

Stellungnahme des bdo zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Der bdo bedankt sich für die Möglichkeit, die Verbandsposition zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzustellen und nimmt wie folgt Stellung:

1. Die finanzielle Absicherung des D-Tickets

Das Deutschlandticket hat mit seiner Einführung den ÖPNV in Deutschland nachhaltig verändert. Seit seiner Einführung sind über 170 Millionen monatlich kündbare Abos verkauft worden. Zuletzt mehr rund 13 Millionen verkaufte Tickets monatlich. Das D-Ticket macht etwa 60 Prozent der gesamten ÖPNV-Umsätze aus. Also insgesamt eine Bilanz, die sich sehen lassen kann.

1.1 Überjährigkeit

Allerdings hat die andauernde Diskussion zwischen Bund und Ländern über die Zukunft des Tickets und seine auskömmliche Finanzierung seit seinem Bestehen immer wieder zu Verunsicherung bei Unternehmen und Fahrgästen geführt. Mit der wichtigen Entscheidung der VMK am 23.09.2024, den Ticketpreis um 9 Euro ab dem 01.01.2025 zu erhöhen ist eine Verbesserung dieser Situation eingetreten. **Daher begrüßt der bdo die in dem Gesetzesentwurf zur zehnten Änderung des Regionalisierungsgesetzes beabsichtigte sog. Überjährigkeit bis Ende 2025 zu verankern. Der Gesetzentwurf führt dazu, dass den Ländern in den Jahren 2023 bis 2025 eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge für das D-Ticket ermöglicht wird. Dadurch wird eine weitere und notwendige finanzielle Absicherung des D-Tickets vorgenommen. Es ist daher wichtig, dass dieser wichtige Schritt so schnell wie möglich erfolgt, damit die Fortführung des D-Tickets auch für 2025 gesichert ist.**

Hieran anschließen sollte sich allerdings so schnell wie möglich eine weitere Änderung des Regionalisierungsgesetzes, mit welcher sicher gestellt wird, dass das D-Ticket auch über das Jahr 2025 hinaus Bestand haben soll. Bislang fehlt den Unternehmen diesbezüglich jegliche Planungssicherheit. Ein ungunstiger Zustand, der nicht geeignet ist, die Stabilität dieses Angebots sicherzustellen.

Nach dem gemeinsamen Wunsch von Bund und Ländern, das D-Ticket einzuführen und mit jeweils 1,5 Mrd. Euro zu finanzieren hat die Branche enorme Anstrengungen unternommen, diesem politischen Wunsch gerecht zu werden. Die Unternehmen stellen sicher, dass das D-Ticket zu einem Preis von 49, ab dem nächsten Jahr 58 Euro flächendeckend erhältlich ist und genutzt werden kann.

Problematisch ist allerdings, dass aufgrund der Unzuständigkeit des Bundes die allein verantwortlichen Länder (mit Ausnahme von Thüringen) keine Tarifvorgabe für das D-Ticket gesetzlich normiert haben. Damit haben Bund und Länder bislang keine finanzielle Verantwortung für den Fall übernommen, dass die insgesamt bereitgestellten 3 Milliarden Euro für die Finanzierung des D-Tickets nicht ausreichen sollten.

Das finanzielle Risiko wurde damit auf die Aufgabenträger übertragen, die im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und/oder allgemeinen Vorschriften die Tarifvorgabe und damit den Anwendungserlass für Bund und Länder übernehmen haben und damit in die finanzielle Verantwortung gegenüber den Verkehrsunternehmen eingetreten sind.

Die Zukunft des D-Tickets wird daher maßgeblich davon abhängen, inwieweit die Länder gegenüber den Aufgabenträgern den notwendigen Finanzrahmen für das Ticket gesetzlich normiert im Rahmen von Landesrecht sicherstellen.

2.2 Zweckbindung der D-Ticket-Mittel

Der bdo begrüßt außerordentlich die Klarstellung in Artikel 1 Abs. 2d, nach welcher nun ausdrücklich geregelt wird, dass die für das D-Ticket zur Verfügung gestellten Mittel auch vor Ort ausschließlich für das D-Ticket verwendet werden dürfen. Leider hat sich seit Einführung des Tickets gezeigt, dass die hierfür zur Verfügung gestellten Mittel nicht eins zu eins in den Verkauf und die Finanzierung von D-Tickets geflossen sind. Teilweise haben die Länder die Mittel in abgeleitete „Schülerfahrkarten, Sozialtickets o.ä. abgeführt. Auch gibt es in einigen Verbänden bis heute keine notwendige „Trennungsrechnung“, so dass man von nicht unerheblichen Mittelverschiebungen in andere Tarifangebote ausgehen kann. Dies entspricht in keiner Weise dem Sinn und Zweck der Einführung eines deutschlandweit einheitlichen D-Tickets.

