

An die
Damen und Herren
Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister,
Senatorinnen und Senatoren
des Bundes und der Länder

17.09.2025

Zukunft des Deutschlandtickets

Sehr geehrter Herr Bundesminister,
sehr geehrte Damen und Herren Ministerinnen und Minister,
Senatorinnen und Senatoren,

wir danken dem Freistaat Bayern und den weiteren Vertretungen der Länder für das Informationsgespräch zu den vorbereiteten Beschlussvorlagen zum Deutschlandticket in der Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18. September 2025.

Die Unterzeichner dieses Schreibens sind allerdings der Auffassung, dass solche Informationen eine gute Governance zu Fragen der Finanzierung und Regulierung nicht ersetzen. Deshalb erneuern wir gemeinsam die Forderung, Sitzungen des Koordinierungsrates einzuberufen und Regeln für eine gemeinsame Governance aufzustellen.

Die Aufgabenträger und die kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen sind für den Erfolg des Deutschlandtickets erhebliche Risiken eingegangen.

Mit den bisher vorgetragenen Vorschlägen würden bei Beschlussfassung die notwendigen Voraussetzungen zur Fortsetzung des Tickets nicht erreicht.

Wir bitten deshalb eindringlich, für die morgigen Beratungen folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Das Deutschlandticket ist 2026 nicht auskömmlich finanziert. Wie auch von den Ländervertretern im Vorgespräch vorgetragen, besteht bei Fortsetzung einer Erstattung durch Bund und Länder in Höhe von nur 3 Mrd. EUR eine Lücke von rund 800 Mio. EUR bereits in 2026, die in den Folgejahren bis 2030 weiter anwächst, wenn Bund und Länder ihren Finanzierungsbeitrag bei 1,5 Mrd. € einfrieren.

Das Risiko einer Unterfinanzierung liegt derzeit allein bei den Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger. Als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 legen sie den Verkehrsunternehmen das Ticket als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Höchsttarifvorgabe) auf und sind ihnen gegenüber voll ausgleichspflichtig, ohne sich auf einen „Haushaltsvorbehalt“ berufen zu können. Aufgrund der prekären Finanzsituation der Kommunen ist eine Abwälzung des in den kommenden Jahren aufgrund von Kostensteigerungen weiter anwachsenden Defizits durch das Deutschlandticket auf die kommunalen Aufgabenträger auszuschließen.

Wir brauchen deshalb einen Mechanismus, der eine Unterfinanzierung des Deutschlandtickets sicher ausschließt. Wir brauchen neben den Zuschüssen von Bund und Ländern einen Mechanismus zur Preiserhöhung, der die jeweils verbleibende Lücke schließt und gleichzeitig die Preissensibilität der potenziellen Kundinnen und Kunden des Tickets berücksichtigt. Zusätzlich brauchen wir eine Dynamisierung der Mittel von Bund und Ländern, die das Verhältnis von Nutzungsentgelt und öffentlichem Geld zur Finanzierung des Deutschlandtickets in der heutigen Relation belässt. Das Instrument der Überjährigkeit ist beizubehalten.

2. Im Nachgang zur aktuellen Preisfindung ab 1.1.2026 sollte endlich die Idee eines Preisindex' orientiert an den realen Kosten der Branche umgesetzt werden. Die Unterzeichner stehen für eine Kommission bereit, die anhand eines gemeinsam definierten Preisindex' künftig rechtzeitig und vorzeitig die Preissetzung des Deutschlandtickets festlegt, damit eine operative Umsetzung auf allen Ebenen reibungslos und fristgerecht gelingen kann.

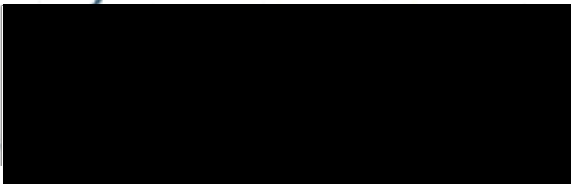
3. Der vorliegende Entwurf der 11. Änderung des Regionalisierungsgesetzes ist nicht ausreichend. Das gilt für die genannte Finanzierung in ihrer Höhe und insbesondere für die Geltung des Tarifs. Die unterzeichnenden Verbände bitten deshalb dringend darum, dass Bund und Länder sich darauf vereinbaren, im zustimmungspflichtigen Gesetz eine (Selbst-)Verpflichtung der Bundesländer zu verankern, dass sie in ihren ÖPNV-Gesetzen einen konnexitätsrelevanten gesetzlichen Anwendungsbefehl gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern setzen, die Tarifvorgabe gemäß der ÖPNV-Verordnung (EU) 1370/2007 gegenüber den Verkehrsunternehmen zu treffen und so für eine flächendeckende Fortführung des Tickets zu sorgen.

