen intensiv für die Belange und Interessen der Aufgabenträger ein. Dies insbesondere bei allen Aktivitäten und Planungen im Zusammenhang mit der dauerhaften Etablierung und auskömmlichen Finanzierung des Deutschlandtickets. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Verbänden, den Aufgabenträgern, Kommunen und politischen Vertretungen gewährleistet, dass regionale Interessen auch auf Landes- und Bundesebene wirkungsvoll vertreten werden.

Über die weiteren Entwicklungen wird im Rahmen der Sitzung berichtet.

Anlage/n:

- 1 - 20241010_TOP 1_Anlage 1_Gesetzesentwurf Regionalisierungsgesetz (öffentlich)
- 2 - 20241010_TOP 1_Anlage 2_VDV-Stellungnahme_zur_Aend._RegG-1 (öffentlich)
- 3 - 20241010_TOP 1_Anlage 3_Deutschlandticket_Kennzahlen (öffentlich)

16.08.24

Vk - Fz

Gesetzesentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem und Ziel

Mit dem Gesetzesentwurf wird der Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 umgesetzt. Ergänzend wird die Überjährigkeit auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Die gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge der Jahre 2023 bis 2025 erfordert eine Änderung des § 9 Regionalisierungsgesetz (RegG).

Darüber hinaus wird mit dem Entwurf eine haushaltskonsolidierende Maßnahme umgesetzt.

B. Lösung/Nutzen

Die Einführung des Deutschlandtickets hat zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geführt. Zur Absicherung der Finanzierung im Jahr 2024 haben die Regierungschefinnen und -chefs der Länder mit dem Bundeskanzler Beschlüsse gefasst, die mit dem Gesetzesentwurf rechtlich abgesichert werden.

Die notwendige Unterstützung der Konsolidierung des Bundeshaushalts erfolgt über einen Einbehalt eines Teilbetrags der Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG im Haushaltsjahr 2025. Diese Mittel werden den Ländern im Jahr 2026 zur Verfügung gestellt.

C. Alternativen

Keine

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Gesetzesentwurf führt zu finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt oder die Länderhaushalte.

Fristablauf: 27.09.24

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Haushaltsausgaben des Bundes

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsentlastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

Haushaltsausgaben der Länder

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsbelastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsentlastung von jeweils 350 Millionen Euro.

Haushaltsausgaben der Kommunen

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Insbesondere werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch die Veränderung des Abrechnungsmodus für das Deutschlandticket kann es zu geringfügigen Entlastungen bei den zuständigen Bundes- und Landesbehörden kommen, die durch eine leicht veränderte Nachweisführung aufgewogen werden.

Die ursprünglich vorgesehene Überprüfung der Abrechnung des Deutschlandtickets durch einen Wirtschaftsprüfer, eine Wirtschaftsprüferin oder eine Wirtschaftsprüfergesellschaft im Jahr 2025 verschiebt sich durch die nun vorgesehene Gesamt-Abrechnung der finanziellen Nachteile der Jahre 2023 bis 2025. Da von den Bewilligungsbehörden endgültig geprüfte Antragsdaten bis einschließlich 2025 erst im Jahr 2027 vorliegen werden, muss die Beauftragung im Jahr 2027 erfolgen. Somit entsteht im Jahr 2027 weiterer Aufwand für weitere Sachmittel zur Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers, einer Wirtschaftsprüferin oder einer Wirtschaftsprüfergesellschaft im Jahr 2027, die sich vsl. auf rd. 448 000 Euro belaufen werden.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht.

16.08.24

Vk - Fz

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, 16. August 2024

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Manuela Schwesig

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Der Gesetzentwurf ist besonders eilbedürftig, damit das Gesetzgebungsverfahren noch im laufenden Jahr abgeschlossen werden kann.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Fristablauf: 27.09.24

besonders eilbedürftige Vorlage gemäß Artikel 76 Absatz 2 Satz 4 GG

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat [mit Zustimmung des Bundesrates](#) das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 5 wird folgender Absatz 15 angefügt:

