

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE und  
der Fraktion der CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Erfolg des Deutschlandtickets im SPNV in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 entwickelt haben;
2. in welchen fünf Netzen die höchsten Zuwachsraten an Fahrgästen verzeichnet wurden;
3. in welchen fünf Netzen die geringsten Zuwachsraten an Fahrgästen verzeichnet wurden;
4. ob die ihr vorliegenden Erkenntnisse den Schluss zulassen, dass das Deutschlandticket diese Zuwachsraten ausgelöst hat;
5. wie sie den Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte im SPNV und den Nutzerzahlen des Deutschlandtickets bewertet;
6. ob die von den Fahrgästen benutzten Fahrscheinarten bei Zählungen erhoben werden;
7. ob bereits Erkenntnisse vorliegen, inwiefern die Weiterentwicklung des Jugendtickets BW zum deutschlandweit gültigen Fahrschein Deutschlandticket JugendBW Wirkung zeigt;
8. wie hoch der Anteil (in Prozent) von Job-Tickets an den verkauften Deutschlandticket-Abonnements ist;
9. wie sich die Nachfrage nach dem JobTicket BW seit der Einführung des Deutschlandtickets entwickelt hat;

Eingegangen: 15.5.2024/Ausgegeben: 1.7.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. ob sie in der Lage ist, die Mobilitäts-Daten aus diesem digitalen Fahrschein für die Angebotsgestaltung zu nutzen;
  11. ob sich unter Berücksichtigung der in Baden-Württemberg gewonnenen Daten zur Nutzung des Deutschlandtickets im Land an den Bestellungen der SPNV-Leistungen etwas geändert hat oder etwas ändern wird und welche Hürden es hierbei gibt;
  12. ob, unter Berücksichtigung der deutschlandweit gewonnenen Daten, das Finanzierungsmodell dieses Angebots angepasst werden wird und wie sich die Preisentwicklung für den Fahrgast nach 2024 darstellt;
  13. welche Schritte von Bund und dem Land Baden-Württemberg unternommen werden müssen, um die Finanzierung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 und 2025 auf sichere Beine zu stellen;
- II. sich beim Bund mit Nachdruck dafür einzusetzen, die Finanzierung des Deutschlandtickets auf eine langfristige Grundlage zu stellen und damit Planungssicherheit für die Länder, die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste zu schaffen.

15.5.2024

Andreas Schwarz  
und Fraktion

Hagel  
und Fraktion

#### Begründung

Das 9-Euro-Ticket – als Bürgerentlastungsmaßnahme während der Energiekrise 2022 aufgelegter deutschlandweit gültiger Nahverkehrsfahrschein – wurde zum Deutschlandticket weiterentwickelt. In Baden-Württemberg gilt das von der grün-schwarzen Koalition initiierte Jugendticket BW seit März 2023 landesweit und seit Dezember 2023 bundesweit. Diesen Fahrscheinen gemein ist, dass sie über Verbund- und Bundeslandgrenzen hinaus in allen Nahverkehrsmitteln (Bahn, S-Bahn, Stadt- und Straßenbahn und Bussen) gültig sind. Die mediale Vermarktung dieser Fahrschein hat (trotz einer Debatte um die Übernahme der bei den Verkehrsunternehmen entstehenden Mindereinnahmen durch den Bund) zu einem verstärkten Umstieg auf das seit Jahren regelmäßig ausgebaute SPNV-Angebot des Landes geführt. Der Antrag soll die Erfahrungen aus diesem innovativen Tarifangebot beleuchten, um Handlungsfelder für die Erreichung der gesteckten Klimaziele auf Landesebene und die Steigerung der Fahrgastzahlen im SPNV aufzuzeigen. Außerdem soll abgefragt werden, wie nachhaltig dieses Ticketangebot finanziert ist und der Bund aufgefordert werden, das Angebot langfristig zu sichern.

### Stellungnahme<sup>\*)</sup>

Mit Schreiben vom 25. Juni 2024 Nr. VM3-0141.5-32/52/3 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,*

*I. zu berichten,*

*1. wie sich die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 entwickelt haben;*

Die Einführung des Deutschlandtickets hat zu einer deutlichen Steigerung der Nachfrage seit Mai 2023 geführt. Während die Fahrgastnachfrage im ersten Quartal 2023 unter den Vor-Corona-Werten lag, zogen die Fahrgastzahlen ab Mai 2023 merklich an.

Die Nachfragewerte der zweiten Jahreshälfte 2023 lagen gut 20 Prozent über den Werten des zweiten Halbjahrs 2019 vor der Pandemie. Durchweg konnte auf fast allen Strecken das Vor-Pandemie-Niveau übertroffen werden. Auf den nachfragestarken Linien zwischen den Großstädten, z. B. zwischen Stuttgart und Karlsruhe ist die Nachfrage teils um bis zu 50 Prozent gestiegen.

*2. in welchen fünf Netzen die höchsten Zuwachsraten an Fahrgästen verzeichnet wurden;*

In folgenden Netzen sind die höchsten Zuwachsraten bezogen auf die täglichen Einsteigerinnen und Einsteiger im Vergleich vom 2. Halbjahr 2023 gegenüber dem 1. Halbjahr 2023 zu verzeichnen:

- 1) Netz 59 (Wendlingen–Ulm), IRE 200; Steigerung um 48 Prozent (nach schwächeren Werten im 1. Halbjahr 2023)
- 2) Netz 1c (Karlsruhe–Stuttgart–Aalen, Stuttgart–Würzburg), IRE 1, RE 8; Steigerung um 42 Prozent
- 3) Netz 16b (Radolfzell–Friedrichshafen, Friedrichshafen–Lindau), RB 31, RB 93; Steigerung um 38 Prozent
- 4) Netz 2 (Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen), RE 5; Steigerung um 35 Prozent
- 5) Netz 13 (Schwarzwaldbahn: Karlsruhe–Offenburg–Konstanz), RE 2; Steigerung um 33 Prozent

*3. in welchen fünf Netzen die geringsten Zuwachsraten an Fahrgästen verzeichnet wurden;*

Bei einigen Netzen lag die Summe der täglichen Einsteigerinnen und Einsteiger im 2. Halbjahr 2023 unter den Werten des 1. Halbjahrs 2023. Betroffen sind folgende Netze:

- 1) Netz 3b (Gäu-Murr: Stuttgart–Crailsheim, Stuttgart–Rottweil/Freudenstadt), MEX 19/90, MEX 14a/b; Rückgang um 10 Prozent aufgrund der umfangreichen Baustellentätigkeiten und Sperrungen auf der Gäubahn
- 2) Netz 47 (Stadtbahn Karlsruhe), diverse Strecken rund um Karlsruhe; Rückgang um 7 Prozent
- 3) Netz 8 (Ortenau), diverse Strecken rund um Offenburg; Rückgang um 5 Prozent
- 4) Netz 14b/ZAB 2, (Hechingen–Gammertingen–Sigmaringen), RB 68; Rückgang um 5 Prozent
- 5) Netz 10a/Seehas, (Engen–Singen–Konstanz), S 6; Rückgang um 4 Prozent (teilweise Baustelle)

<sup>\*)</sup> Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Nachfrageentwicklung im Nahbereich nicht so ausgeprägt ist wie auf größeren Distanzen. Hinzu kommen Besonderheiten aufgrund von baustellenbedingten Einschränkungen der Linien.

*4. ob ihr die vorliegenden Erkenntnisse den Schluss zulassen, dass das Deutschlandticket diese Zuwachsraten ausgelöst hat;*

Es gibt einige Anzeichen dafür, dass das Deutschlandticket der Haupttreiber für die Nachfragezuwächse ab Mai 2023 ist. Zum einen lassen die Ergebnisse aus Fahrgastbefragungen und Marktforschung zum Deutschlandticket eine sehr hohe Marktdurchdringung erkennen. Gerade bei den nachfragestarken Linien ist das Deutschlandticket mittlerweile das eindeutig am häufigsten genutzte Ticket. Die aktuelle Marktforschung zum Deutschlandticket weist zudem daraufhin, dass ein Viertel der Fahrten mit dem Deutschlandticket von einem anderen Verkehrsmittel verlagert oder neu induziert ist. Der Anteil der induzierten bzw. verlagerten Fahrten ist im Vergleich zu den ersten Monaten nach Einführung des Deutschlandtickets gestiegen.

Zum anderen zeigte sich eine starke Steigerung der Nachfrage im Mai 2023 im Vergleich zum Vormonat. Dieser Effekt war sehr viel deutlicher als in anderen Jahren und verdeutlicht ebenfalls den wesentlichen Beitrag des Deutschlandtickets zum Nachfragezuwachs. Die Konzentration des Zuwachses auf die längeren Distanzen dürfte damit zu erklären sein, dass hier der günstigere Pauschalpreis des Deutschlandtickets am stärksten gegenüber dem Zustand zuvor wirkt.

*5. wie sie den Zusammenhang zwischen der Angebotsdichte im SPNV und den Nutzerzahlen des Deutschlandtickets bewertet;*

Mit der Inbetriebnahme der Stuttgarter Netze ab Mitte 2019 und anderen Neuverträgen (wie z. B. Netz 4 Rheintal) wurde das Angebot in einigen Regionen Baden-Württembergs deutlich verdichtet.

Aufgrund der Pandemie erfolgte die Nachfragesteigerung erst mit starkem Zeitverzug. Eingeleitet wurde die Steigerung der Nachfrage insbesondere in der Phase des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022. Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 setzten sich die Effekte weiter fort. Fahrgasterhebungen lassen darauf schließen, dass das Deutschlandticket nicht nur im urbanen Raum häufig genutzt wird, sondern auch in ländlicheren Räumen. Betrachtet man verschiedene Verkehrsverträge, wurden je nach Vertrag zwischen 30 Prozent und 50 Prozent der Personenkilometer des Jahres 2023 mit einem Deutschlandticket zurückgelegt. Darin inbegriffen sind auch die Monate Januar bis April 2023, in denen das Deutschlandticket noch nicht zum Ticketangebot gehörte. Die Besitzquote des Deutschlandtickets in Baden-Württemberg lag 2023 bei über 16 Prozent. Damit liegt Baden-Württemberg auf Platz 3 der Flächenländer, knapp hinter Nordrhein-Westfalen und Bayern. Mit der Überführung des Jugendtickets BW in das Deutschlandticket JugendBW ab Jahresende 2023 wird erwartet, dass diese Quote weiter steigen wird.

*6. ob die von den Fahrgästen benutzten Fahrscheinarten bei Zählungen erhoben werden;*

Bei den Fahrgastzählungen, die in Baden-Württemberg automatisch oder manuell erfolgen, findet lediglich eine mengenmäßige Erfassung der Fahrgäste statt. In der überwiegenden Zahl der Netze werden darüber hinaus auch Fahrgäste zu Fahrtwegen und Fahrausweiswahl befragt.

*7. ob bereits Erkenntnisse vorliegen, inwiefern die Weiterentwicklung des Jugendtickets BW zum deutschlandweiten gültigen Fahrschein Deutschlandticket JugendBW Wirkung zeigt;*

Im Juni 2024 wird eine Kundenbefragung zum D-Ticket JugendBW durchgeführt. Nach der Auswertung dieser Kundenbefragung sowie der parallelen Auswertung der Verkaufsdaten können erste Aussagen getroffen werden.

8. *wie hoch der Anteil (in Prozent) von Job-Tickets an den verkauften Deutschlandticket-Abonnements ist;*

Dazu liegen derzeit noch keine Zahlen vor. Die Auswertungen sind komplex, da das Deutschlandticket in der Gesamtheit zu einem großen Anteil auch über bundesweite Vertriebsdienstleister erworben wird, nicht nur über die regionalen Verkehrsverbände.

9. *wie sich die Nachfrage nach dem JobTicket BW seit der Einführung des Deutschlandtickets entwickelt hat;*

Vor Einführung des Deutschlandtickets waren mit Stand 30. April 2023 28 675 JobTicket BW zu verzeichnen. Inzwischen ist die Zahl der JobTicket BW innerhalb eines Jahres auf 56 532 angewachsen (Stand 30. April 2024). Damit hat sich die Zahl der JobTicket BW annähernd verdoppelt.

10. *ob sie in der Lage ist, die Mobilitäts-Daten aus diesem digitalen Fahrschein für die Angebotsgestaltung zu nutzen;*

Die Daten, die aus dem Deutschlandticket gewonnen werden, können nicht für die Angebotsgestaltung genutzt werden. Dazu müssten zum einen aus dem Deutschlandticket flächendeckend Bewegungsprofile durch Ein- und Ausstiegsdaten gewonnen werden. Die dafür erforderliche Technologie ist sowohl bundes- als auch landesweit noch nicht vorhanden. Außerdem wird ein nicht zu vernachlässigender Anteil der ÖPNV-Nachfrage auch noch mit anderen Tickets abgewickelt.

11. *ob sie sich unter Berücksichtigung der in Baden-Württemberg gewonnenen Daten zur Nutzung des Deutschlandtickets im Land an den Bestellungen der SPNV-Leistungen etwas geändert hat oder etwas ändern wird und welche Hürden es hierbei gibt;*

Die durch automatische Fahrgastzählensysteme und manuelle Zählungen ermittelten Fahrgastzahlen werden umfassend in die Fahrplanbestellung und die kurzfristige Kapazitätssteuerung einbezogen.

Auf einigen Linien (speziell IRE/RE-Linien in städtischen Räumen) ist zu beobachten, dass die Anzahl der Fahrgäste das bereitgestellte Sitzplatzangebot zuweilen deutlich überschreitet. Solche Kapazitätsengpässe im Einzelfall sind jedoch hauptsächlich auf Minderkapazitäten der EVU gegenüber den bestellten Kapazitäten zurückzuführen. Ursächlich dafür ist die stark angespannte Situation hinsichtlich Personal in den Werkstätten und Ersatzteilen, wodurch es eine Herausforderung für die EVU darstellt, Züge zeitnah zu reparieren.

Ein kleinerer Teil der Überfüllungen ist auf eine im Vergleich zum aktuellen Nachfrageniveau zu geringe bestellte Zugkapazität zurückzuführen. Das Land prüft in solchen Fällen kurzfristig, ob Anpassungen der Bestellkapazitäten unterjährig oder im Rahmen der Fahrplanbestellung möglich sind. Die Umsetzung dieser Anpassungen ist meist von verfügbaren Zugflotten abhängig. Beispielsweise wurden bei der S-Bahn Rhein-Neckar auf der Linie S 9 (Karlsruhe–Mannheim) am Wochenende die Zugkapazitäten verdoppelt (Doppel- statt Einfachtraktion).

12. *ob, unter Berücksichtigung der deutschlandweit gewonnenen Daten, das Finanzierungsmodell dieses Angebots angepasst werden wird und wie sich die Preisentwicklung für den Fahrgast nach 2024 darstellt;*

Gemäß aktueller Beschlusslage endet am 31. Dezember 2025 der Rettungsschirmmechanismus, der den Tariforganisationen bzw. Verkehrsunternehmen die fortgeschriebenen Soll-Einnahmen aus dem Jahr 2019 sicherstellt. Ab 1. Januar 2026 muss eine neue Zuschussregelung eingeführt werden. Gleichzeitig soll die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket nachfrageorientiert erfolgen. Wie die Zuschussregelung und die Einnahmenaufteilung ab dem 1. Januar 2026 ausgestaltet sein wird, steht noch nicht fest. Für die Ausgestaltung der nachfrageorientierten Einnahmenaufteilung wird auf deutschlandweit gewonnene Daten zum Deutschlandticket zurückgegriffen.

*13. welche Schritte von Bund und dem Land Baden-Württemberg unternommen werden müssen, um die Finanzierung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 und 2025 auf sichere Beine zu stellen;*

Die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten und der Bundeskanzler haben auf der Konferenz vom 6. November 2023 festgelegt, dass sich der Bund wie vereinbart zur Hälfte an den Kosten des Deutschlandtickets beteiligen wird und dafür jährlich 1,5 Milliarden zur Verfügung stellt. Zusätzlich sollen in 2024 die im Jahr 2023 zur Verfügung stehenden und nicht verbrauchten Mittel eingesetzt werden. Dazu muss der Bund das Regionalisierungsgesetz ändern, um die vereinbarte Übertragbarkeit der jeweils in einem Jahr nicht verwendeten Zuschussmittel auf das Folgejahr gesetzlich herzustellen. Diese Regelung liegt noch nicht vor und ist auch bislang nicht im Gesetzgebungsverfahren, was von den Ländern kritisiert wird.

Zweitens muss anhand der aktuellen Tarif- und Einnahmeentwicklung in den Tariforganisationen geprüft werden, wie hoch der Finanzierungsbedarf in den Jahren 2024 und 2025 voraussichtlich ausfallen wird. Diese Prüfung wird aktuell durchgeführt. Zeichnet sich ab, dass die zur Verfügung stehenden Zuschussmittel in Höhe von insgesamt 9 Mrd. Euro (für die Jahre 2023 bis 2025 jeweils 3 Mrd. Euro jährlich) nicht ausreichen, müssen sich Bund und Länder darüber verständigen, wie das Ticket finanziert und der Ticketpreis gestaltet wird. Dazu können derzeit noch keine Aussagen getroffen werden.

Für den Zeitraum nach 2025 ist die Finanzierung des Deutschlandtickets noch gänzlich ungeklärt. Der Bund hat sich zu seinem Finanzierungsanteil ab 2026 noch nicht erklärt.

*II. sich beim Bund mit Nachdruck dafür einzusetzen, die Finanzierung des Deutschlandtickets auf eine langfristige Grundlage zu stellen und damit Planungssicherheit für die Länder, die Verkehrsunternehmen und die Fahrgäste zu schaffen.*

Hierfür setzt sich die Landesregierung bereits seit Monaten auf allen Ebenen und in allen Gremien gemeinsam mit den anderen Ländern ein und wird dies auch weiterhin mit Nachdruck tun.

Hermann  
Minister für Verkehr