4. Die Dynamisierung des Preises und der Ausgleichsleistungen ist wichtig. Der Erfolg des politisch gewollten Deutschlandtickets hängt jedoch auch von der Menge seiner Verkäufe ab. Für einen Erfolg des Deutschlandtickets am Markt brauchen Kundinnen und Kunden, aber auch die Unternehmen, Verbünde und Aufgabenträger Planungssicherheit. Die bislang zu beobachtenden zurückhaltenden Marketing- und Vertriebsaktivitäten haben vor allem mit der fortdauernden Unsicherheit zur Existenz des Tickets nach dem 31.12.2025 zu tun. Für angestrebte Mehrverkäufe sollte es nach einer Entscheidung der VMK für das Deutschlandticket wieder den Einstieg in eine gemeinsame Kampagne geben, die bundesweit für das Ticket wirbt.

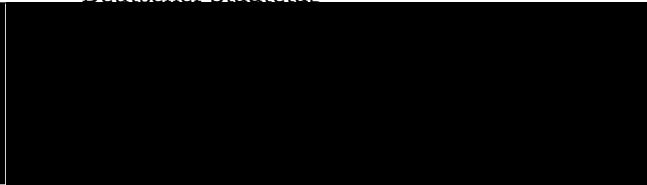
Die kommunalen Spitzenverbände und die Branchenverbände stehen für einen Dialog zur weiteren Ausgestaltung bereit. Neben den genannten Themen gilt das vor allem für die künftige Weiterentwicklung und die Governance zur Administration des Tickets.

Wir wünschen Ihnen eine gute Beratung.

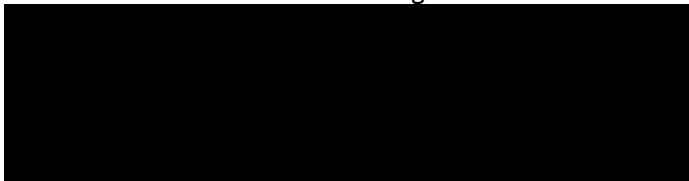
Mit freundlichen Grüßen



Hauptgeschäftsführer
Deutscher Städtetag

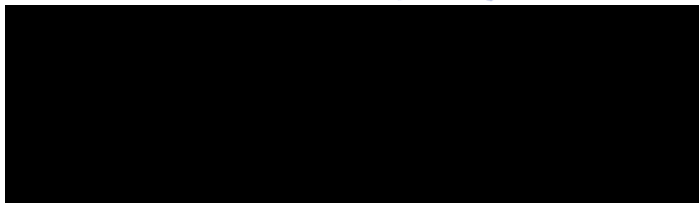


Hauptgeschäftsführer
Deutscher Landkreistag

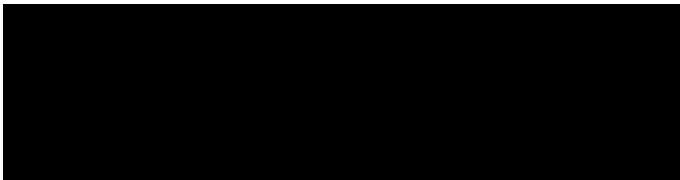


Hauptgeschäftsführer

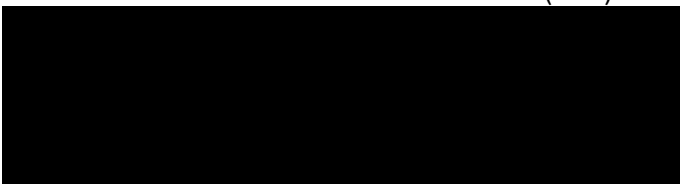
U U



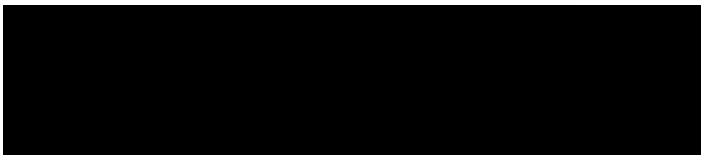
Präsident
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)



Präsident
Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN)



Präsident
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo)



Präsident
mofair e. V.