„(15) Der den Ländern zustehende Jahresbetrag für das Jahr 2025 wird abzüglich einer Summe von 350 000 000 Euro zur Auszahlung gebracht. Der pro Land im Jahr 2025 einbehaltene Betrag wird nach Maßgabe des Verteilungsschlüssels der Anlage 4 errechnet und die monatlichen Beträge entsprechend verringert. Die einbehaltenen Beträge nach Satz 2 werden nach Vorlage der Nachweise gemäß § 6 Absatz 2 über die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025 im Jahr 2026 zusätzlich zum Jahresbetrag für das Jahr 2026 mit dem letzten monatlichen Zahlbetrag gemäß Absatz 14 Satz 3 an die Länder überwiesen. Die Beträge nach Satz 2 ergeben sich wie folgt:

Baden-Württemberg	40 939 414,63
Bayern	54 674 097,56
Berlin	17 395 725,61
Brandenburg	17 154 754,88
Bremen	2 205 853,66
Hamburg	7 600 975,61
Hessen	25 382 682,93
Mecklenburg-Vorpommern	9 875 301,22
Niedersachsen	29 975 707,32
Nordrhein-Westfalen	62 638 048,78
Rheinland-Pfalz	17 863 317,07
Saarland	4 222 195,12
Sachsen	21 474 036,59
Sachsen-Anhalt	14 974 937,80

Schleswig-Holstein

11 657 219,51

Thüringen

11 965 731,71“

2. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 und 4 wird aufgehoben.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „zur Hälfte“ gestrichen.

bb) Satz 3 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Die Länder beteiligen sich mindestens in gleicher Höhe. Für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7 ausgeglichen.“

c) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „je Kalenderjahr“ gestrichen.

d) Absatz 6 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 für den Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket oder für weitere aus dem Deutschlandticket abgeleitete Tarifangebote sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.“

e) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 für die Kalenderjahre 2023, 2024 und 2025 ist nachzuweisen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 entstanden sind, auszugleichen und wie sich dieser auf die einzelnen Länder verteilt.“

f) Absatz 8 wird aufgehoben.

g) Absatz 9 wird Absatz 8.

3. Anlage 8 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 8 (zu § 9 Absatz 6)

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 9 Absatz 3

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel						
für das Bundesland:		im Jahr:		zum		
		Stichtag 30. Juni des Folgejahres				
	Bereich	Landeshaushalt (Kapitel / Titel)	Verwendungszweck	Betrag (in EUR)	Betrag Vorjahr (in EUR)	Summe (in EUR)
1	1.1		Zuweisung nach § 9 RegG			

	1.2	Verfügbare Mittel		Minderung/Aufstockung aufgrund Länderausgleich			
	1.3			Landesmittel			
	1.4			verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 bis 1.3)			
2	2.1	Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr		Hochgerechnete Fahrgeldeinnahmen (Soll-Wert)			
	2.2			Ist-Einnahmen			
	2.3			finanzielle Nachteile aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen durch das Deutschlandticket (Differenz aus 2.1 und 2.2)			
	2.4			finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit allgemeinen Vorschriften durch das Deutschlandticket			
	2.5			finanzielle Nachteile aufgrund von Minderungen der Erstattungsleistung nach SGB IX durch das Deutschlandticket			
	2.6			finanzielle Nachteile aufgrund der Gewährung von Umstellungspauschalen bzw. anteiliger Deckung von Vertriebsmehrkosten			
	2.7			finanzielle Nachteile aufgrund der Erstattung von Mehrkosten der Einführung			
	2.8			abzgl. ersparter Aufwendungen			
	2.9			Gesamtsumme (2.3 bis 2.8)			
3		Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		(Differenz aus 1.4 und 2.9)			

Zu den einzelnen Punkten werden geeignete inhaltliche Erläuterungen sowie Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) beigefügt. Die Vorjahreswerte sind zu aktualisieren.“

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatz 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nummer 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2024 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Der Bund unterstützt die Länder bei der Umsetzung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets (Deutschlandticket). Hierdurch wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht und ein Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung gesetzt. Der Bund fördert damit die dauerhafte Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV durch die verbundübergreifende, deutschlandweite Gültigkeit des Tickets.

Mit dem Gesetzentwurf wird der Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 umgesetzt. Die vereinbarte gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge erfordert eine Änderung des § 9 Regionalisierungsgesetz.

Darüber hinaus ist im Zuge der notwendigen Haushaltskonsolidierung des Bundeshaushalts ein temporärer Einbehalt eines Teilbetrags der Regionalisierungsmittel im Jahr 2025 umzusetzen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Im Regionalisierungsgesetz werden die erforderlichen Anpassungen vorgenommen, um die Beschlusslage vom 6. November 2023 umzusetzen. Geschaffen wird eine rechtliche Grundlage, die eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge in den Jahren 2023 bis 2025 ermöglicht. Dies ermöglicht die Steuerung des Ausgleichsbedarfes über diesen Zeitraum.

Darüber hinaus erfolgt aufgrund der notwendigen Konsolidierung des Bundeshaushalts ein Einbehalt eines Teilbetrages der Regionalisierungsmittel in Höhe von 350 Millionen Euro im Jahr 2025. Diese Mittel werden den Ländern im Haushaltsjahr 2026 zusätzlich zur Verfügung gestellt.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 106a des Grundgesetzes (GG) zu.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar, völkerrechtliche Verträge sind nicht betroffen.

VI. Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf führt dazu, dass den Ländern in den Jahren 2023 bis 2025 eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge für das Deutschlandticket ermöglicht wird. Dadurch wird das Deutschlandticket finanziell abgesichert.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die bestehenden Verfahrensgrundsätze und -regeln werden genutzt. Dadurch entsteht kein zusätzlicher Verwaltungsaufwand.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die elektronische Nachhaltigkeitsprüfung (eNAP) wurde durchgeführt.

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie vereinbar.

Insbesondere der Indikatorenbereich „Mobilität sichern – Umwelt schonen“ wird durch den Gesetzentwurf positiv beeinflusst.

Der Gesetzentwurf bewirkt, dass der umweltfreundliche ÖPNV gestärkt wird und attraktiv bleibt. Die Bezahlbarkeit des ÖPNV-Angebots soll eine mögliche Rückverlagerung von Verkehr vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr verhindern, wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden.

So dient das Regelungsvorhaben dem Ziel des Indikators 3.2.a der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, indem die Stärkung des ÖPNV und seine vermehrte Nutzung zur Reduktion von Schadstoffen beiträgt. In gleicher Weise gilt dies für den Indikator 3.2.b (Anteil der Bevölkerung mit erhöhter PM10-Feinstaubexposition).

Da eine Stärkung des ÖPNV auch zunehmend mit dem Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge, sei es auf der Schiene, sei es auf der Straße, einhergeht und hierbei mehr und mehr Ökostrom genutzt wird, trägt dies, insbesondere weil Bus und Bahn Massentransportmittel sind, zu einem Anstieg des Anteils erneuerbarer Energien am Brutto-Endenergieverbrauch (Indikator 7.2.a) bei.

Außerdem dient das Regelungsvorhaben der Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr (Indikator 11.2 b), weil der Transport einer großen Zahl von Personen auf Schiene und Straße mittels Massentransportmitteln erfolgt.

Schließlich berührt das Gesetzesvorhaben positiv den Indikator 13.1.a, indem es dazu beiträgt, über die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsentlastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsbelastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

Für die Länder ergibt sich für das Jahr 2025 eine Haushaltsbelastung sowie für das Jahr 2026 eine zusätzliche Haushaltsentlastung durch Steuermindereinnahmen von jeweils 350 Millionen Euro.

4. Erfüllungsaufwand

Es entsteht weiterer Aufwand für weitere Sachmittel zur Beauftragung eines Wirtschaftsprüfers, einer Wirtschaftsprüferin oder einer Wirtschaftsprüfergesellschaft im Jahr 2027. Die Überprüfung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile bezieht sich nun auf die Kalenderjahre 2023 bis 2025. Unter Berücksichtigung eines geschätzten Lohnkostensatzes von ca. 400 Euro pro Arbeitsstunde und einem veranschlagten Zeitaufwand von 8 Arbeitstagen pro Land unter zusätzlicher Berücksichtigung weiterer, aus der von den Ländern vorgesehenen Evaluation gewonnenen Informationen einschließlich den Vertriebsdaten (pauschale Annahme: 12 Arbeitstage) belaufen sich diese auf rd. 448 000 Euro.

