

öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>aktuelle Entwicklungen DeutschlandTicket</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>O/X/2025/0979</b>	<b>05.09.2025</b>	<b>13</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.09.2025	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.09.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.09.2025	<input type="checkbox"/>

**Kurzzusammenfassung:**

Die Bundesregierung hat beschlossen, das Deutschlandticket auch über 2025 hinaus fortzuführen und finanziell zu unterstützen, verbunden mit der Maßgabe, den Anteil von Bund und Ländern perspektivisch abzusenken und den Anteil der Nutzerfinanzierung zu steigern. Das Ticket soll bis Ende 2028 preisstabil gehalten werden.

Die bisherige Ausgleichssystematik der Solleinnahmenfortschreibung wird durch eine pauschalierte Regelung ersetzt. Dies wird zu einer Verringerung beim Schadensausgleich führen. Das angekündigte Gesetz zum Deutschlandticket ist für 2025 nicht mehr zu erwarten, stattdessen wird zunächst das Regionalisierungsgesetz des Bundes fortgeschrieben, worin geregelt wird, dass auch 2026 zum Ausgleich der Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket 3 Mrd. € bereitgestellt werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den aktuellen Sachstand zum Deutschlandticket zur Kenntnis.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: \_\_\_\_ % / Eigenmittel \_\_\_\_ %)

### **Personelle Auswirkungen:**

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung     externe Finanzierung

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

Die Finanzierung des Deutschlandtickets war ursprünglich auf einen Zeitraum von Mai 2023 bis Ende Dezember 2025 begrenzt (Einführungsphase). Bund und Länder haben zur Finanzierung der durch die Einführung des Deutschlandtickets entstehenden Einnahmeverluste jeweils 1,5 Mrd. € p.a. als Ausgleich zur Verfügung gestellt, d.h. insgesamt 9 Mrd. €. Die ursprünglich auf ein Kalenderjahr abgestellte Bereitstellung von Mitteln durch Bund und Länder wurde nachträglich durch eine sogenannte Überjährigkeit ergänzt. Damit wurde sichergestellt, dass nicht verbrauchte Mittel eines Kalenderjahres auf das Folgejahr übertragen werden konnten. Als Berechnungsgrundlage dient dabei die Fortschreibung der Einnahmen des Jahres 2019 mit den jeweils durchgeführten Preismaßnahmen und pauschalierten Mengenzuwächsen sowie zu berücksichtigende Betriebsleistungsveränderungen (Solleinnahmen). Diese werden den tatsächlichen Einnahmen gegenübergestellt, die Differenz stellt den Schadensausgleich dar. Nach aktuellen Erkenntnissen ist ein vollständiger Schadensausgleich für den Zeitraum Mai 2023 bis Ende Dezember 2025 gewährleistet.

Die neue Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag zur Fortführung des Deutschlandtickets bekannt, mindestens bis zum Ende der Legislatur. Abgesehen von einer beabsichtigten Preisstabilität des Deutschlandtickets bis Ende 2028 mit einer darauffolgenden Erhöhung des Anteils der Nutzerfinanzierung wurden keine weiteren Aussagen getroffen. Der neue Bundesverkehrsminister, Patrick Schnieder, hatte kurz nach seinem Amtsantritt angekündigt, bis zum Sommer 2025 ein eigenes Gesetz zum Deutschlandticket zu erlassen. Ein entsprechendes Gesetz wurde nicht eingebracht. Es ist lediglich eine Fortschreibung des Bundesregionalisierungsgesetzes vorgesehen, mit der Verpflichtung des Bundes und der Länder, auch für 2026 jeweils 1,5 Mrd. € als Ausgleich zur Verfügung zu stellen. Alles weitere soll im Laufe des Jahres 2026 auf den Weg gebracht werden.

Bisher ist für 2026 von folgenden Parametern auszugehen:

- Bund und Länder beteiligen sich mit 3 Mrd. am Deutschlandticket
- Eine Dynamisierung ist (noch) nicht vorgesehen
- Die bisherige Berechnungssystematik auf Basis fortgeschriebener Solleinnahmen wird durch eine Pauschalregelung ersetzt
- Eine Preismaßnahme ist (derzeit) gemäß Koalitionsvertrag nicht geplant

Von Seiten des Bundes wird perspektivisch angestrebt, den Bundesanteil an der Finanzierung des Deutschlandtickets zu senken. Theoretisch kann dies durch zwei Wege erfolgen, entweder durch Senkung des Bundesanteils oder durch Ausgleich steigender Kosten ausschließlich durch Preismaßnahmen, wodurch automatisch der Bundesanteil an der Finanzierung des Deutschlandtickets sinkt. Konkret gibt es hierzu noch keine weiteren Aussagen.

