



Das 49 Euro Deutschlandticket – Game Changer für die Zukunft des ÖPNV?

© 2024 Oliver Mietzsch
Herstellung und Verlag: kölnner stadt- und verkehrs-verlag
www.ksv-verlag.de

ISBN 9 783940 685573

Umschlag: Deutschlandticket als Chipkarte und per App; OWL Verkehr GmbH

Satz: Marco Reinhardt · die pixelWerkstatt · Friedrichstraße 32 · 50321 Brühl · www.die-pixelwerkstatt.eu

Vorwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

im Rahmen dieses Handbuchs werden Ihnen verschiedene Perspektiven und Blickwinkel auf das Deutschland-Ticket begegnen. Ich möchte daher in diesem Vorwort einen übergeordneten Blick auf das Deutschland-Ticket werfen, welches seit seiner Einführung im Mai 2023 eine zentrale Rolle in der Diskussion um die Zukunft der Mobilität in Deutschland spielt. Während das Deutschland-Ticket ohne Zweifel als ein Meilenstein im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gilt, und dabei – nicht ganz zu Unrecht – auch als Tarifrevolution bezeichnet wurde, erfordert es doch eine ausgewogene Betrachtung und damit auch die Auseinandersetzung mit den Herausforderungen, die es mit sich bringt.

Ein ambitioniertes Projekt mit Hürden

Das Deutschland-Ticket stellt eine beispiellose Initiative dar, die darauf abzielt, den Zugang zum ÖPNV bundesweit zu vereinheitlichen und zu erleichtern. Mit einem monatlichen Preis von 49 Euro ermöglicht es den Fahrgästen, nahezu alle Formen des Nahverkehrs in Deutschland zu nutzen. Diese Initiative, die eine direkte Antwort auf die Forderungen nach nachhaltigeren und zugänglicheren Verkehrslösungen ist, ist jedoch nicht ohne ihre finanziellen und organisatorischen Herausforderungen zu bewerten.

Finanzierung und wirtschaftliche Nachhaltigkeit

Ein kritischer Punkt in der Diskussion um das Deutschland-Ticket ist seine Finanzierung. Die Entscheidung, den Preis vorerst bei 49 Euro zu deckeln, wurde von der Öffentlichkeit und den Fahrgästen weitgehend positiv aufgenommen, birgt jedoch das Risiko signifikanter, dauerhafter Einnahmeverluste für die Verkehrsunternehmen. Die fehlende Zusage für einen vollständigen Ausgleich dieser Verluste über die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Mittel hinaus stellt eine bedeutende Unsicherheit dar. Dies könnte allein im Jahr 2024 eine Finanzierungslücke von bis zu einer Milliarde Euro nach sich ziehen, ein Risiko, das unternehmerisch nicht tragfähig ist.

Herausforderungen in der Umsetzung

Die praktische Umsetzung des Deutschland-Tickets offenbart zudem eine Reihe von Herausforderungen. Die Integration und Harmonisierung der verschiedenen regionalen Tarifsysteme erforderten erhebliche Anstrengungen und Investitionen in digitale Infrastrukturen. Während das Ticket für eine vereinfachte Nutzung des ÖPNV sorgt, muss seine Implementierung kontinuierlich überwacht und angepasst werden, um eine reibungslose Funktionalität zu gewährleisten und Missbrauch zu vermeiden.

Ausblick: Chancen trotz Herausforderungen

Trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen bleibt der VDV optimistisch hinsichtlich der Zukunft des Deutschland-Tickets. Es ist unbestritten, dass das Ticket einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Nutzung des ÖPNV leistet und somit einen wichtigen Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Mobilität darstellt. Die Einführung eines rabattierten Tickets für Studie-

rende und die fortlaufende Diskussion um die Lösung einer langfristige Finanzierung sind positive Entwicklungen, die das Potenzial haben, die Attraktivität und Akzeptanz des Deutschland-Tickets weiter zu steigern.

Zusätzlich ist die Rolle des Deutschland-Tickets in der breiteren Mobilitätswende von zentraler Bedeutung. Es steht nicht nur für den Übergang zu umweltfreundlicheren Transportmitteln, sondern auch für die Demokratisierung des Zugangs zu Mobilität. Durch die Senkung der Barrieren für die Nutzung des ÖPNV trägt das Deutschland-Ticket dazu bei, soziale und wirtschaftliche Unterschiede zu überwinden. Gleichzeitig müssen wir sicherstellen, dass die Verkehrsinfrastruktur und das Leistungsangebot mit dem erhöhten Bedarf Schritt halten können. Es bedarf einer umfassenden Strategie, die Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau des ÖPNV einschließt, um eine nachhaltige, effiziente und gerechte Mobilitätslandschaft zu fördern.