5. Weitere Kosten

Durch das Änderungsgesetz ergeben sich keine Kosten für Bürgerinnen und Bürger. Ebenso entstehen keine Kosten für die Wirtschaft. Es sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz richtet sich nur an die staatlichen Stellen im Bund und in den Ländern.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten. Das Gesetz dient auch dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen, wobei eine räumliche, regionale Differenzierung bisher nicht möglich ist

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Evaluierung ist aufgrund des Regelungsinhalts nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Zu Nummer 1

§ 5 Absatz 15 regelt das Auszahlungsverfahren für einen Teil der den Ländern für das Jahr 2025 zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel neu. Ein Betrag in Höhe von 350 Millionen Euro wird nicht im Jahr 2025 zur Auszahlung gebracht. Der Jahresbetrag für das jeweilige Land wird nach Maßgabe des Verteilungsschlüssels der Anlage 4 des Jahres 2025 gekürzt. Die Auszahlung der einbehaltenen Beträge erfolgt nach Vorlage der Nachweise gemäß § 6 Absatz 2 über die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025 im Jahr 2026.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Die für einen Übergangszeitraum getroffenen Regelungen zur Tarifgenehmigungsfiktion und zur vorläufigen Anwendung des Tarifs waren zeitlich befristet und werden nun gestrichen. Sie haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Die Streichung in Satz 2 vollzieht den Verzicht auf eine über den Betrag von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Kalenderjahr in den Jahren 2023 bis 2025 hinausgehende Nachschusspflicht von Bund und Ländern nach. Dies entspricht den Beschlüssen des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der neue Satz 3 vollzieht den Verzicht auf eine Nachschusspflicht des Bundes nach und weist den Ländern eine Finanzierungsverantwortung in mindestens gleicher Höhe zu.

Mit der Änderung des Satzes 4 (alter Satz 3) wird der Zeitraum der Abrechnung spezifiziert. Die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 beginnt mit dem Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets und endet mit Ablauf des Kalenderjahres 2025. Dies ermöglicht den Ländern ein flexibleres Nachsteuern der Ausgleichsbedarfe.

Zu Buchstabe c

Bedingt durch die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 erfolgt eine Endabrechnung erst auf der Basis der endgültigen Daten. Den Verwendungsnachweisen für die einzelnen Jahre kommt dennoch eine hohe Bedeutung zu, weil diese die Grundlage für die Steuerung des Mittelbedarfes bilden. Die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile und die endgültige Mittelverteilung zwischen den Ländern ergeben sich erst nach der gemeinsamen Abrechnung.

Zu Buchstabe d

Die Änderung des Satzes 4 stellt klar, dass der Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket sowie Tarifmaßnahmen der Länder, die in Verbindung mit dem Deutschlandticket stehen, nicht aus Regionalisierungsmitteln nach § 5 finanziert werden dürfen. Dies betrifft u. a. den zusätzlichen Ausgleich für im Preis reduzierte Deutschlandtickets für Personengruppen wie Schülerinnen und Schüler, Auszubildende, Seniorinnen und Senioren und Geringverdienende. Diese Maßnahmen sind vom jeweiligen Land aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren.

Zu Buchstabe e

Gemäß dem Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vom 6. November 2023 werden die Jahre 2023 und 2024 gemeinsam abgerechnet. Darüber hinaus wird die Überjährigkeit auf das Jahr 2025 ausgedehnt. Der Zeitraum bestimmt sich ab Einführung des Deutschlandtickets. Die endgültigen Daten für die Jahre 2023 bis 2025 werden vsl. erst zum 30. Juni 2027 vorliegen, wenn das Antragsverfahren in den Ländern für das Jahr 2025 vollständig abgeschlossen ist.

Die in den Jahren 2023, 2024 oder 2025 zugeflossenen Mittel sind für den Ausgleich von finanziellen Nachteilen im Zeitraum 01. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 verwendbar.

Zu Buchstabe f

Die Streichung des Absatzes 8 erfolgt, da mit dem o. g. Beschluss eine Nachschusspflicht des Bundes und der Länder explizit ausgeschlossen wurde. Die Überprüfung dient damit lediglich dem Nachweis der sachgerechten Mittelverwendung, nicht der Feststellung einer Zahlungsverpflichtung von Bund oder Ländern.

