

Antrag

des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Kosten und Finanzierung des Deutschland-Tickets

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Kosten die öffentliche Hand für das Deutschland-Ticket eingeplant hat (aufgegliedert nach Jahren und weiter nach ihrer Kenntnis nach Bund, Ländern und diesen untergeordneten Einheiten);
2. welche Vereinbarungen mit dem Bund über das Tragen etwaiger Mehrkosten durch den Bund, die Länder und diesen untergeordneten Einheiten bestehen;
3. in welchem Umfang die Kosten für das Deutschland-Ticket im Jahr 2024 die dafür im Landeshaushalt 2023/2024 eingeplanten Mittel voraussichtlich überschreiten werden;
4. nach welchem Schlüssel die Betreiber von regionalen Verkehrsmitteln (etwa Nahverkehrszügen und Buslinien), in denen das Deutschland-Ticket gültig ist, entlohnt werden;
5. wie viele Deutschland-Tickets bisher verkauft bzw. abonniert wurden (aufgegliedert nach Monaten);
6. wie hoch der Anteil der bereits wieder gekündigten Abonnements ist (aufgeschlüsselt nach der Laufzeit in Monaten, bis die Kündigungen wirksam wurden);
7. inwiefern seit dem Start des Deutschland-Tickets die Verkaufszahlen anderer Fahrkarten-Typen gesunken sind;
8. auf welche Summe sich die entgangenen Erlöse durch Verkaufsrückgänge anderer Fahrkarten-Typen gemäß Ziffer 7 belaufen.

10.10.2023

Klauf, Klos, Eisenhut, Gögel, Goßner, Lindenschmid, Steyer AfD

Begründung

Wie die Tagesschau am 11. August 2023 in ihrer Online-Ausgabe unter der Überschrift „Fortführung ernsthaft gefährdet“ berichtet hat, ist die weitere Finanzierung des Deutschland-Tickets als 49-Euro-Ticket ungewiss. Es stehen erhebliche Mehrkosten in Milliardenhöhe im Raum. Ohne eine Einigung in offenen Finanzierungsfragen für die Zeit nach 2023 „sehen die Länder die Fortführung des Deutschland-Tickets oder zumindest dessen flächendeckende Anwendung ernsthaft gefährdet“. Dieser Berichtsantrag soll die Kosten- und Finanzierungsproblematik erhellen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. November 2023 Nr. VM3-0141.5-29/111/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Kosten die öffentliche Hand für das Deutschland-Ticket eingeplant hat (aufgegliedert nach Jahren und weiter nach ihrer Kenntnis nach Bund, Ländern und diesen untergeordneten Einheiten);

Bund und Länder stellen für die Jahre 2023 bis 2025 jährlich 3 Mrd. Euro für die Finanzierung des Deutschland-Tickets zur Verfügung. Diesen Betrag teilen sich Bund und Länder jeweils zur Hälfte. Vom Länderbetrag trägt Baden-Württemberg nach heutigem Stand einen Anteil in Größe von 11,75 Prozent, was einem Betrag in Höhe von 176,2 Mio. Euro pro Jahr entspricht. Die endgültigen Beträge werden durch eine nachlaufende Spitzabrechnung der eingetretenen Mindereinnahmen ermittelt.

2. welche Vereinbarungen mit dem Bund über das Tragen etwaiger Mehrkosten durch den Bund, die Länder und diesen untergeordneten Einheiten bestehen;

Für das Jahr 2023 wurde zwischen Bund und Ländern eine Nachschusspflicht vereinbart. Das heißt, dass etwaige, über die 3 Mrd. Euro hinausgehende Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, von Bund und Ländern je zur Hälfte getragen werden.