Der Erfolg des Deutschland-Tickets hängt nicht zuletzt maßgeblich von der gemeinsamen Anstrengung aller Beteiligten ab. Eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, politischen Entscheidungsträgern und der Öffentlichkeit ist essenziell, um die Herausforderungen zu bewältigen und die Chancen, die das Deutschland-Ticket bietet, voll auszuschöpfen.



Ingo Wortmann
Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen



Leseprobe

Inhalt

Vorwort

1. Einleitung	9
2. Die Anfänge: Das 9-Euro-Ticket	11
3. Nach dem 9-Euro-Ticket ist vor dem Deutschlandticket	13
4. 49-Euro-Ticket oder Deutschlandticket?	15
5. Technische Umsetzung: All digital?	18
6. Das Deutschlandticket und seine Ableger	22
7. Einnahmenaufteilung: The winner takes it all?	26
8. Rechtlicher Rahmen: Mehrebenen-Governance	29
9. Finanzierung des Deutschlandtickets: The same procedure as every year?!	34
10. Was bringt das Deutschlandticket der Umwelt?	38
11. Was bedeutet das Deutschlandticket für die Organisation des ÖPNV?	40
12. Gastbeiträge	44
13. Ausblick: Eine oder mehrere Zukünfte?	59
14. Anhang	63
Nachwort	

Leseprobe



Über den Autor

Oliver Mietzsch, Jahrgang 1962, ist gelernter Groß- und Außenhandelskaufmann, Diplompolitologe und hat an der TU Chemnitz im Bereich Wirtschaftswissenschaften promoviert. Er hat viele Jahre beim Deutschen Städtetag in den Bereichen Europa und Ausland sowie Verkehr und Tiefbau gearbeitet; danach war er Geschäftsführer eines sächsischen SPNV-Aufgabenträgers sowie Commercial Director bei einem britischen Schienenfahrzeugleasingunternehmen. Seit Juli 2022 gehört Mietzsch den Geschäftsführungen der WestfalenTarif GmbH sowie der OWL Verkehr GmbH an. Oliver Mietzsch ist Mitherausgeber des Handbuchs der kommunalen Verkehrsplanung und Autor zahlreicher Veröffentlichungen in den Bereichen Verkehrsfinanzierung und ÖPNV-Recht.



Nächster Halt: Neuer Job

Hier können Sie mehr bewegen!

Sie wollen aktiv die Zukunft einer nachhaltigen Mobilität im Einklang mit den Klimaschutzziele und der Verkehrswende mitgestalten? Dann werden Sie Teil unseres Branchenverbands für den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) und den Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland und setzen Sie sich mit uns für die Interessen von rund 700 Mitgliedsunternehmen ein.



Klingt spannend? Ist es auch!

Ihre Vorteile



Attraktive Konditionen

- Gehalt in Anlehnung an den TVöD inklusive tariflicher Steigerungen
- Jahressonderzahlung
- betriebliche Altersvorsorge
- Jobticket
- Dienstreisen in der 1. Klasse der DB AG
- Corporate-Benefits-Mitarbeiterangebote



Work-Life-Balance

- flexible Arbeitszeiten
- hybrides Arbeiten
- 39-Stunden-Woche
- 30 Tage Urlaub
- Weihnachten, Silvester – und in Köln Rosenmontag – dienstfrei
- Anrechnung der Reisezeit bei Dienstreisen



Gesundheitsmanagement

- monatlich eine Stunde für Arztbesuche
- interne Sozialberatung
- aktive Pause unter Fernanleitung
- großzügiger Zuschuss für eine Bildschirmarbeitsplatzbrille

**Finden Sie den passenden Job und starten Sie Ihre Karriere beim VDV.
Wir freuen wir uns auf Ihre Bewerbung! → www.vdv.de/karriere**

4. 49-Euro-Ticket oder Deutschlandticket?

Die Bezeichnung Deutschlandticket für das erste längerfristig (zumindest für die Dauer von drei Jahren) angelegte bundesweite Pauschalpreisangebot im ÖPNV entspringt nicht dem Zufall, sondern weist schon in eine bestimmte Richtung: Denn auch wenn landläufig vom 49-Euro-Ticket die Rede ist, so gilt diese Ticketbezeichnung doch nur vorübergehend - nämlich solange, bis ggfs. ein neuer Preis festgesetzt wird, um die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen oberhalb des von Bund und Ländern zugesagten Defizitausgleichs zu kompensieren. Dies geht aus dem Beschluss der Regierungschefs der Länder mit dem Bundeskanzler vom 6. November 2023 zur Fortführung des Deutschlandtickets²⁰ hervor.