Sofern der Betrag den gesetzten Rahmen von 9 Milliarden Euro (je 1,5 Milliarden Euro von Bund und Ländern für die Jahre 2023, 2024 und 2025) überschreitet, müssen die Länder geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Zuschussbedarf ohne Rückgriff auf die nach § 5 zur Verfügung gestellten Mittel zu decken. Dabei kommt auch eine Preisanpassung des Deutschlandtickets in Betracht.

Zu Buchstabe g

Redaktionelle Folgeänderung

Zu Nummer 3

Es erfolgt eine Präzisierung der Anlage 8. Hierbei werden die finanziellen Nachteile aus dem Deutschlandticket weiter ausdifferenziert sowie anzurechnende ersparte Aufwendungen aufgeführt.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)**Zu Absatz 1**

Um schnellstmögliche Rechtssicherheit zu schaffen, wird das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Zu Absatz 2

Die Regelungen des § 9 Regionalisierungsgesetz treten rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft, um die Wirkung für das gesamte Jahr 2024 abzusichern.

Stellungnahme zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Drucksache 393/24)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf grundsätzlich. Denn hiermit werden wichtige Maßgaben zur weiteren Finanzierung des Deutschlandtickets festgeschrieben, auf die sich auch Bund und Länder im November 2023 im Rahmen einer MPK verständigt hatten. Darüber hinaus berücksichtigt der Gesetzentwurf wichtige Beschlüsse der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom April 2024. So wird etwa mit der Gesetzesinitiative die **Überjährigkeit der Mittel** zur Finanzierung des Deutschlandtickets auf den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 sichergestellt. Damit können die nicht in Anspruch genommenen Mittel aus dem Jahr 2023 überjährig im Gesamtzeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 31. Dezember 2025 verwendet werden. In Summe handelt es sich dabei um einen Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 4,5 Mrd. Euro. Positiv anzumerken ist ferner, dass das BMDV im Rahmen der zurückliegenden Länder- und Verbändeanhörung verschiedene Änderungsvorschläge berücksichtigt hat. Dazu gehört unter anderem, dass Verschärfungen für die Vorlage von Nachweisen über die Verwendung der Regionalisierungsmittel in den Ländern wieder aus dem Gesetzentwurf gestrichen worden sind. Dies hätte andernfalls in bestimmten Fällen zu einem jahrelangen Auszahlungsstopp geführt.

Zugleich stellt die vorliegende Änderung des Regionalisierungsgesetzes immer noch **keine hinreichende Grundlage zu einer dauerhaften Finanzierung** des Deutschlandtickets dar. Genau genommen hat sich die strukturelle Unterfinanzierung der Branche seit der Einführung des Tickets sogar nochmals verschärft. Eine langfristige Finanzierungsperspektive ist aber auch deswegen wichtig, weil sich die Verkaufszahlen und Nutzung nur steigern werden, wenn Kundinnen und Kunden wissen, wie sich der Preis des Deutschlandtickets und das Fahrtenangebot entwickeln. Im Übrigen fehlen mangels einer Langfristperspektive Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung, zur Schaffung von neuen Entscheidungsstrukturen oder auch zum Aufbau einer zentralen digitalen Vertriebsplattform, die jährlich Effizienzgewinne in Millionenhöhe verspricht. Zudem ließen sich mit einer langfristigen Finanzierung die Strukturen im deutschen ÖPNV entflechten und ein für das Erreichen der Klimaschutzziele notwendiges Fahrgastwachstum von sicher 30 Prozent realisieren.

Ferner beinhaltet die Gesetzesinitiative auch einige Neuregelungen, die aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs abzulehnen sind. Dazu gehört etwa die vorgesehene **Verschiebung der Auszahlung von 350 Mio. Euro** an Reg.-Mitteln von 2025 (pro Monat minus ein Zwölftel) auf den Dezember 2026 als „haushaltskonsolidierende Maßnahme“. Natürlich ist nachvollziehbar, dass alle Sektoren einen Beitrag leisten müssen, die öffentlichen Haushalte von Bund und Länder zu entlasten. Zugleich gefährdet eine solche Verschiebung die ÖPNV-Finanzierung und damit die Sicherung der Daseinsvorsorge. Die Folge ist, dass auf Länderseite der o.g. Betrag vorfinanziert werden müsste; um bereits eingegangene vertragliche Verpflichtungen für SPNV-Betriebsleistungen bezahlen zu können. Eine zusätzliche Finanzierungsbelastung wird vielerorts die Folge sein, zumal die Regionalisierungsmittel in ihrer derzeitigen Höhe ohnehin nicht auskömmlich sind. Für weitere Abbestellungen von SPNV-Leistungen besteht damit ein hohes Risiko.

