

19. Sitzung des
Vorstands des Bayerischen Städtetags
am **14. November 2023** in **München**

Datum

14. November 2023

TOP 16
Finanzierung des Deutschlandtickets

Beschluss:

1. Der Vorstand begrüßt die Fortführung des Deutschlandtickets. **Voraussetzung für die Fortführung ist eine gesicherte Finanzierung. Diese ist durch den Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 6. November 2023 in Gefahr.** Bund und Freistaat müssen sicherstellen, dass das Deutschlandticket weiterhin flächendeckend und auch in finanzschwachen Kommunen angeboten werden kann.
2. Der Vorstand kritisiert den **kategorischen Ausschluss einer weiteren Nachschusspflicht durch Bund und Länder für das Jahr 2024. Dies ist eine Entscheidung zu Lasten der kommunalen Aufgabenträger und eine einseitige Verlagerung des Finanzierungsrisikos auf die Kommunen.**
3. Die kommunalen Aufgabenträger bieten Bund und Freistaat ihre Unterstützung an, für die Jahre 2024 und 2025 ein tragfähiges Finanzierungskonzept auf der Basis der Fortzahlung des Defizitausgleichs in Höhe von drei Milliarden Euro und einer maßvollen und einheitlichen Erhöhung des Ticketpreises zu erarbeiten. Im Gegenzug müssen Bund und Freistaat die Übernahme dieses Defizits zusichern, das trotz Befolgung des Finanzierungskonzepts bei den kommunalen Aufgabenträgern verbleibt.
4. Bund und Freistaat sind aufgefordert, den kommunalen Aufgabenträgern frühzeitig Hilfestellungen zur Allgemeinen Vorschrift/zum Öffentlichen Dienstleistungsauftrag zur Verfügung zu stellen und so frühzeitig über Tarifänderungen zu informieren, dass sie rechtzeitig umgesetzt werden können.

Sachvortrag:

Der Vorstand hat in seiner Sitzung am 9. Mai 2023 die Einführung des Deutschlandtickets begrüßt, gleichzeitig aber von Bund und Freistaat **einen vollständigen Defizitausgleich auch für die Jahre 2024 und 2025 gefordert.**

Bund und Länder stellen gemeinsam für die Kompensation von Mindereinnahmen für die Jahre 2023 bis 2025 jeweils 3 Milliarden Euro zur Verfügung. Für das Jahr 2023 sagten Bund und Länder zu, ein darüberhinausgehendes Defizit hälftig zu tragen. Nach Einschätzung des vdv führte die konkrete Ausgestaltung des Deutschlandtickets zu Mehrkosten von etwa 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2023. Durch die Einführung des Deutschlandtickets erst im Mai 2023 sind – vorbehaltlich der Spitzabrechnung – die Mittel für 2023 noch nicht ausgeschöpft.

Die kommunalen Aufgabenträger haben im Vertrauen auf die Finanzierungszusage für das Jahr 2023 Allgemeine Vorschriften (AV) erlassen und Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) an die Verkehrsbetriebe erteilt, damit das Deutschlandticket flächendeckend Anerkennung findet.

Die Ministerpräsidentenkonferenz mit Herrn Bundeskanzler Scholz fasste am 6. November 2023 beiliegenden Beschluss (**Anlage**). Die wesentlichen Aussagen sind:

- Bekenntnis zum Prinzip der hälftigen Kostenbeteiligung in Höhe von insgesamt drei Milliarden Euro auch für 2024.
- Übertrag der im Jahr 2023 zur Verfügung gestellten und nicht verbrauchten Mitteln auf 2024.
- Beauftragung der Verkehrsministerkonferenz, rechtzeitig vor dem 1. Mai 2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab 2024 vorzulegen.
- Ausschluss einer weiteren Nachschusspflicht durch Bund und Länder im Jahr 2024.
- Verständigung über eine weitere Finanzierung des Deutschlandtickets, einschließlich der Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann.