Die Chefs von Bundes- und Länderregierungen bekennen sich zum Erfolg des Deutschlandtickets, indem sie sich für die Weiterentwicklung, Vereinfachung und Digitalisierung dieses Pauschalpreisangebotes einsetzen. Die dringend erforderliche Bereinigung der Tariflandschaft sei fortzusetzen und die digitalen Vertriebskanäle weiter auszubauen. Übergeordnete Ziele sind dabei:

- den Klimaschutz vorantreiben,
- die inflationsbedingten Lasten senken,
- den ÖPNV in Deutschland weiter verbessern,
- seine Nutzung günstiger gestalten sowie
- mit einer erfolgreichen Umsteigeoffensive mögliche Finanzierungsdefizite senken.

Dazu müsste die Akzeptanz des Deutschlandtickets weiter gesteigert werden. Ein (rein) digitaler Vertrieb erscheint der erwünschten Kostensenkung in die Karten zu spielen. Zwar ist ein Verlust an Einnahmen bei den Bestandskunden zu erwarten. Doch die erhoffte Gewinnung von Neukunden könnte diese kompensieren (vgl. Kapitel Finanzierung des Deutschlandtickets: The same procedure as every year?!).

Ob das Deutschlandticket mittel- bis langfristig zu einer Stärkung des ÖPNV und damit auch dessen Wirtschaftlichkeit führt oder eher das Gegenteil bewirkt, wird derzeit in Wissenschaft und Praxis heftig diskutiert.²¹ Für die Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbundes, Anna-Theresa Korbitt, ist die Sache klar: „Das Deutschlandticket ist das Beste, was dem deutschen ÖPNV passieren konnte – es ist ein Gewinn für die Kund*innen, verbessert die Auslastung von Bussen und Bahnen, hat psychologische und wirtschaftliche Zusatznutzen und das Potenzial, historische gewachsene Strukturen zu vereinfachen. Die Finanzierungslücke ist kleiner als gedacht, und die Effizienz lässt sich steigern.“²² Für den Hamburger Verkehrsverbund ist dieser Befund durchaus nachvollziehbar, da nach einem Ranking unter 43 Städten, für wen sich das Deutschlandticket lohnt, die Freie und Hansestadt den ersten Platz einnimmt (mit 47,7 Prozent Ersparnis bei der Monatskarte im Abo). Das ist auch nicht verwunderlich, kostete dort im Jahr 2022 das Monatsticket für das gesamte Stadtgebiet im Abo mit monatlich 93,70 Euro rund das Andert-halb-fache mehr als in Potsdam, das mit 36,17 Euro am Ende der Skala rangiert – dort bringt das

20 https://hessen.de/sites/hessen.hessen.de/files/202023-11/mpk_bundeskanzler_6.11._top_8_deutschlandticket.pdf (Zugriff 05.01.2023).

21 Vgl. Fn 4, Kapitel 2

22 Tagesspiegel Background, Verkehr & Mobility, veröffentlicht am 11.10.2023.

Deutschlandticket also praktisch keinen preislichen Vorteil. Nun lassen sich ein Großraum wie Hamburg und die brandenburgische Landeshauptstadt nur bedingt vergleichen. Aber selbst im Vergleich zu Berlin, das gut doppelt so viele Einwohner aufweist wie Hamburg, stellt die Elbmetropole die Ausnahme dar: Der reguläre Abo-Monatspreis in Berlin betrug vor Einführung des Deutschlandtickets 63,42 Euro. Auch beim Einzelfahrschein für Erwachsene mit Gültigkeit am Werktag ab 8:00 Uhr sieht das Ergebnis ähnlich aus. Hier liegt Hamburg mit 65,3 Prozent Ersparnis bei der Monatskarte im Einzelverkauf deutlich vor den zweit- bzw. drittplatzierten rheinischen Metropolen Köln und Bonn mit jeweils über 60 Prozent Ersparnis.²³ Schattenseite dieser aus Fahrgastsicht erfreulichen Entwicklung ist, dass das Defizit der Hamburger Hochbahn als dem bedeutendsten Verkehrsanbieter im Stadtstaat im Jahr 2023 auf 250 Mio. Euro angewachsen ist. Zum Vergleich: Im Vorjahr lag es bei 162 Millionen Euro, einige Jahre vor der Pandemie sogar nur bei 50 Millionen Euro. Als Grund für diese Entwicklung nennt der neue Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hochbahn die dauerhafte Etablierung des Deutschlandtickets, das zwar in Hamburg mehr als 910.000 Menschen gekauft hätten, dass durch seine Bepreisung mit 49 Euro im Monat aber gleichzeitig die Einnahmeseite schmälere.²⁴