Kurz: Artikel 1 Nummer 1 sollte gestrichen werden.

Auch Artikel 1, Nummer 2 Buchstabe d sollte aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs gestrichen werden. Andernfalls können reguläre Regionalisierungsmittel nicht für evtl. weitere Tarifabsenkungen beim Deutschlandticket eingesetzt werden. Vor allem die Finanzierung der Umstellung von **Schüler- und Semestertickets** auf das Deutschlandticket wird damit gefährdet.

Abschließend ist anzumerken, dass für die Sicherung der Angebote im Öffentlichen Personenverkehr die **Notwendigkeit einer grundsätzlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel** ab dem Jahr 2026 besteht. Selbst das „Rambøll-Gutachten“, das im Auftrag des BMDV vorgelegt wurde, hat für das „Basisszenario mit Deutschlandticket und Erlösvariante 1“ im Zeitraum von 2026 bis 2031 einen ÖPNV-Finanzierungsbedarf in Höhe von rund 40 Mrd. Euro ausgewiesen. Davon entfallen mindestens 22 Mrd. Euro auf zusätzliche Regionalisierungsmittel des Bundes, die ab dem Jahr 2026 um 3 Mrd. Euro mit jährlich anwachsenden Beträgen aufzustocken sind.

28.08.2024

Kennzahlen Deutschlandticket im AVV

Stand Werte Deutschlandticket: 07.2024

Stand Werte AVV-Tarif: 06.2024



Verkaufte Deutschlandtickets

Monat	D-Ticket-ABOs	D-Job-Tickets	SET - Upgrades	D-Ticket Schule	D-Ticket Sozial	D-Semesterticket	Gesamt
Mai 23	23.647	1.948	5.592				31.187
Jun 23	24.845	2.746	4.604				32.195
Jul 23	27.924	3.292	4.612				35.828
Aug 23	28.888	3.838	4.908	45.286			82.920
Sep 23	29.725	4.342	5.579	46.935			86.581
Okt 23	30.481	4.682	4.982	46.788			86.933
Nov 23	30.711	4.935	4.348	48.134			88.128
Dez 23	30.078	5.154	6.020	48.965			90.217
Jan 24	30.695	5.384	4.100	48.275	1.122		89.576
Feb 24	30.732	5.454	3.601	47.640	2.448		89.875
Mrz 24	31.182	5.426	3.815	48.815	3.271	13.548	106.057
Apr 24	31.577	5.568	218	48.865	3.873	56.835	146.936
Mai 24	33.051	5.735	89	48.929	4.339	56.835	148.978
Jun 24	33.329	5.988	95	48.084	4.830	56.835	149.161
Jul 24	33.901	6.170	94	47.379	5.311	56.835	149.690
Gesamt	450.766	70.662	52.657	574.095	25.194	240.888	1.414.262

Wechselwirkung mit AVV-Tarif

Einnahmenentwicklung AVV-Tarif (ohne D-Ticket Einnahmen)



April 23 (vor Einführung D-Ticket)	Juni 24	Delta Einnahmen absolut	Delta Einnahmen Prozent
8.406.421 €	2.260.723 €	-6.145.698 €	-73,11 %

Einnahmenentwicklung AVV-Tarif + Einnahmen D-Ticket


April 23	Juni 24	Delta Einnahmen absolut	Delta Einnahmen Prozent
8.406.421 €	8.754.444 €	348.023 €	4,14 %

Tarifprodukte – Einnahmenentwicklung Segmente AVV-Tarif

Segmente	April 23	Juni 24	Delta absolut	Delta prozentual
Bar-Tarif	1.785.816 €	1.177.995 €	-607.821 €	-34,04 %
Zeitkarten Erwachsene	948.886 €	426.654 €	-522.232 €	-55,04 %
Monatskarten Azubi/Schüler	59.118 €	5.916 €	-53.202 €	-89,93 %
ABOs*	5.581.689 €	606.858 €	-4.974.831 €	-89,13 %

*inkl. School&Fun-Ticket, Schülerjahreskarte und Semesterticket.