3. in welchem Umfang die Kosten für das Deutschland-Ticket im Jahr 2024 die dafür im Landeshaushalt 2023/2024 eingeplanten Mittel voraussichtlich überschreiten werden;

Gemäß einer Prognose des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aus dem September 2023 liegt der Finanzierungsbedarf für das Deutschland-Ticket im Jahr 2023 voraussichtlich bei 2,3 Mrd. Euro und im Jahr 2024 bei 4,1 Mrd. Euro. Derzeit wird zwischen Bund und Ländern verhandelt, wie der zusätzliche Finanzbedarf im Jahr 2024 in Höhe von 1,1 Mrd. Euro gedeckt werden kann. Die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern sind noch nicht abgeschlossen. Entsprechend kann derzeit auch noch keine Aussage dazu getroffen werden, ob die für das Jahr 2024 eingeplanten Mittel überschritten werden.

4. nach welchem Schlüssel die Betreiber von regionalen Verkehrsmitteln (etwa Nahverkehrszügen und Buslinien), in denen das Deutschland-Ticket gültig ist, entlohnt werden;

Bis einschließlich dem Jahr 2025 erhalten die Verkehrsunternehmen im Rahmen des Ausgleichs der wirtschaftlichen Nachteile, die aus der Anwendung des Deutschland-Tickets entstehen, ihre Fahrgelderlöse aus dem Jahr 2019 abgesichert. Diese Fahrgelderlöse werden dabei fortgeschrieben um die Tarifanpassungen in den Verbänden sowie um einen Mehrleistungsfaktor für den Ausbau des Verkehrsangebots.

5. wie viele Deutschland-Tickets bisher verkauft bzw. abonniert wurden (aufgegliedert nach Monaten);

Gemäß der von Bund und Länder beauftragten Marktforschung haben

- im Mai 2023 rd. 9 Mio. Personen
- im Juni 2023 rd. 9,5 Mio. Personen
- im Juli 2023 rd. 10 Mio. Personen
- im August 2023 rd. 10 Mio. Personen

ein Deutschland-Ticket besessen. Für den Monat September liegen die Zahlen noch nicht vollständig vor. Von den bislang vorliegenden Zahlen kann jedoch von einem weiteren Anstieg ausgegangen werden, auch weil Abonnements (Ausbildung, Studierendentickets) teils noch nicht in das Deutschland-Ticket überführt sind.

6. wie hoch der Anteil der bereits wieder gekündigten Abonnements ist (aufgeschlüsselt nach der Laufzeit in Monaten, bis die Kündigungen wirksam wurden);

Gemäß der von Bund und Länder beauftragten Marktforschung haben 86 Prozent der Personen, die aktuell (August 2023) ein Deutschland-Ticket besitzen, das Deutschland-Ticket durchgehend seit der Einführung im Mai im Besitz. Bezogen auf die von Mai bis August insgesamt ausgegebenen Tickets sind rd. 11 Prozent der Deutschland-Tickets nach einem oder zwei Monaten wieder gekündigt worden. Dies liegt nicht über den Erwartungen. Detaillierte Zahlen nach Laufzeit und Monaten liegen bislang nicht vor.

7. inwiefern seit dem Start des Deutschland-Tickets die Verkaufszahlen anderer Fahrkarten-Typen gesunken sind;

8. auf welche Summe sich die entgangenen Erlöse durch Verkaufsrückgänge anderer Fahrkarten-Typen gemäß Ziffer 7 belaufen.

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Viele Personen, die ein Deutschland-Ticket besitzen, hatten vorher andere Tarifprodukte (Zeitkarten/Abonnements, Einzelfahrausweise oder Tageskarten) der Verbund- oder Landestarif- bzw. des Deutschlandtarifs gekauft. Entsprechend sind die Verkaufszahlen und Erlöse dieser Tarifprodukte zurückgegangen. Allerdings fallen die Rückgänge in den einzelnen Tarifen sehr unterschiedlich aus. In Abhängigkeit von Fahrgaststruktur und Preisniveau liegt die Schwankungsbreite bundesweit zwischen 30 und 70 Prozent. Per Saldo, d. h. unter Gegenrechnung der Fahrgelderlöse aus dem Deutschland-Ticket, entsprechen die Fahrgeldausfälle nach aktuellem Kenntnisstand den o. g. Zahlen für den Finanzierungsbedarf. Dabei sind in den Zahlen für 2023 noch rd. 200 Mio. Euro für Kosten zur Umstellung der Vertriebssysteme enthalten.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor