

Kleine Anfrage

des Abg. Hans-Peter Storz SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Schäden durch Betrugsfälle beim Deutschlandticket

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Besitzt die Landesregierung Informationen vonseiten der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg über Sicherheitslücken beim Verkauf und Erwerb des Deutschlandtickets (im Weiteren D-Ticket)?
2. Gibt es eine Differenz zwischen den tatsächlich verkauften D-Tickets und der durch Marktforschung geschätzten Zahl der das D-Ticket Nutzenden?
3. Wie hoch wird die Zahl der D-Tickets, die nicht von der Deutschen Bahn oder einem der baden-württembergischen Verkehrsverbünde vertrieben wurden, daher als gefälscht anzusehen sind, geschätzt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren seit der Einführung 1. Mai 2023)?
4. Welche Systeme sind bei der Ticketerstellung durch die einzelnen Verkehrsverbünde implementiert?
5. Wie wird die Sicherheit dieser Systeme durch die Landesregierung jeweils eingeschätzt?
6. Wie hoch ist ihrer Kenntnis nach der Anteil von gefälschten D-Tickets an der Gesamtzahl, der von baden-württembergischen Verkehrsunternehmen erworbenen D-Tickets?
7. Wie hoch wird der Betrag des wirtschaftlichen Schadens, der für die einzelnen Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg durch gefälschte D-Tickets entstanden ist, geschätzt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Verkehrsverbund)?
8. Wie hoch ist der Betrag des Landes zum Ausgleich von Mindererlösen an die Verkehrsverbünde (bitte aufgeschlüsselt nach Verkehrsverbund und Jahr)?

9. Wie hoch wird der Anteil an den Ausgleichszahlungen gemäß Frage 8, der durch gefälschte D-Tickets entstanden ist, geschätzt?
10. Welche Maßnahmen sind von der Landesregierung, der Bahn und den Verkehrsbünden angedacht, um das Risiko gefälschter Tickets zu reduzieren?

8.7.2025

Storz SPD

Begründung

Das 2023 eingeführte Deutschlandticket ist das verkehrspolitische Erfolgsprojekt der letzten Jahre. Die schnelle Entscheidung hierfür und die zügige Durchsetzung haben jedoch Sicherheitslücken begünstigt, die jährlich zu Schäden in schätzungsweise dreistelliger Millionenhöhe führen.

In einem Antrag der CDU-Fraktion (Drucksache 17/6569) wurden bereits die Fälle erfragt, in denen der Schaden durch die Angabe falscher Kontodaten im SEPA-Lastschriftverfahren entstanden ist. Übereinstimmend haben Medien, jedoch von Fällen berichtet, in denen gefälschte Deutschlandtickets auf Seiten wie „d-ticket. su“ zu günstiger als marktüblichen Preisen verkauft wurden, was auf Sicherheitslücken im digitalen Sicherheitssystem zurückzuführen war (vgl. Artikel „Bis 500 000 000 Euro Schaden: Wie die Bahnbranche das Deutschlandticket riskiert“ vom 28. April 2025 auf www.heise.de oder Artikel „Kampf gegen Fälschungen beim Deutschlandticket“ im Südkurier vom 24. Juni 2025).

Zweck dieser Kleinen Anfrage ist es zu erfragen, wie hoch die wirtschaftlichen Schäden für die baden-württembergischen Verkehrsbünde geschätzt werden und welche Maßnahmen geplant sind, um diese Sicherheitslücken zu schließen.

Antwort

Mit Schreiben vom 1. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/57/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Besitzt die Landesregierung Informationen vonseiten der Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg über Sicherheitslücken beim Verkauf und Erwerb des Deutschlandtickets (im Weiteren D-Ticket)?*

Zu 1.:

Die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg setzen – mit Ausnahme des Deutschlandtarifs, der für verbundgrenzüberschreitende Fahrten über die Landesgrenze hinaus gilt – vollständig den E-Ticketing-Standard der VDV-Kernapplikation (VDV-KA) um. Dank der Förderpolitik des Landes Baden-Württemberg, die seit Jahren den VDV-KA-Standard als Fördervoraussetzung im Bereich des E-Ticketings gesetzt hat, ist dieser Standard flächendeckend. Auch der landesweit verbundgrenzüberschreitende Baden-Württemberg Tarif setzt vollständig auf VDV-KA. Die VDV-KA verfügt über eine Reihe technischer Vorkehrungen zum Ausschluss von Ticketmanipulationen. Im Bereich der VDV-KA sind dem Land aktuell keine Sicherheitslücken bekannt.

Die Deutschlandtarifgesellschaft (DTVG), in deren Tarif verbundgrenzüberschreitende Fahrten über die Landesgrenze hinaus stattfinden, setzt hingegen mit ihren Vertriebsdienstleistern (der größte hierunter ist DB Vertrieb) auf den europaweiten E-Ticketing-Standard der Eisenbahnen (UIC-Standard). Die Länder wurden im Frühjahr 2025 darüber informiert, dass es im Verantwortungsbereich des bundesweit gültigen Deutschlandtarifverbunds (DTVG) in Sachsen-Anhalt zu einem Betrugsfall durch unrechtmäßig ausgegebene Deutschlandtickets gekommen ist. Nach Kenntnisstand des Ministeriums für Verkehr ermittelt in diesem Fall die Staatsanwaltschaft.

2. Gibt es eine Differenz zwischen den tatsächlich verkauften D-Tickets und der durch Marktforschung geschätzten Zahl der das D-Ticket Nutzenden?

Zu 2.:

Nein. Die durch den Deutschlandticket-Monitor erfassten Verkaufszahlen des Deutschlandtickets lagen in den vergangenen anderthalb Jahren innerhalb des 95 %-Schwankungsintervalls der Marktforschung. Abbildung 1 macht deutlich, dass die Verkaufszahlen (gelbe Baken) teilweise über und teilweise unter den Datenpunkten des Schätzwertes aus der Marktforschung (rote Punkte) liegen.

Bis auf die Monate Februar und Dezember 2024 sowie Januar und März 2025 hat die Marktforschung die tatsächlichen Verkaufszahlen mit 95 %iger Wahrscheinlichkeit abgebildet. In den Monaten außerhalb dieses Schwankungsintervalls lagen die Verkaufszahlen teils darüber und teils darunter.

Darstellungen in der Presse, die Zahlen des Deutschlandticket-Monitors weichen von den Zahlen der Marktforschung ab, dürften auf unzureichendes Verständnis der statistischen Streubreiten in Erhebungen zurückzuführen sein.

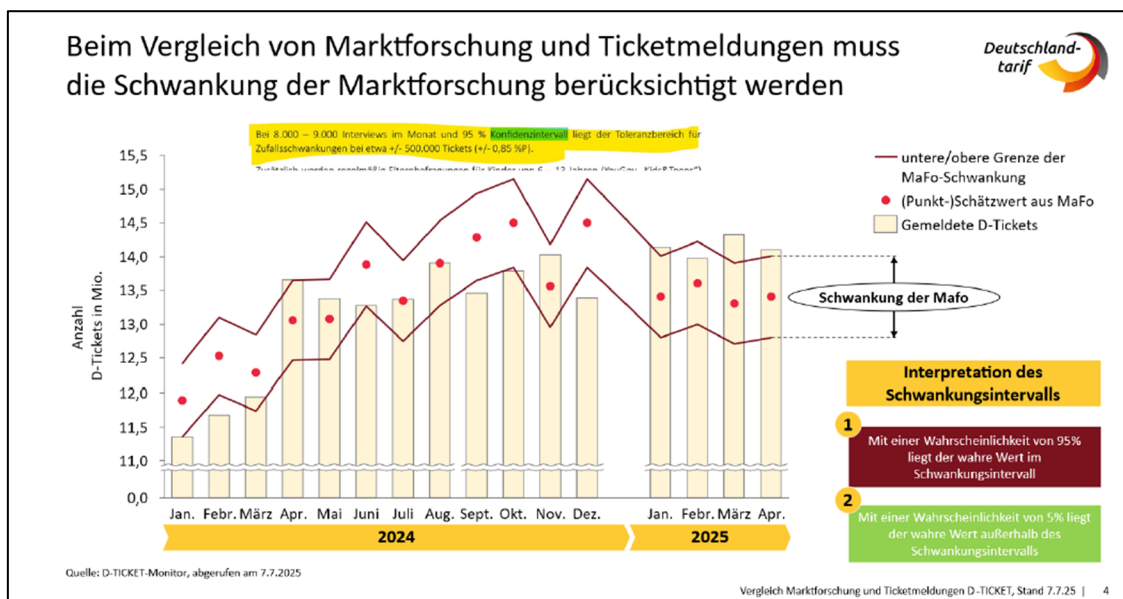


Abbildung 1: Gegenüberstellung Verkaufszahlen D-Ticket-Monitor mit Marktforschung (Quelle: Deutschlandtarif GmbH)

3. *Wie hoch wird die Zahl der D-Tickets, die nicht von der Deutschen Bahn oder einem der baden-württembergischen Verkehrsverbünde vertrieben wurden, daher als gefälscht anzusehen sind, geschätzt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren seit der Einführung 1. Mai 2023)?*
4. *Welche Systeme sind bei der Ticketerstellung durch die einzelnen Verkehrsverbünde implementiert?*
5. *Wie wird die Sicherheit dieser Systeme durch die Landesregierung jeweils eingeschätzt?*
6. *Wie hoch ist ihrer Kenntnis nach der Anteil von gefälschten D-Tickets an der Gesamtzahl, der von baden-württembergischen Verkehrsunternehmen erworbenen D-Tickets?*

Zu 3. bis 6.:

Die Fragen 3 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zunächst gibt es keine Anhaltspunkte dafür, dass Tickets, die nicht von der Deutschen Bahn oder einem baden-württembergischen Verkehrsverbund vertrieben wurden, automatisch als gefälscht anzusehen sind. Auch bundesweit ist der VDV-KA-Standard weit verbreitet. Der UIC-Standard ist häufiger E-Ticketing-Standard im Eisenbahnverkehr. In den Verkaufsmeldungen des Deutschlandtickets sind keine Informationen über den ausgegebenen technischen Standard enthalten. Diese sind weder für Nachfrageerhebungen, noch für die Einnahmeverteilung oder die Finanzierung des Deutschlandtickets von Bedeutung.

Eine zahlenmäßige Abschätzung, wie viele D-Tickets Baden-Württembergischer D-Ticket-Inhaberinnen und -Inhaber welchem Standard folgen ist daher nicht möglich. Wie in der Antwort auf Frage 1 bereits ausgeführt, setzen alle rein Baden-Württembergischen Verkehrsverbünde den mit einer Sicherheitsarchitektur ausgestatteten Standard VDV-KA ein. Auch bundesweit ist der VDV-KA-Standard weit verbreitet.

UIC kommt hingegen insbesondere im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs außerhalb von Baden-Württemberg zum Einsatz. Da diese Verkehre häufig im Deutschlandtarif (als Nachfolgetarif des C-Tarifs der Deutschen Bahn) stattfinden, wurde die Deutschlandtarifgesellschaft um Stellungnahme zu den Fragen gebeten. Nach Aussage der DTVG gab es bisher den einen, oben genannten Verdachtsfall im Frühjahr 2025. Seit Mai 2025 sind keine weiteren Verdachtsfälle bekannt. Da der genannte Verdachtsfall sich in Sachsen-Anhalt ereignet hat, geht das Land aktuell von einer geringen Wirkung auf Baden-Württemberg aus.