Eine objektive Betrachtung der Konsequenzen des Deutschlandtickets für Tarifgestaltung und ÖPNV-Finanzierung haben bereits Anfang letzten 2023 Bauer u.a. vorgenommen.²⁵ Die größten Veränderungen identifizieren sie bei den klassischen Zeitkarten wie den Monatskarten und Abonnements, die vor allem im Berufsverkehr eine Rolle spielen. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die entsprechenden Tarifprodukte der Verkehrsverbünde und Tariforganisationen häufig noch Zusatznutzen wie z.B. die Mitnahme von Personen oder Sachen beinhalten, bleibt festzuhalten, dass mit dem Deutschlandticket die bisherigen Zeitkartenangebote massiv an Bedeutung verlieren – wodurch den Verkehrsunternehmen eine wesentliche Finanzierungsquelle bei den Bestandskunden wegbricht. Im Bereich des WestfalenTarifs als dem nach dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg flächenmäßig größten Tarifgebiet Deutschlands haben sich die Einnahmen zwischen April 2023 (d. h. vor dem Start des Deutschlandtickets) und September des gleichen Jahres um 34,2 Prozent verringert; die Zahl der verkauften Tickets ist um 24,1 Prozent gesunken – jeweils ohne die Semester-Tickets. Um diese Einnahmeverluste aus dem Deutschlandticket auszugleichen, müsste sich deren verkaufte Stückzahl fast verdoppeln.

Auswirkungen hat das Deutschlandticket aber auch auf die Gelegenheitskunden bzw. Nutzer, die nur selten das Angebot des ÖPNV in Anspruch nehmen. Einerseits wird für einige von ihnen die deutschlandweite Nutzbarkeit sicherlich einen Anreiz für den Wechsel ins Deutschlandticket-Abonnement bieten. Andererseits ist seitens der Verkehrsunternehmen und ihrer Verbünde bzw. Tariforganisationen eine Entscheidung zu treffen hinsichtlich des verbleibenden Tarifangebotes für diese Zielgruppe. Entweder man schlägt den Wiener Weg²⁶ ein und erhöht den Preis für den Einzelfahrschein, um die Kunden aktiv zum Wechsel in das Deutschlandticket zu bewegen – auf das Risiko hin, dass sie gar nicht mehr den ÖPNV nutzen. Oder das Tarifniveau für diese Kundengruppe wird abgesenkt. Das bedeutet dann zwar auch Einnahme-

23 Nahverkehrs-Ranking 2021 (testberichte.de) (Zugriff 05.01.2024).

24 <https://www.msn.com/de-de/finanzen/top-stories/so-hart-schl%C3%A4gt-das-deutschlandticket-auf-die-finanzen-der-verkehrsunternehmen-durch/ar-BB1i1whB?ocid=entnewsntp&pc=U531&cvid=de57347493064784b842d46e32da4a67&ei=12> (Zugriff 09.02.2024).

25 Bauer, Johanna u.a.: Konsequenzen nach Einführung des Deutschlandtickets für Tarifgestaltung und ÖPNV-Finanzierung, Der Nahverkehr 1+2/2023, S. 6-12.

