

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(121. Sitzung am 17. Dezember 2025)**

TOP 9: Bericht zum Deutschlandticket

I. Finanzierung

1. Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz (VMK)

Die Beschlüsse der VMK vom 18.09.2025 führen zu einer deutlich größeren Planungssicherheit (Regelung bis 2030) als bisher. Allerdings herrscht jetzt auch Klarheit darüber, dass zukünftige Kostensteigerungen allein über den Preis aufgefangen werden müssen. So sehen die Beschlüsse im Detail aus:

- Bund und Länder werden im Regionalisierungsgesetz (RegG) den Ausgleich für das D-Ticket bis 2030 auf 3 Mrd. festschreiben, hälftig getragen von Bund und Ländern.
- Folglich müssen künftige Kostensteigerungen und die fehlende Dynamik des Ausgleichs im Rahmen eines Preis-Index jährlich über den Ticketpreis an die Kunden weitergegeben werden.
- Für 2026 bedeutet dies konkret, dass der Preis überproportional auf 63 €/Monat ab dem 01.01.2026 angehoben wird.
- Der Ausgleich je Aufgabenträger wird ab 2026 pauschaliert. Grundlage der Pauschalierung ist grundsätzlich der nachgewiesene Ausgleichsbedarf des Jahres 2025. Die ermittelten Pauschalen sollen 2027 einer Revision unterzogen werden.
- Es wird von Unternehmen, Verbünden und Aufgabenträgern eine flächendeckend erforderliche Effizienzsteigerung in Verwaltung, Betrieb und Vertrieb erwartet, um das Angebot für die Fahrgäste zu verbessern und einen Beitrag für Kostensenkungen zu leisten.

2. bundesweite Einnahmeverteilung

Alle Formalitäten zur Inkraftsetzung der bundesweiten Einnahmeverteilung (bEAV) nach Stufe 2 (PLZ-Prinzip) sind seit dem 30.09.2025 erfüllt. Erstmals wurde daher der Abrechnungsmonat September 2025 mit Zahlungslauf im November kassentechnisch umgesetzt. Anhand der letzten Probeabrechnungen der D-TIX und der drei Landesclearingstellen ist zu erwarten, dass dadurch dem VRN-Pool im Vergleich zum bis August 2025 angewandten Verfahren monatlich Mehreinnahmen in Höhe von ca. 1,6 Mio. Euro zufließen werden. Diese wirken sich entsprechend mindernd auf den Ausgleichsbedarf des ZRN aus.

3. Finanzierung für 2026

Die Musterfinanzierungsrichtlinie für das Jahr 2026 zur Umsetzung des Pauschalierungsbeschlusses wurde von den Ländern und den Verbänden endverhandelt. Sie beinhaltet die Pauschalierungsregelung auf Basis 2025. Zudem sieht sie eine Kalibrierungskomponente vor zwischen Ausgleichsleistungen, die fix sind, und Fahrgeldeinnahmen, die überproportional steigen. Sie wurde vom Koordinierungsrat am 06.11.2025 verabschiedet und muss nun zügig in Landesrecht umgesetzt werden.