Der vdv geht – vorbehaltlich der noch nicht erfolgten Spitzabrechnung – davon aus, dass für 2024 zusätzlich zu den drei Milliarden Euro 700 Millionen Euro aus 2023 zur Verfügung stehen. Für einen vollständigen Defizitausgleich in 2024 wären nach Auffassung des vdv mindestens weitere 400 Millionen Euro notwendig. Dieses Defizit müsste dann durch eine Erhöhung

des Ticketpreises ausgeglichen werden, da ein Defizitausgleich durch die Aufgabenträger jedenfalls flächendeckend nicht möglich ist. Ohne Erhöhung des Ticketpreises gilt eine Finanzierung bis Mitte 2024 als gesichert.

2025 stehen dann nur noch insgesamt drei Milliarden Euro zur Verfügung, so dass eine weitere Erhöhung des Ticketpreises droht.

Der Freistaat Bayern bittet die kommunalen Aufgabenträger, wie folgt zu verfahren:

- **Aufgabenträger, Verbände und Verkehrsunternehmen werden gebeten, das Deutschlandticket ab dem 01.01.2024 weiter umzusetzen.**
- Die Aufgabenträger werden gebeten, die AV zum Deutschlandticket und Ermäßigungsticket zu verlängern (Anm.: Bislang sind die AVen/ÖDAs der kommunalen Aufgabenträger auf 31.12.2023 befristet. Werden diese nicht verlängert, erhalten die Verkehrsbetriebe keinen Defizitausgleich und müssen das Deutschlandticket nicht mehr akzeptieren). Darin enthalten können Ausstiegsklauseln bei fehlender Finanzierung sein. (Anm.: Unklar ist, ob der Freistaat als Aufgabenträger des SPNV dieser Empfehlung folgt oder selbst eine Befristung der Allgemeinen Vorschrift vorsieht).
- Der Ticketpreis beträgt zunächst weiterhin 49 Euro / Monat. Ohne weitere Zusagen von Bund und Ländern zum Finanzierungsbedarf ist der Preis jedoch im Laufe des Jahres 2024 entsprechend anzupassen, soweit die verfügbaren Mittel nicht ausreichen werden.
- Der Freistaat wird die AV im SPNV verlängern bzw. neu erlassen. (Anm.: Unklar bleibt hier, ob der Freistaat zunächst seine Allgemeine Vorschrift bis Mitte 2024 befristet und dann ggf. neu erlässt).
- Diese wird den kommunalen Aufgabenträgern als Muster samt Anlagen schnellstmöglich im November zur Verfügung gestellt.

Das Deutschlandticket soll nach Auffassung des Freistaats über Mitte 2024 fortgesetzt werden. Dafür seien zeitnah verlässliche Finanzierungs- und Preismechanismen zu schaffen und die erforderlichen Mittel vom Bund, den Ländern und aus den Ticketeinnahmen sicherzustellen. Der Freistaat Bayern möchte folgende Inhalte in das Finanzierungskonzept ab 2024 einbringen:

- Eine dauerhafte Finanzierungsstruktur nach aktueller MPK-Beschlusslage ohne Nachschussverpflichtung für Bund und Länder, Beibehaltung der Länderquoten und eine Preis-anpassung des Deutschlandtickets entsprechend des Finanzierungsbedarfs.

- Einen gemeinsamen Rechtsrahmen von Bund und Ländern, der die flächendeckende Anwendung des Deutschlandtickets sichert sowie Festlegungen zum Deutschlandticket durchsetzt, insbesondere Tarifbestimmungen, Regeln der Einnahmeaufteilung und Meldepflichten.
- Eine Organisationsstruktur, die verbindliche Festlegungen zum Bestand und zur Weiterentwicklung des Deutschlandtickets treffen kann.
- Weiterentwicklung der Tarifbestimmungen in tariflicher und vertrieblicher Hinsicht, insbesondere um Potentiale in der Freizeitnutzung sowie im Jobticket-Markt zu heben.

