

Sitzungsvorlage			KT/05/2024
Deutschlandticket - Sachstandsbericht			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
6	Kreistag	25.01.2024	öffentlich

keine Anlagen	
---------------	--

Beschlussvorschlag

Der Kreistag

1. nimmt die aktuelle Diskussion über das Deutschlandticket zur Kenntnis.
2. fordert Bund wie Land auf, die vollständige Finanzierung des bundesweit eingeführten Tarifangebotes des Deutschlandtickets langfristig sicherzustellen.
3. ermächtigt die Verwaltung, alle Maßnahmen zur Beendigung des Tarifangebotes des Deutschlandtickets zu ergreifen, sofern die Finanzierung von Bund und Land ab April 2024 nicht sichergestellt wird.

I. Sachverhalt

1. Allgemeines

Nachdem sich das 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 einer großen Nachfrage erfreute, wollte der Bund ein Nachfolgeprodukt einführen. Im Herbst 2022 haben sich die Verkehrsminister der Länder mit Bundesverkehrsminister Wissing auf die Einführung eines digitalen, deutschlandweit gültigen „Deutschlandtickets“ zu einem Preis von 49 € pro Monat geeinigt. Anschließend begannen intensive Abstimmungen zwischen Bund, Land, kommunalen Spitzenverbänden und Verbändevertretern, wie eine – politisch gewünschte – schnellstmögliche Umsetzung erfolgen kann. Aufgrund der vielen offenen Fragestellungen, die auch in dem kritisch zu sehenden Eingriff des Bundes in die Tarifhoheit der Verkehrsverbünde begründet liegt, war lange Zeit ungeklärt, ab welchem Zeitpunkt das Ticket tatsächlich angeboten werden kann. Letztendlich wurde das Ticket zum 01.05.2023 in ganz Deutschland eingeführt.

Das Deutschlandticket hat folgende Merkmale:

- Jahresabo zum Preis von 49 € pro Monat (monatlich kündbar)
- bundesweit (= in ganz Deutschland) gültig
- gilt nur im Regionalverkehr (= bspw. Busse, Straßenbahnen, Stadtbahnen, Nahverkehrszüge (RE, MEX, RB, IRE), KVV.MyShuttle)
- nicht gültig im ICE, IC, EC oder in Fernbussen
- personalisiertes Ticket (nicht übertragbar)
- die Mitnahme von Kindern bis 6 Jahre ist kostenlos, darüber hinaus ist keine kostenlose Mitnahme von weiteren Personen möglich

Im KVV wird das Deutschlandticket als Plastik- bzw. Chipkarte (Bestellung im Kundenzentrum oder über die Abo-Online Homepage des KVV) sowie als digitales Handyticket (Kauf über die App KVV.Deutschland) im Abonnement vertrieben. Der KVV konnte damit die bundesweiten Vorgaben zu Design und Prüfbarkeit termingemäß umsetzen. Das Ticket wird nach den Vorgaben des Bundes jedoch (auch) zukünftig deutschlandweit nicht an Automaten oder in Papierform erhältlich sein, denn es soll digital vertrieben werden. Derzeit bestehende Übergangslösungen werden seitens des Bundes nur bis maximal 31.12.2023 geduldet.

Das Deutschlandticket wird derzeit von ca. 144.000 KVV-Kunden genutzt (+ 48 % im Vergleich zu dem Zeitraum vor der Einführung).

Zudem wurde das landesweite Jugendticket zum 1. Dezember 2023 in das Deutschlandticket JugendBW (auch rabattiertes Deutschlandticket genannt) umgewandelt. Damit entstand für die Jugendlichen eine attraktive Flatrate für Bus und Bahn in ganz Deutschland. Gleichzeitig ist der Bund in die Finanzierung eingestiegen, bisher haben sich Land und kommunale Aufgabenträger die Tarifmindereinnahmen in einem Verhältnis von 70:30 geteilt.

