

Informationsvorlage an die Verbandsversammlung (117. Sitzung am 21. Dezember 2023)

TOP 2: Deutschlandticket

I. Finanzierung

Im Regionalisierungsgesetz ist vorgesehen, dass der Bund 2023 bis 2024 je 1,5 Mrd. € zur Finanzierung des Deutschlandtickets bereitstellen wird und die Länder dieselbe Summe beisteuern. Für 2023 teilen sich darüber hinaus der Bund und die Länder etwaige Mehrkosten hälftig.

Man erwartet, dass 2023 die auf dieser Basis gesicherten 3 Mrd. nicht vollständig benötigt werden, weil das Ticket erst am 01.05.2023 eingeführt wurde. Am 06. November hat man sich auf Ebene der Regierungschefs darauf verständigt, nicht benötigte Mittel aus dem Jahr 2023 ins Jahr 2024 zu übertragen. Eine weitergehende Nachschusspflicht für 2024 wurde jedoch abgelehnt.

Es ist zu erwarten, dass trotz des Übertrags aus 2023 die 2024 bereitgestellten Mittel nicht ausreichen, um das Ticket vollständig zu finanzieren. Daher wurde die Verkehrsministerkonferenz (VMK) von den Regierungschefs am 06. November auch beauftragt, bis zum 01.05.2024 ein Konzept zu erarbeiten, wie mit den vorhandenen Mitteln das Ticket ausfinanziert werden kann. Dies bedeutet faktisch, dass die VMK eine Preiserhöhung vereinbaren muss, um die Deckungslücke zu schließen.

II. Musterrichtlinie

Am 17.11.2023 hat der vom Bund und den Ländern gebildete Koordinierungsrat die Musterrichtlinie zur Ausgleichsgewährung für 2024 verabschiedet. Diese muss nun noch von den Ländern in konkrete Landesrichtlinien umgesetzt und in Kraft gesetzt werden. Es wird nicht damit gerechnet, dass die Länder noch im laufenden Jahr ihre neuen Richtlinien veröffentlichen werden.

Die Musterrichtlinie für 2024 sieht wie diejenige für 2023 einen Vollaussgleich nach Rettungsschirmlogik vor. Der Schadensausgleich errechnet sich dabei grundlegend aus einem Vergleich der aus den Stückzahlen 2019 hochgerechneten Solleinnahmen mit dem tatsächlichen IST-Einnahmepool.

III. Folgen im VRN

In der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist geregelt, dass das Deutschlandticket als Teil des Verbundtarifes angeboten und verbundweit anerkannt wird, sofern die damit verbundenen wirtschaftlichen Folgen vollständig vom Bund und den Ländern getragen werden. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, wäre die Verbundgesellschaft verpflichtet, das Deutschlandticket aus dem VRN-Tarifsortiment wieder herauszunehmen.

Die Geschäftsführung der Verbundgesellschaft ist der Auffassung, dass die Einigung von Bund und Ländern auf die neue Musterrichtlinie 2024 sowie die im Regionalisierungsgesetz zugesagten Bundesmittel eine ausreichende Finanzierungssicherheit für die Fortführung des Angebotes im VRN bieten. Sollte sich im Zeitablauf ergeben, dass die Landesrichtlinien 2024 nicht ausreichend ausfinanziert sein sollten, kann das Angebot notfalls immer noch unterjährig eingestellt werden. Daher hat sie dem Verwaltungsrat vorgeschlagen, festzustellen, dass mit der am 17.11.2023 verabschiedeten Musterrichtlinie von Bund und Ländern über Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket und die damit verbundene Selbstverpflichtung der Länder, diese in ihre Landesrichtlinien zu übernehmen, eine ausreichende Finanzierungsgrundlage zur Beibehaltung des Deutschlandtickets im VRN gegeben ist.

IV. Entwicklung des Deutschlandtickets

1. Semesterticket

Der Koordinierungsrat hat am 27.11.2023 beschlossen, zum Sommersemester 2024/2025 ein bundesweit einheitliches vollsolidarisches Semesterticket im Rahmen des Deutschlandtickets anzubieten. Vollsolidarisch bedeutet, dass alle Studierenden einer Hochschule verpflichtet werden, das Ticket über den Semesterbeitrag zu erwerben. Im Gegenzug wird ein Rabatt von 40% auf den jeweiligen Preis des Deutschlandtickets gewährt. Die monatliche Kündbarkeit entfällt, das Ticket ist immer für das gesamte Semester zu beziehen. Der VRN wird umgehend den Hochschulen im Verbundgebiet anbieten, entsprechende Verträge mit dem VRN abzuschließen.

2. Preisentwicklung

Die zur Schließung der Finanzierungslücke nötige Preisanpassung muss politisch von den Verkehrsministern der Länder beschlossen werden. Der VRN präferiert dabei eine Differenzierung dergestalt, dass der Preis für Kunden, die bereit sind, ein Jahresabo abzuschließen, weniger stark angehoben wird als für diejenigen, die weiterhin auf einer monatlichen Kündbarkeit bestehen. Dadurch wäre es möglich, wieder zu einer stärkeren Kundenbindung und deutlich geringeren Volatilität im Markt zu gelangen.

3. Vertrieb

Die Verbundunternehmen haben mit einem enormen personellen und technischen Aufwand die Umstellung aller bisher als Papier- oder Plasticket ausgegebenen Deutschlandtickets auf Chipkarten termingerecht bewältigt. Die Chipkartentechnik ist enorm aufwändig. Daher werben der VRN und seine Vertriebspartner dafür, dass möglichst viele Kunden auf das Smartphone wechseln. Hier wäre die Unterstützung der Politik sehr hilfreich. Ein einfacher und klarer Anreiz zur Nutzung des Smartphones könnte von den Verkehrsministern in den Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket verankert werden, indem die Chipkarte nur noch für dauerhafte Abos ausgegeben und gleichzeitig die monatliche Kündbarkeit auf das Smartphone beschränkt wird. Dies sollte möglichst gemeinsam mit der Preisdifferenzierung umgesetzt werden.