7. *Wie hoch wird der Betrag des wirtschaftlichen Schadens, der für die einzelnen Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg durch gefälschte D-Tickets entstanden ist, geschätzt (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Verkehrsverbund)?*

Zu 7.:

Wie erläutert, ist der genannte Fall Gegenstand staatsanwaltschaftlicher Ermittlungen. Weitere Fälle sind dem Land nicht bekannt. Auch das – bei korrekter Betrachtung – plausible Zusammenfallen der Marktforschungsdaten mit den Verkaufszahlen legt keine weiteren Fälle nahe. Grundsätzlich entsteht durch Erlösausfälle kein wirtschaftlicher Schaden bei den Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen, denn diese werden durch den bestehenden D-Ticket-Ausgleichsmechanismus in jedem Fall derzeit auf ihre fortgeschriebenen Alteinnahmen 2019 ausgeglichen. Schäden können nur bei Bund und Ländern durch erhöhte Ausgleichsleistungen entstehen.

8. Wie hoch ist der Betrag des Landes zum Ausgleich von Mindererlösen an die Verkehrsverbünde (bitte aufgeschlüsselt nach Verkehrsverbund und Jahr)?

Zu 8.:

Eine Übersicht nur der Mindererlöse je Jahr und Verbund liegt nicht in auswertbarer Form vor. Hintergrund ist, dass der Deutschlandticket-Ausgleich neben Mindererlösen auch wirtschaftliche Nachteile aufgrund entfallender SGB IX-Ausgleichszahlungen, Vertriebspauschalen sowie weitere Faktoren umfasst. Aktuell geht das Verkehrsministerium davon aus, dass der Ausgleichsbetrag für das Deutschlandticket in Baden-Württemberg sich bei jährlich 421 Millionen Euro einpendeln wird – sofern der Gesamtdeckel von 3 Milliarden Euro bundesweit bestehen bleibt. Das Land trägt nach aktuellem Stand hiervon die Hälfte, also 210,5 Millionen Euro jährlich. Hiervon entfallen geschätzt 70 Prozent auf den Ausgleich von Mindererlösen.

9. Wie hoch wird der Anteil an den Ausgleichszahlungen gemäß Frage 8, der durch gefälschte D-Tickets entstanden ist, geschätzt?

Zu 9.:

Wie bereits dargestellt, legen die verfügbaren Informationen nahe, dass es sich bei dem Betrugsfall in Sachsen-Anhalt um einen Einzelfall gehandelt hat. Das Verkehrsministerium geht daher nicht von einem messbaren Anteil an Ausgleichszahlungen aus, der durch gefälschte D-Tickets entstanden ist.

10. Welche Maßnahmen sind von der Landesregierung, der Bahn und den Verkehrsverbünden angedacht, um das Risiko gefälschter Tickets zu reduzieren?

Zu 10.:

Nach Bekanntwerden des Betrugsfalls im Frühjahr 2023 hat der Deutschlandtarifverbund als größter Tarifverbund mit einem auf dem UIC-System aufsetzenden E-Ticket-Vertrieb, mit dem Aufbau einer Sicherheitsarchitektur analog zu VDV-KA begonnen. Seit dem 1. Mai 2025 steht eine technische Sperrliste für ungültige UIC-Tickets zur Verfügung, gegen die bei Kontrollen geprüft werden kann. Seit dem 1. Juli 2025 steht ein UIC-Sicherheitsportal zur Verfügung. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass Verkehrsunternehmen Tickets mit UIC-Barcodes noch sicherer ausgeben und kontrollieren können. In weiteren Schritten werden die Sperrlisten von VDV-KA und UIC miteinander verknüpft und es muss eine durchgängige Kontrollfähigkeit von UIC auch mit VDV-KA-Prüfgeräten hergestellt werden. Das Verkehrsministerium ist trotz der geringen Bedeutung von UIC in Baden-Württemberg hierzu im Austausch mit der DTVG.

Hermann
Minister für Verkehr