2. Finanzierung

Die Finanzierung des Deutschlandtickets wurde zunächst nur für die Jahre 2023 bis 2025 zwischen Bund und Ländern geklärt. Der Bund sagte zu, zum Verlustausgleich über eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) ab 2023 jährlich 1,5 Mrd. € zur Verfügung zu stellen. Bedingung hierfür war, dass die Länder sich in gleicher Höhe beteiligen. Der Betrag war also ursprünglich sowohl bundes- als auch ländersseitig auf die Höhe von insgesamt 3 Mrd. € gedeckelt und sollte nicht dynamisiert werden. Da die berechneten Tarifmindereinnahmen zu diesem Zeitpunkt mangels tatsächlicher Inanspruchnahme noch mit einem großen Unsicherheitsfaktor belegt waren, lag das Kostendeckungsrisiko damit allein bei den Verkehrsunternehmen bzw. den Stadt- und Landkreisen als ÖPN-Aufgabenträger.

Nach der unmittelbaren Intervention durch die kommunalen Spitzenverbände konnte im Verlauf der Abstimmungen jedoch zumindest eine Nachschusspflicht für das Jahr 2023 erreicht werden, sodass in 2023 die tatsächlich entstandenen Kosten ausgeglichen werden.

Für 2024 wird nach Schätzungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit Gesamtkosten von ca. 4,1 Mrd. € gerechnet. Mit Beschluss der Ministerpräsidenten und des Bundeskanzlers vom 06.11.2023 wurde geklärt, dass es für 2024 und die Folgejahre über die zugesagten 3 Mrd. € p. a. hinaus keinen Nachschuss – weder des Bundes noch der Länder – gibt, um die darüberhinausgehenden Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket auszugleichen. In 2024 sollen zu den bestehenden 3 Mrd. € lediglich die verbleibenden Ausgleichsmittel aus 2023 zusätzlich bereitgestellt werden. Diese könnten laut VDV rund 700 Mio. € betragen. Im Idealfall stünden damit für 2024 Ausgleichsmittel i. H. v. 3,7 Mrd. € zur Verfügung. In diesem Fall fehlen jedoch weiterhin rund 400 Mio. €, um das Defizit auszugleichen. Für 2025 stehen nach dem Beschluss und nach derzeitiger Rechtslage weiterhin nur bis zu 3 Mrd. € zur Verfügung.

Für die Jahre 2024 und 2025 liegt das Finanzierungsrisiko somit weiterhin bei den kommunalen Aufgabenträgern, da davon auszugehen ist, dass die Mittel – auch mit dem nicht verbrauchte Geld von Bund und Land aus 2023 – nicht ausreichen werden.

Der Bund strebt an, dass das Deutschlandticket auch ab dem Jahr 2026 weiter angeboten wird, hinsichtlich der Finanzierung muss jedoch ein erneutes Gesetzgebungsverfahren angestoßen werden. Dieses wird jedoch an die Entwicklung einer dauerhaften Finanzierungssystematik für das Deutschlandticket gekoppelt.

2.1 Offene Finanzierung ab dem 1. Mai 2024

Nachdem die Muster-Erstattungsrichtlinien, die Bund und Länder am 16.11.2023 zum Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket im sog. Koordinierungsrat beschlossen haben, vorsehen, das Deutschlandticket zunächst bis 30.04.2024 zum Preis von 49 € pro Monat fortzusetzen, ist die Finanzierung insbesondere ab dem 01.05.2024 offen. Klar ist aus Sicht der Landkreisverwaltung und der kommunalen Landesverbände, dass die kommunale Seite keine Finanzmittel für das vom Bund geschaffene Tarifprodukt geben wird. Gegebenenfalls kann die Lücke zwischen prognostiziertem Ausgleichsbedarf und derzeit zur Verfügung gestellter Mittel von Bund und Land durch eine Erhöhung des Ticketpreises zum 01.05.2024 (teilweise) geschlossen werden. Auch bei einer Preiserhöhung verbleibt jedoch ein Restrisiko bei den kommunalen Aufgabenträgern, da alle Berechnungen nur auf Schätzungen und Prognosen basieren. Abgerechnet wird jedoch erst am Ende des Jahres 2024. Auch dieses Kostenrisiko kann jedoch nicht auf die kommunale Seite abgewälzt werden. Wie die bestehenden Kunden sich bei einer Preiserhöhung verhalten werden und ob evtl. neue Kunden das Tarifprodukt dann nicht mehr nachfragen, muss ebenfalls abgewartet werden.