2. Die digitale Zukunft des D-Tickets

Das D-Ticket hat die ÖPNV-Nutzung für die Fahrgäste modernisiert. Das Papierticket ist zugunsten von Chipkarten oder mobilen Apps verschwunden. Dennoch ist das Potenzial des Tickets für die Unternehmen, Tariforganisationen und Aufgabenträger bei weitem nicht ausgeschöpft. Aktuell ist das Deutschlandticket nur eine digital vertriebene Fahrkarte. Zu einem echten digitalen Ticket wird es nur dann, wenn auch erfasst werden kann, wo das Deutschlandticket für welche Fahrten genutzt wird.

Eine solche Datenerfassung würde zum ersten Mal erlauben, fahrtengenau zu erheben, welche Relationen von den Fahrgästen zu welchen Zeiten genutzt werden. So ließe sich evidenzbasiert planen, wo und wann das ÖPNV-Angebot angepasst werden müsste. Die bisherigen Verfahren, wie etwa Befragungen oder automatische Fahrgastzählensysteme geben stattdessen nur eine grobe Ahnung davon, wie die ÖPNV-Nutzung wirklich aussieht.

Darüber hinaus kann nur eine Erfassung der tatsächlichen Nutzung des Deutschlandtickets eine leistungsgerechte Einnahmeaufteilung gewährleisten, so wie sie vom Bundeskartellamt und den rechtlichen EU-Vorgaben zwingend erforderlich ist. Nur eine echte, digitale Erfassung der Fahrten stellt sicher, dass ein Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüneburg für die Busfahrt entlohnt wird, die ein Fahrgast aus Berlin mit einem in München gekauften Deutschlandticket unternimmt. Alle anderen Modelle zur Ermittlung der Einnahmeansprüche werden diesem Anspruch nicht einmal ansatzweise gerecht. Der Countdown läuft. Ab 2026 entfällt der Rettungsschirm. Es entscheiden nicht mehr die Fahrgastzahlen von 2019, wie viel Geld ein Unternehmen in der Kasse hat, sondern die realen Fahrten. Nur wer nachweisen kann, dass er Fahrgäste befördert, wird Geld aus dem Topf Deutschlandticket-Einnahmen erhalten. Tariforganisationen, Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger hätten damit ein echtes wirtschaftliches Interesse daran, so viele Fahrgäste wie möglich in ihren Fahrzeugen zu befördern.

Dies ist in anderen Ländern bereits Realität. So werden beim Schweizer Generalabonnement die Fahrten der Reisenden über alle Verkehrsträger hinweg erfasst und die Einnahmen entsprechend der erbrachten Leistungen auf die Unternehmen zugeschrieben. Aber auch in Deutschland kann ein solches System gelingen. Der bdo regt daher an, keine Zeit zu verlieren für die Erfassung der Fahrten eine technische Lösung zu finden, die fahrzeug- und linienscharf ermittelt, welches Ticket mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen welchen Punkten gefahren ist – unkompliziert für die Nutzenden, ohne Auswirkungen auf den Betrieb, möglichst ohne den Aufbau einer kostspieligen Infrastruktur und natürlich datenschutzkonform.

Die Fahrgäste profitieren ebenfalls vom digitalen Deutschlandticket. Durch die digitale Nutzungserhebung kann das Angebot vor Ort erheblich besser geplant und angepasst werden. Die Attraktivität des ÖPNV steigt. Das „BiBo-System“ des Deutschlandtickets kann erweitert werden, so dass auch andere Tarife digital erfasst und abgerechnet werden können, etwa „Best-Preis“ Angebote. Je nach Ausgestaltung der digitalen Erfassung der Ticketnutzung wären weitere Zusatzdienstleistungen für die Kundinnen und Kunden denkbar. Wenn „Beacon“ zu Genauigkeitssteigerung des Handy-Trackings genutzt werden, könnten diese kompakten Geräte etwa Temperaturdaten für einen bestimmten Waggon liefern. Die Fahrgäste könnten im Vorfeld entscheiden, ob sie lieber in den kälteren oder wärmeren Wagen einsteigen. Auch die Genauigkeit der Wegeführung an Haltestelle und Bahnhöfen ließen sich erhöhen. Die beschriebenen Beispiele sind nur ein kleiner Teil der Möglichkeiten, die ein echtes digitales D-Ticket bietet.

Das Deutschlandticket hat das Potenzial, weitere grundlegende Veränderungen anzustoßen. Das Interesse an den Daten aus dem Ticket ist enorm. Gleichzeitig haben die Unternehmen ein Interesse daran, dass Daten erhoben werden, um ihre Einnahmeansprüche nachzuweisen. Aber auch die Beharrungskräfte sind stark, die wenig Interesse an Transparenz haben und eigentlich alles wie bisher lassen möchten. Entsprechend braucht es jetzt ein starkes politisches Signal aus dem Deutschen Bundestag, dass das „Digitale Deutschlandticket“ gewollt ist.

bdo, 04.10.2024