26 In Wien wurde die Einführung des 365-Euro-Tickets von einer Verteuerung der Einzelfahrscheine begleitet.

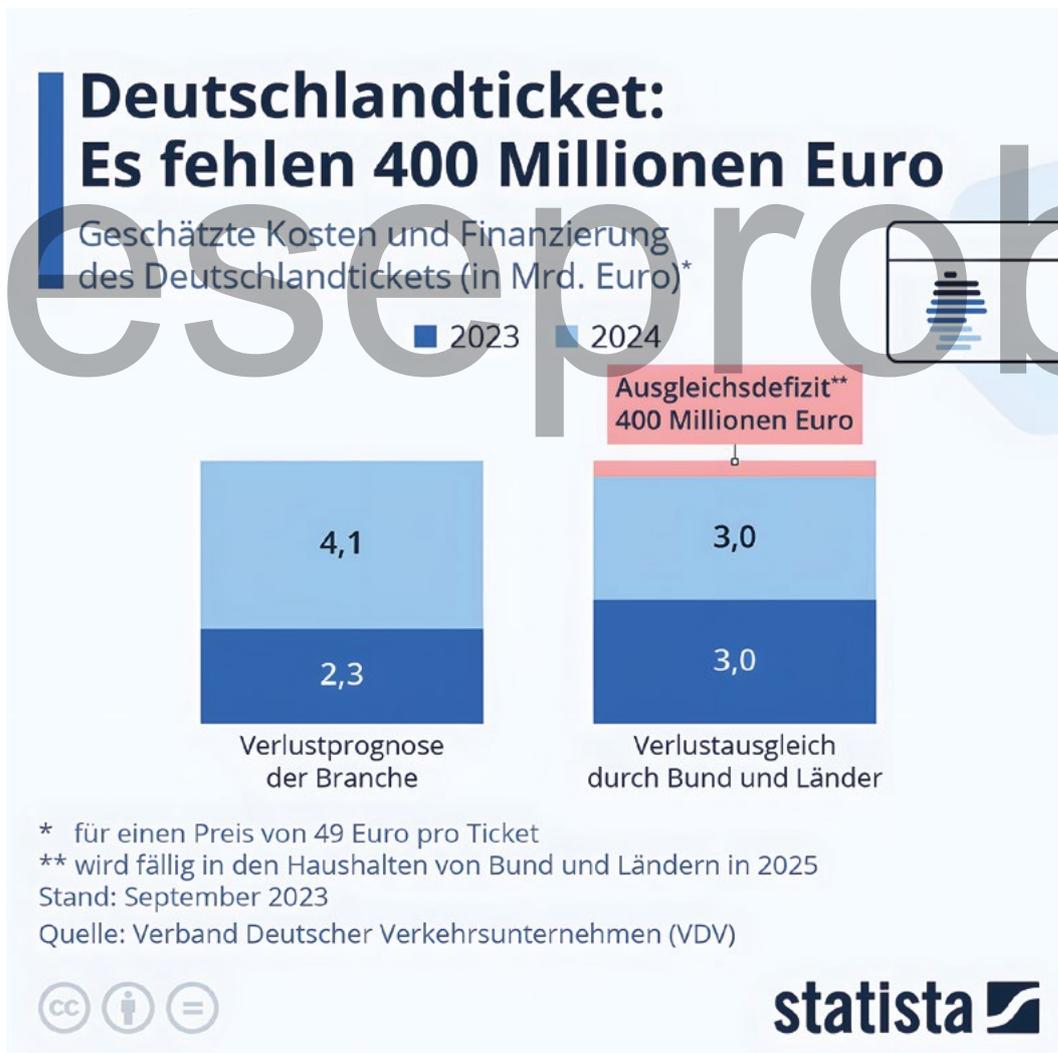
verluste, erhöht aber die Wahrscheinlichkeit, die Menschen weiterhin im System zu halten. Insofern kann es kein Schwarz-weiß in der Tarifstrategie geben, d. h. entweder für oder gegen das Deutschlandticket, sondern vielmehr ein Sowohl-als-auch aus Verkauf des Deutschlandtickets und Vermarktung des restlichen Tarifangebotes. Die Entscheidung über den richtigen Mix bleibt den rechtlich und finanziell zuständigen Ansprechpartnern vor Ort vorbehalten.

Leseprobe

9. Finanzierung des Deutschlandtickets: The same procedure as every year?!

Die auskömmliche und dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets ist die mit Abstand größte Herausforderung im Zusammenhang mit seiner Einführung. Denn für die Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger wurden Mindererlöse prognostiziert. Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers hat diese auf insgesamt 10,5 Mrd. Euro geschätzt, davon entfallen auf den ÖSPV rund 7,5 Mrd. Euro und auf den SPNV rund 3 Mrd. Euro.⁶⁰ Vor diesem Hintergrund stellt sich seit Beginn der Diskussionen um eine Versteigerung des 9-Euro-Tickets (vgl. Kapitel Nach dem 9-Euro-Ticket ist vor dem Deutschlandticket) die berechtigte Frage: Sind die von Bund und Ländern zugesagten insgesamt 9 Mrd. Euro, die zwischen 2023 und 2025 die tariflichen Mindereinnahmen aus dem Ticketverkauf ausgleichen sollen, ausreichend?

Abbildung 2: Finanzierung des Deutschlandtickets



Quelle: Statistisches Bundesamt

⁶⁰ PricewaterhouseCoopers GmbH WPG 2022 auf Basis Deutscher Bundestag, Drucksache 19/3213, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr.

Das statistische Bundesamt hat in seiner letzten Kostenschätzung unter Verweis auf den VDV bei einem Preis von 49 Euro einen Fehlbedarf von 2,3 Mrd. Euro im Jahr 2023 und 4,1 Mrd. Euro im Jahr 2024 prognostiziert (vgl. Abbildung 2).⁶¹ Aufgrund der gegenüber den ursprünglichen Planungen erst zum 1. Mai 2023 erfolgten Einführung des Deutschlandtickets wurden von den 3 Mrd. Euro Verlustabdeckungsmitteln in 2023 nach gegenwärtigem Informationsstand nur 2,3 Mrd. Euro abgerufen. Somit verbliebe ein Saldo von 0,7 Mrd. Euro. Wenn dieses – wie am 6. November 2023 in der Runde der Länderregierungschefs mit dem Bundeskanzler vereinbart – nach 2024 übertragen werden soll (vgl. Kapitel 49-Euro-Ticket oder Deutschlandticket?), verbliebe im Jahr 2024 noch ein Fehlbedarf von 0,4 Mrd. Euro.