Ergibt sich ab dem 01.05.2024 dabei eine Differenz zwischen den im Nachteilsausgleich (Bundes- bzw. Landeserstattungsrichtlinie Deutschlandticket) abgegoltenen Ausgleichsleistungen und den tatsächlichen Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen müsste das Defizit kommunal ausgeglichen werden.

Üblicherweise würde das Defizit über die Verbünde bzw. Verkehrsunternehmen festgestellt werden. Auf Seiten des betroffenen Aufgabenträgers müsste dann eine Entscheidung über den Umgang mit diesem getroffen werden. Die Position der Landkreise als Aufgabenträger ist dabei eindeutig und unter allen anderen Landkreisen in Baden-Württemberg abgestimmt: „Kein Landkreis in Baden-Württemberg wird hier mit kommunalen Mitteln einsteigen!“ Dies hat auch Landkreistagspräsident Joachim Walter in der Medieninformation des Landkreistages Baden-Württemberg am 21.12.2023 noch einmal bekräftigt.

Daher sollten Überlegungen zu einem möglichen Ausstiegsszenario angestellt werden, für den Fall, dass Bund und Land die finanziellen Lasten über den 30.04.2024 hinaus nicht mehr vollständig übernehmen werden. Die aktuelle Diskussion lässt dies zumindest befürchten.

2.2 Option Ausstieg aus dem Tarifangebot Deutschlandticket

Die Anerkennung und Ausgabe des Deutschlandtickets ist im KVV über die Verträge mit den Verkehrsunternehmen durch die Anwendung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen des KVV geregelt.

Im Falle einer Entscheidung des Landkreises, das Deutschlandticket ab 01.05.2024 nicht mehr anzubieten zu wollen, müsste ein entsprechender Antrag zur Änderung der Tarif- und Beförderungsbestimmungen des KVV beim KVV-Aufsichtsrat eingereicht werden. Sofern dieser im Aufsichtsrat die Mehrheit findet, müsste er anschließend noch vom Regierungspräsidium genehmigt werden.

Durch die Änderung gäbe es keine Pflicht für die im Auftrag des Landkreises fahrenden Verkehrsunternehmen mehr, das Deutschlandticket anzubieten und die Tickets würden im Aufgabenträgergebiet nicht mehr anerkannt werden. Dieses Vorgehen müssten alle Gesellschafter des KVV umsetzen, um im Verbundraum keinen Flickenteppich zu generieren.

Die entsprechende Entscheidung wäre außerdem beim Ministerium für Verkehr mit Verweis auf die Antragstellungen der Aufgabenträger im KVV zu den Nachteilsausgleichen für das Deutschlandticket anzuzeigen. Entsprechende Ausgleichszahlungen für die Nachteile an den Landkreis würden somit ab dem 01.05.2024 eingestellt werden. Vorauszahlungen (Abschlagszahlungen) aus dem Nachteilsausgleich für die Zeit ab dem 01.05.2024 müssten durch den Landkreis zurückgezahlt werden. Vor der Rückzahlung wäre aber zu überlegen, ob Rückstellungen bis zur Endabrechnung für den Zeitraum 01.05.2023 bis 30.04.2024 gebildet werden.

Sollten die beiden Deutschlandticket-Produkte zum 30.04.2024 im KVV auslaufen, müssten die Kunden dann entsprechend informiert werden. Eine automatische Überleitung in ein anderes Produkt des KVV ist nicht möglich. Die Kunden müssten alle einzeln ein neues Ticket beim KVV kaufen.