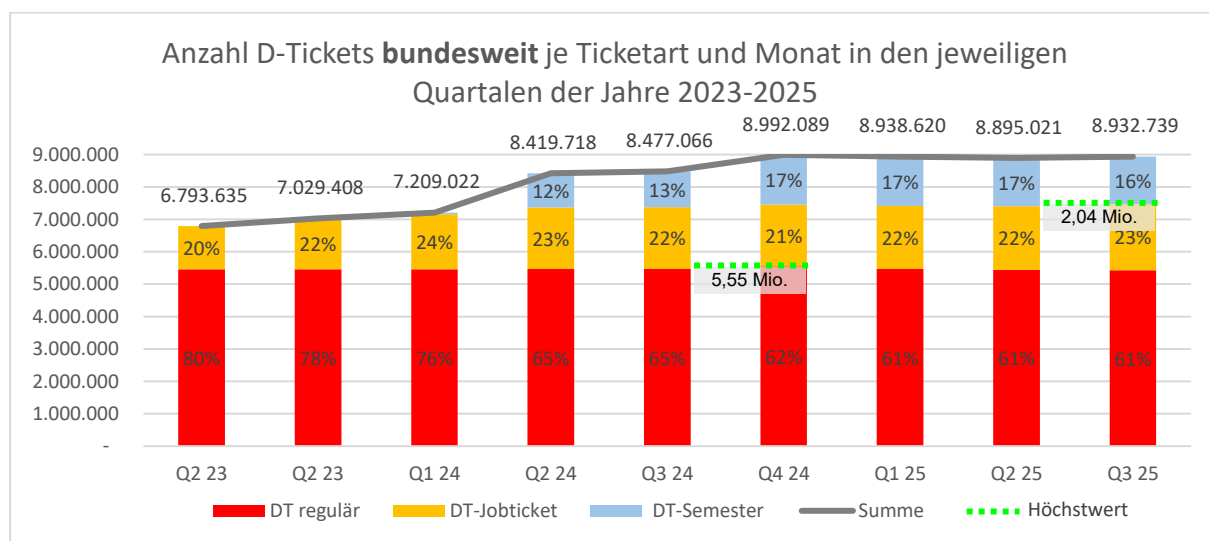
Gem. § 12a der VRN-Satzung beantragt der ZRN in allen drei Bundesländern die Ausgleichleistungen für das Deutschlandticket. Die Pauschalierung, also der Anteil an den bundesweiten Gesamtausgleichsmitteln, erfolgt demnach auf ZRN-Ebene. Für die Weiterverteilung dieser Mittel auf die einzelnen Linienbündel im VRN wird eine Ergänzung in der Satzung vorgenommen, die das bundesweite Prinzip der Pauschalierung berücksichtigt: Es werden die Anteile je Linienbündel aus dem Basisjahr 2025 am ZRN-Gesamtausgleichsbedarf gem. Musterrichtlinie ermittelt und als Schlüssel auf den pauschalierten Betrag des ZRN ab dem Jahr 2026 angewendet. Sofern eine strukturelle Veränderung der VRN-EAV eintritt, wird diese auf die Als-Ob-Berechnung des Basisjahres 2025 angewendet, sodass die Schlüssel je Linienbündel neu ermittelt und angewendet werden. Diese Regelung soll mit Wirkung zum 01.01.2026 auch in die Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar aufgenommen werden (vgl. TOP 10).

Die Verbundgesellschaft und die Versammlung der Verbundunternehmen gehen davon aus, dass für den Verbundverkehr die Beibehaltung des Deutschlandtickets wirtschaftlicher ist als die Rückkehr zum alten Verbundtarif, denn eine Rückumstellung trotz des erheblichen Finanzierungsbeitrags von Bund und Ländern wäre den Fahrgästen nur schwer vermittelbar und dürfte zu einem erheblichen Einbruch der Nachfrage führen, vor allen Dingen vor dem Hintergrund, dass die Länder im verbundübergreifenden Schienenverkehr das Deutschlandticket weiter anwenden werden und damit eine Unterwanderung des Verbundtarifes im S-Bahn-Netz nicht verhindert werden kann. Ein Ausstieg aus dem Ticket wäre wirtschaftlich allenfalls verkraftbar, wenn dieser im Konsens mit den drei Ländern flächendeckend erfolgen würde.

Vorbehaltlich einer entsprechenden Zustimmung zu dieser Frage auch des Verwaltungsrates, der sich hiermit unmittelbar vor der Verbandsversammlung befassen soll, wird das Deutschlandticket auf Grundlage der Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar auch im Jahr 2026 weiter angeboten.

II. Entwicklung

Die Anzahl der Deutschlandticket-Kunden hat sich seit Einführung im Mai 2023 insgesamt positiv entwickelt, wobei sich im Jahr 2025 eher ein leichter Rückgang im bundesweiten Vertrieb bemerkbar macht:

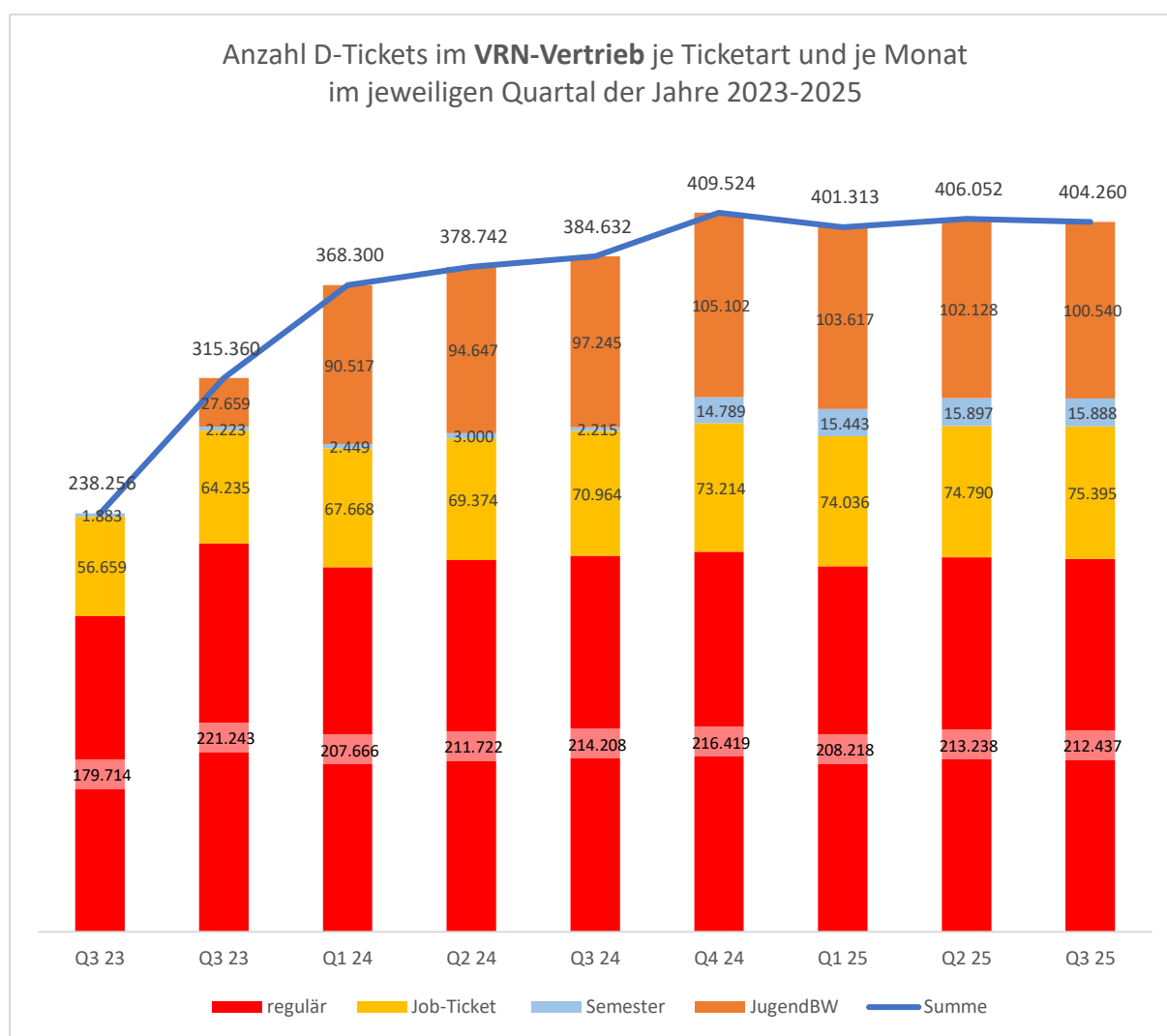


Quelle: D-Ticket-Monitor – bundesweite Übersicht, Stand 11/2025 mit geringfügigen Anpassungen

Während die vollsolidarischen D-Semester-Tickets nach der Einführungsphase im Frühjahr 2024 weitestgehend eine stabile Absatzhöhe erreicht haben, befinden sich die regulären Deutschlandtickets seit ihrem Höchstwert von 5,55 Mio. im Dezember 2024 in einem kontinuierlichen leichten Abwärtstrend, während die Deutschland-Jobtickets stetig steigen, mit einem Höchstwert im 3. Quartal 2025 von 2,04 Mio. Kunden.