Um besser zu verstehen, weshalb es überhaupt zu Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets kommt und wie diese sich auf die unterschiedlichen Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger aufteilen, genügt ein Blick in die vom Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM) veröffentlichten Zahlen, das die Auswirkungen des Deutschlandtickets (49-Euro-Tickets) auf NRW-Tarif-Produkte erstmalig ausgewertet hat. Demnach ist bei einem Umsatzvolumen von insgesamt 126 Mio. Euro/Jahr in NRW davon auszugehen, dass die rot markierten Tarifprodukte auf jeden Fall durch das Deutschlandticket substituiert werden, die gelb markierten Ticketarten unterliegen mit hoher Wahrscheinlichkeit einem Einnahmenverlust durch das günstigere Deutschlandticket. Nur die wenigen grün markierten Ticketgattungen werden als unproblematisch angesehen. Sie dürften in ihrem Bestand (Verkaufszahlen und Einnahmen) erhalten bleiben.

Tabelle 1: Übersicht der Tarifprodukte des NRW-Tarifs mit den Wirkungen des Deutschlandtickets auf deren Verkäufe

Ticket	Umsatz 2021 [Mio.€/a]	Wirkung auf Verkäufe
SRT	14,5	Erkennbar rückläufig
SRT Gruppe	0,5	Eher konstant
SWT	0,2	Erkennbar rückläufig
SMT	0,9	Erkennbar rückläufig
SMT Abo	0,7	Vollständige Substitution
SMT Schüler	0,02	Erkennbar rückläufig
SMT Schüler Abo	0,02	Vollständige Substitution
SFT	6,1	Erkennbar rückläufig
EWT	7,5	Erkennbar rückläufig bis vollständige Substitution
STT1	7,2	Erkennbar rückläufig
STT5	10,8	Eher konstant
FT	0,5	Eher konstant
SJT / S60	3,4	Vollständige Substitution
JT	0,5?	Vollständige Substitution
SET	69,0	Eher konstant (wird als Argument für Senkung des Gesamtpreises verwendet werden)
NRWupgradeAzubi	3,9	Vollständige Substitution
Summe: 126 Mio. €/a		

Legende: Orange rückläufige Tendenz; Grün Tendenz gleichbleibend, Rot vollständige Kannibalisierung durch das Deutschlandticket

Quelle: Kompetenzcenter Marketing NRW

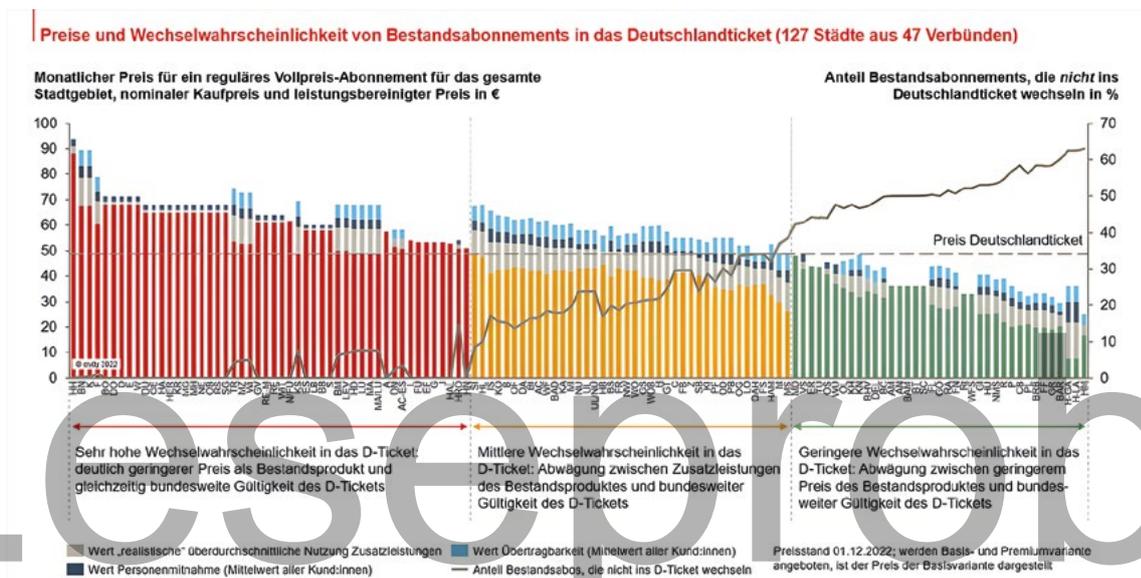
Die Unternehmensberatung civity Management Consultants⁶² hat die Auswirkungen des

61 31177.jpeg (1200x1200) (statcdn.com) (Zugriff 09.02.2024).