Für diesen Fall müssten auf der Grundlage der alten – vor der Einführung des Deutschlandticket – gültigen Tarifstrukturen das Tarifangebot fortgeschrieben werden. Der Kunde könnte dann aus dem derzeit vorhandenen (ohne Deutschlandticket) Angebot bzw. neu-eingeführten alten Monatskarten entscheiden, welche Fahrkarte er zukünftig erwerben möchte.

Auch die Neuordnung der Abrechnung der Schülerbeförderungskosten mit den Schulträgern und Verkehrsunternehmen wäre notwendig, da sie durch das Deutschlandticket JugendBW angepasst worden ist.

2.3 Option Fortführung des Tarifangebotes Deutschlandticket

Eine Fortführung der Angebote Deutschlandticket ohne die Kostenübernahmeerklärung von Bund und Land würde nicht nur den Haushalt des Landkreises Karlsruhe vor unkalkulierbare Risiken stellen, sondern auch die aller 32 Städte und Gemeinden. Da die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Karlsruhe zu 50 % vom Landkreis und zu 50 % von den Kommunen getragen wird und die Tarifmindereinnahmen ab dem 01.05.2024 nicht von den örtlichen Aufgabenträger beeinflusst werden können, wird nicht empfohlen dieses Risiko zu übernehmen.

Selbst bei der Preisbestimmung des Deutschlandtickets sind die einzelnen Aufgabenträger außen vor. Die Tariffestlegung für das Fahrangebot sowie die damit im Zusammenhang stehenden Defizite, die durch die einzelnen Fahrkartenpreise im KVV entstehen, waren aber vor der Einführung des Deutschlandtickets Kernaufgabe des Verbundes, in dem die ÖPNV-Aufgabenträger als Gesellschafter mitentscheiden.

3. Deutschlandticket JugendBW

Im Falle einer Entscheidung des Landkreises, das Deutschlandticket ab dem 01.05.2024 nicht mehr anzubieten, hätte dies auch Auswirkungen auf das Deutschlandticket JugendBW. Das Tarifprodukt würde dann wiederum durch das Landesweite Jugendticket abgelöst, dass am 1.9.2022 eingeführt und zum 1.12.2023 in das Deutschlandticket JugendBW überführt worden ist. Der Geltungsbereich würde sich dann wieder nur auf Baden-Württemberg beschränken. Die Landkreisverwaltung geht davon aus, dass die finanziellen Zusagen des Landes Baden-Württemberg für diesen Tarifprodukt bestehen bleiben.

Die Haushaltsmittel des Landkreises, die bisher für den Ausgleich der Rabattierung des Deutschlandtickets JugendBW eingestellt waren (für 2024 rd. 1,2 Mio. €), würden dann für das landesweite Jugendticket verwendet werden.

Daran anschließend müsste die Anpassung der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (Kreistagsbeschluss) erfolgen.

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 11.01.2024 beraten und dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für das Jahr 2023 rechnet der KVV trotz gestiegener Verkaufszahlen unter Berücksichtigung der Einführung des Deutschlandtickets aktuell mit Mindereinnahmen für das gesamte Verbundgebiet von rd. 40 Mio. € gegenüber dem Jahr 2019. Davon soll durch den Nachteilsausgleich von Bund und Ländern für das Deutschlandticket der größte Teil ausgeglichen werden.

Der Defizitausgleich für das Jahr 2024 ist aufgrund der fehlenden Anschlussregelung vollständig offen. Es ist davon auszugehen, dass der Nachteilsausgleich für das Deutschlandticket im Jahr 2024 die dadurch entstehenden Mindereinnahmen nicht ausgleichen wird. Wie hoch das dadurch entstehende Finanzierungsrisiko für die KVV-Gesellschafter ist, kann derzeit noch nicht beziffert werden.

III. Zuständigkeit

Aufgrund der generellen Bedeutung der Thematik sowie der Höhe der zu verteilenden Gelder ist hier die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.