Bewertung durch die Geschäftsstelle:

- Bislang sagte der Freistaat zu, ein überschießendes Defizit hälftig zu tragen, sofern der Bund die andere Hälfte übernimmt. Indem der Freistaat den Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz mitträgt, macht er sich die Haltung des Bundes zu eigen, keine weiteren Zahlungen zu leisten. Der Freistaat gibt damit den Druck auf den Bund, weitere Finanzierungszusagen zu leisten, auf. **Es erfolgt eine Verlagerung des Finanzierungsrisikos auf die Stellen, die am Beschluss nicht mitwirkten, auf die kommunalen Aufgabenträger. Dieser, mit den kommunalen Spitzenverbänden zu keiner Zeit thematisierte Meinungsumschwung überrascht und beschädigt das Vertrauen der kommunalen Aufgabenträger in die Finanzierungszusagen des Freistaats.**
- 2024: Es stehen voraussichtlich Insgesamt 3,7 Milliarden Euro zur Verfügung, so dass eine Finanzierung bis mindestens zur Jahreshälfte, ggf. bis Herbst 2024 gesichert **scheint**. Die kommunalen Aufgabenträger sollten sich möglichst auf einen gemeinsamen Termin verständigen und die Laufzeit der AV/ÖDAs bis dahin befristen. Dieser Termin könnte der 30. Juni 2024 sein. Bis dahin sind die Verkehrsminister beauftragt, ein tragfähiges Konzept vorzulegen. Dieses wird eine Erhöhung des Ticketpreises vorsehen müssen, um die Defizite der zweiten Jahreshälfte 2024 aufzufangen. Bund und Freistaat sind aufgerufen, die kommunalen Aufgabenträger frühzeitig über die Tarifmodalitäten zu erhöhen, um die Tarifmaßnahmen rechtzeitig umsetzen zu können.
- 2025: Es stehen voraussichtlich 3 Milliarden Euro zur Verfügung. Zum Defizitausgleich wird eine weitere Ticketpreiserhöhung notwendig sein. Einen Hinweis könnte das Gutachten des vdv aus 2022 geben, das mit einem Ticketpreis von 69 Euro/Monat ein Defizit von 3 Milliarden Euro errechnet hat, **allerdings unter der Annahme eines nur ganzjährig kündbaren Abonnements.**

- Bund und Freistaat müssen darauf hinwirken, dass die Ticketpreise flächendeckend gleichmäßig erhöht werden, um eine einheitliche Tariflandschaft zu gewährleisten.
- In beiden Jahren kann eine Erhöhung des Ticketpreises nicht sicherstellen, dass auch das Defizit ausgeglichen wird, insbesondere dann, wenn die Abnahme rückläufig ist und kein Ausweichen auf andere Tarifangebote erfolgt. In diesem Fall müsste das Defizit von den kommunalen Aufgabenträgern als Auftraggeber des Verkehrs getragen werden, da Bund und Freistaat einen weiteren Zuschuss ausgeglichen haben.
- Selbst wenn aber eine Erhöhung des Ticketpreises kalkulatorisch das Defizit ausgleichen könnte, kann die Spitzabrechnung ein Defizit offenlegen. Auch dieses Finanzierungsrisiko liegt bei den Aufgabenträgern.
- Konsequenz: Bis Mitte 2024 erscheinen die vorgenannten Risiken für eine Verlängerung der AV/des ÖDAs als gering. Über diesen Zeitpunkt hinaus müssen Bund und Freistaat ein Konzept vorlegen, das ein Finanzierungsrisiko des kommunalen Aufgabenträgers ausschließt oder auf ein Minimum reduziert. Andernfalls besteht die Gefahr, dass besonders finanzschwache kommunale Aufgabenträger angehalten sind, die AV/den ÖDA nicht zu verlängern.

Anlage