62 Im August 2023 wurde civity ein Teil von Ramboll Management Consulting.

Deutschlandtickets auf die Tarifstrukturen der Verkehrsverbünde in 120 Städten aus 47 Verkehrsverbänden analysiert (siehe Abbildung 3). Die Gutachter haben drei Gruppen von Fahr­gästen gebildet, bei denen die Wahrscheinlichkeit des Umstiegs auf das Deutschlandticket bzw. des Verbleibs in den bisherigen Tarifprodukten gegeben ist. Berücksichtigt wurden dabei das jeweilige Preisniveau der Bestandstarife und deren Abstand zu dem Preis des Deutschland­tickets sowie eine Gewichtung des in den Bestandstarifen enthaltenen Zusatznutzens (z. B. Mitnahmeregelungen etc.). Während in den rot markierten Städten von einer hohen Umsteige­wahrscheinlichkeit auszugehen ist, bewegen sich die orangefarbig markierten Städte in einem mittleren und die grün hinterlegten Städte in einem geringen Umstiegsszenario.

Abbildung 3: Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Tarifstrukturen der Verkehrsverbünde



Quelle: <https://civity.de/de/news/2022/12/kahlschlag-im-deutschen-tarifdschungel/> (Zugriff 18.01.2024)

Vor diesem Hintergrund hatten sich Bund und Länder am 2. November 2022 auf einen Ausgleich der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Mindererlöse verständigt. Dieser wurde allerdings auf den Betrag von 3 Mrd. Euro/Jahr gedeckelt. Anlässlich ihrer Konferenz am 8. Dezember 2022 hatten sich die Ministerpräsidenten und die Bundesregierung dann konkret darauf geeinigt, etwaige Fehlbeträge oberhalb der bereits beschlossenen Deckelung für das Jahr 2023 ebenfalls jeweils zur Hälfte zu übernehmen. Für die Folgejahre sollte dann im Jahr 2023 eine Lösung gefunden werden. Nachdem sich im Verlauf des Jahres 2023 zunächst keine einvernehmliche Lösung bei der Finanzierung für die Folgejahre abzeichnete⁶³, haben sich die Regierungschefs der Länder mit dem Bundeskanzler am 6. November 2023 auf die Verwendung der 2023 nicht in Anspruch genommenen Mittel für den gesetzlich im Zeitraum 2023 bis 2024 auf 9 Mrd. Euro gedeckelten Fehlbedarfsausgleich verständigt. Zum anderen schreibt der Beschluss eine Spitzabrechnung für 2023 und 2024 fest. Die Verkehrsministerkonferenz erhielt zudem den Auftrag, rechtzeitig vor dem 1. Mai 2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024 vorzulegen. Gleichzeitig wurde eine weitere Nachschusspflicht im Jahr 2024 ausgeschlossen. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass sich Bund und Länder noch im Jahr 2024 über die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets verständigen, „ein-

63 <https://www1.wdr.de/nachrichten/deutschlandticket-laender-druck-100.html> Zugriff 22.01.2024).

schließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann“⁶⁴.

Zumindest im Jahr 2024 soll es aber keine Preiserhöhung für das Deutschlandticket geben, so das Votum der Verkehrsministerkonferenz der Länder anlässlich ihrer Sondersitzung am 22.01.2024.⁶⁵ Allerdings fehlt auch jetzt wieder eine Zusage des Bundes oder der Länder hinsichtlich des vollständigen Ausgleichs der Mindereinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets. Dies gilt besonders, wenn die bereits beschlossene einmalige Übertragung von nicht verbrauchten Restmitteln aus 2023 in das Jahr 2024 nicht ausreichen sollte. Für die Verkehrsunternehmen bleibt es somit bei einem Finanzrisiko, das der VDV für 2024 ursprünglich mit bis zu einer Milliarde Euro bezifferte.⁶⁶ Dem Vernehmen nach sollen nach neueren Berechnungen des VDV die nicht verbrauchten Restmittel aus 2023 jedoch ausreichen. Vor diesem Hintergrund hat das Land NRW zwischenzeitlich die Aufgabenträger aufgefordert, die Empfehlung zur Befristung der Mittelweiterleitung bis zum 30.04.2024 als gegenstandslos und somit das Deutschlandticket im gesamten Jahr 2024 als finanziell abgesichert zu betrachten. Die Empfehlung war am 16. November 2023 in den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personenverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 ausgesprochen worden.⁶⁷ Ob hier der Wunsch Vater des Gedankens war oder eine tatsächlich finanziell belastbare Prognose vorliegt, bleibt zumindest so lange fraglich, wie die entsprechenden Berechnungen nicht öffentlich kommuniziert wurden.