Durch den Wechsel der Berechnungssystematik auf eine Pauschalregelung ergeben sich einige Veränderungen beim Schadensausgleich. Die bisherige Logik der Sollfortschreibung bei den Fahrgeldeinnahmen folgte der „Rettungsschirmsystematik“ im Rahmen der Coronahilfen.

*Exkurs: Für die Einführungsphase (2023-25) des Deutschlandtickets war mit der EU-Kommission die Finanzierungsbemessung analog dem Corona-Rettungsschirm abgestimmt. Für eine dauerhafte Beibehaltung des Deutschlandtickets ist die Ausgleichssystematik zu ändern.*

Die angestrebte Pauschalregelung sieht vor, dass von dem für 2025 bundesweit berechneten Ausgleichsbedarf der prozentuale Anteil der Tariforganisation (oder der Verkehrsunternehmen) festgestellt wird. Sie dient als Maßstab für die Zuweisung der Ausgleichszahlungen aus den verfügbaren Mitteln 2026ff für Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket.

Für den VRR ergäbe sich für das Jahr 2026 folgendes Bild:

Der prozentuale Anteil des VRR am bundesweiten Ausgleich der Mindereinnahmen beträgt für das Jahr 2025 ca. 11,5%. Bei einer prognostizierten Schadenshöhe von 3,4 Mrd. € würde der VRR ca. 390 Mio. € erhalten.

Für 2026 würde nach der alten, beihilferechtlich nicht mehr zulässigen Sollfortschreibung der Fahrgeldeinnahmen ein Ausgleichsbedarf von bis zu 3,9 Mrd. € entstehen (bei einem Preis von konstant 58 €), daraus ergäbe sich ein VRR-Anteil von fiktiv ca. 448 Mio. €. Bei Anwendung der Pauschalregelung und bei zur Verfügung stehenden Mitteln in Höhe von 3 Mrd. € läge der VRR-Anteil bei 345 Mio. €.

Für die Betrachtung einer „Auskömmlichkeit“ der Ausgleichszahlungen von Bund und Land gibt es zukünftig keine Bezugsgröße mehr wie bisher (Wegfall der Solleinnahmen-Fortschreibung).

Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wird in der Branche darüber diskutiert, wie eine teilweise Kompensation zwischen der bisherigen Berechnungsgrundlage und der neuen Systematik erreicht werden kann. Die Lasten sollten auf mehrere Schultern verteilt werden durch

- Eine Preismaßnahme in Höhe von 3% und
- Erhöhung der Mittel von Bund und Land um ebenfalls 3%

Die Ausgleichsmittel würden sich bundesweit dadurch um 90 Mio. € erhöhen. Auf den VRR runtergebrochen (11,5%) wären es ca. 10 Mio. €. Aus einer Preismaßnahme in Höhe von 3% sind Mehreinnahmen von ca. 255 Mio. € zur erwarten, mit einem Anteil von ca. 30 Mio. € für den VRR.

Weitere relevante Themen:

Einnahmenaufteilung:

Die Einführung der zweiten Stufe der Einnahmenaufteilung verzögert sich weiterhin. Es haben immer noch nicht alle Vertragspartner den Vertrag gezeichnet. Auch ist die Musterrechnung der D-Tix noch nicht abgeschlossen.

Derzeit liegt ein überarbeiteter Entwurf des Einnahmenaufteilungsvertrages für die Jahre 2026ff. vor, der sich in der Abstimmung befindet.

Zentraler Tarifgeber:

Es steht weiterhin in der Diskussion, dass es zukünftig einen zentralen Tarifgeber geben soll, der u.a. auch einheitliche Tarifbestimmungen erlassen soll. Grundsätzlich bietet ein solcher Weg Vorteile, soweit die Beteiligung der Tariforganisationen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gewahrt ist (Repräsentationsprinzip).

Governance:

Die Governance ist weiterhin nicht geklärt und steht auch im Zusammenhang mit der Zentralen Tarifgeberschaft. Die Interessenslagen sind sehr heterogen und eine Lösung ist nicht in Sicht.

Inwieweit sich das vom Bundesverkehrsminister angekündigte Gesetz zum Deutschlandticket mit der Frage beschäftigt, bleibt abzuwarten.