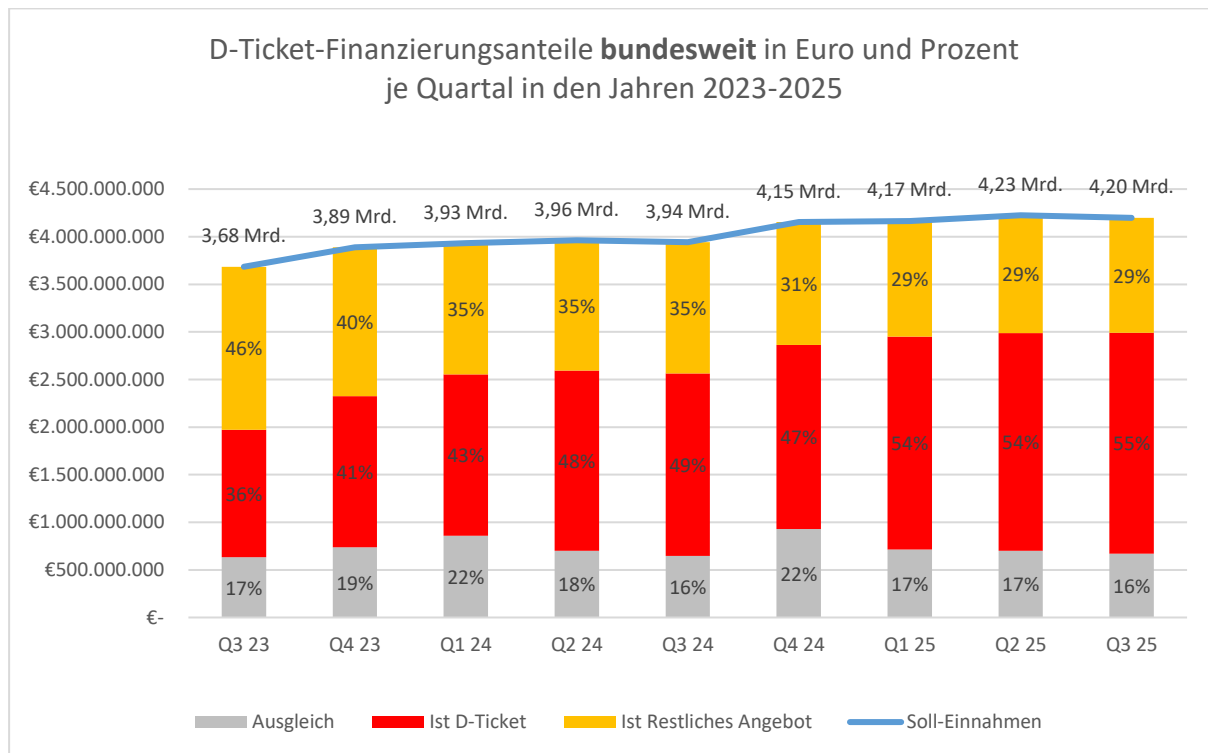
In Summe haben sich die Stückzahlen im Laufe des Jahres kaum verändert, was vermuten lässt, dass der kleine Einbruch zum Beginn des Jahres 2025, als der Preis des Deutschlandtickets um mehr als 18 % gestiegen ist, im Laufe des Jahres wieder weitgehend kompensiert wurde. Auch verstetigt sich die Annahme, dass die „neuen“ Jobticket-Inhaber vorher ein reguläres Deutschlandticket besaßen und nicht wirklich neue Kunden im System sind. Dennoch ist es erfreulich, dass die Deutschland-Jobtickets weiterhin im Aufwärtstrend sind, denn diese Einnahmen sind insgesamt stabiler als die der regulären Deutschlandtickets, weil die Job-Ticket-Nutzer ihre Tickets meist durchgehend das ganze Jahr behalten.

Auch im eigenen Vertrieb des VRN lässt sich der positive Trend beim Job-Ticket gut ablesen. Bei dieser Zielgruppe wird ein Zuwachs von ca. 6,2 % im Vergleich zum gleichen Quartal des Vorjahres verzeichnet. Gleichzeitig macht sich jedoch in allen anderen Segmenten der leicht negative Trend bemerkbar, der zum Beginn des Jahres 2025 eingesetzt hat:



Quelle: VRN-Meldedaten, Stand 11/2025 mit geringfügigen Anpassungen

Die bundesweite Finanzierung ist im nächsten Schaubild dargestellt. Sie stellt sich zusammen aus den Einnahmen des Deutschlandtickets und des Restsortiments sowie dem erforderlichen Ausgleichsbetrag. Aufgrund der überproportionalen Preisanpassung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 ist zum Beginn des Jahres 2025 der Anteil der Deutschlandticket-Einnahmen stark angestiegen und liegt im 3. Quartal bei 55 Prozent, während der Anteil des Restsortiments zurückgegangen ist. Auf den Ausgleich wirken sich diese Effekte nur geringfügig aus.



Quelle: D-Ticket-Monitor – bundesweite Übersicht, Stand 11/2025 mit geringfügigen Anpassungen

Es ist im 3. Jahr des Deutschlandtickets festzustellen, dass es keine signifikanten Mehreinnahmen im System gibt, die Kunden durchaus preissensibel reagieren und eine gewisse Hin-und-Her-Wanderung zwischen Deutschlandticket und Restsortiment stattfindet bei geringem zusätzlichem Kundenwachstum.