Leseprobe

64 Fn. 20, Kapitel 4.

65 Beschluss zur Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 22. Januar 2024, vdvinfoDetail | VDV – Die Verkehrsunternehmen (Zugriff 25.01.2024).

66 VDV, Pressemitteilung vom 22.01.2024.

67 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 07.02.2024.

print Publikationen

Verlagsreihe Verkehrspraxis

Zügig durch Nordafrika Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde
Hansgeorg Hasl Bd. 1 · ISBN 9 783940 685575 / 34,00 Euro

Zügig durch Europa Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde in 2 Bänden
Hansgeorg Hasl Bd. 1 · ISBN 9 783940 685544 / 39,00 Euro

Zügig durch Europa Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde in 2 Bänden
Hansgeorg Hasl Bd. 2 · ISBN 9 783940 685551 / 39,00 Euro

Fernlinienbusse eine Erfolgsgeschichte?! Marktbedingungen – Geschäftsmodelle – Entwicklungsperspektiven
A. Krämer, G. Wilger, R. Bongaerts · ISBN 9 783940 685711 / 29,00 Euro

CarSharing in Deutschland von den Anfängen bis heute
Bundesverband CarSharing e.V. (Hrsg.) · ISBN 9 783940 685155 / 29,00 Euro

„Mobilität für die Stadt der Zukunft“ Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende?
Th. J. Mager (Hrsg.) · ISBN 9 783940 685049 / 29,00 Euro

Urbane Seilbahnen Moderne Seilbahnsysteme eröffnen neue Wege für die Mobilität in unseren Städten
H. Monheim, Chr. Muschwitz, W. Auer, M. Philippi · ISBN 9 783940 685988 / 39,00 Euro

Verlagsreihe Verkehrsforschung

Das 49 Euro Deutschlandticket – Game Changer für die Zukunft des ÖPNV?
Oliver Mietzsch ISBN 9 783940 685773 / 34,00 Euro

Verbundprojekt Mobility Broker Elektronischer Marktplatz für uni- und intermodale Mobilitätsangebote
K. H. Krempels und Ch. Terwelp (Hrsg.) · ISBN 9 783940 685421 / 29,00 Euro

Die Zukunft der Eisenbahn in Deutschland Szenarien für das Jahr 2040
T. von Olnhausen, S. Hofmann · ISBN 9 783940 685704 / 29,00 Euro

Erfolgreich privat finanzierte ÖPNV-Infrastruktur Das Beispiel KVB Stadtbahnlinie 5 in Köln
T. Brauer · ISBN 9 783940 685728 / 29,00 Euro

digitale Publikationen (Bezug nur direkt über den ksv-verlag!)

Liegt die Zukunft der Elektromobilität im ländlichen Raum?! – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Zukunftschancen der Elektromobilität – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Nachhaltige Mobilität – vom Mobilitätsmanagement bis zur Elektromobilität – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Mobilitätsmanagement – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Mobilität in Osnabrück Herleitung und Entwicklung eines Mobilitätskonzepts aus Sicht von econnect Osnabrück
Stadtwerke Osnabrück, RWTH Aachen (Hrsg.) · 10,00 Euro

Renaissance der Straßenbahn – J. Burmeister · 10,00 Euro

ÖPNV in Klein- und Mittelstädten – Perspektiven für einen wirtschaftlichen ÖPNV?! – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Car-Sharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote – W. Loose, M. Glotz-Richter (Hrsg.) · 10,00 Euro

Neue Finanzierungsinstrumente für die ÖPNV-Infrastruktur – Erfahrungen aus den USA und Lehren für deutsche Kommunen
zweisprachige Ausgabe (dt/eng) – Oliver Mietzsch · 10,00 Euro

„Quo Vadis Privatisierung?“ Rekommunalisierung kommunaler Leistungen – Königsweg oder Sackgasse?! – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Maglev Solutions for People, Cities, and Regions? – MAGLEV 2016 Volume 1 of 2 – Technological Research and Development
The International Maglev Board (editor) · 10,00 Euro

Maglev Solutions for People, Cities, and Regions? – MAGLEV 2016 Volume 2 of 2 – Maglev Projects, Implementations and Impacts
The International Maglev Board (editor) · 10,00 Euro

Beispiele der Stadt- und Regionalentwicklung I – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Beispiele der Stadt- und Regionalentwicklung II – Th. J. Mager (Hrsg.) · 10,00 Euro

Exemplare

Institution / Firma

Name

Straße / Hausnummer

Telefon

internationale USt-Identifikationsnummer (nur bei Bestellungen aus dem Ausland)

Vorname

PLZ / Ort

E-Mail

Datum / Unterschrift

Alle Preise enthalten die gesetzliche MwSt., zzgl. Versand