



Stellungnahme

von Marc-Philipp Waschke, Referent Verkehrspolitik
ACE Auto Club Europa e.V.

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 09. Oktober 2024 zum Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes ([20/12773](#))

A. Allgemeine Vorbemerkungen

Für den ACE steht es völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des eigenen Autos aus den unterschiedlichsten Gründen sinnvoll ist. Wozu wir allerdings ermutigen wollen, ist der bewusster Umgang mit dem Auto sowie der Blick auf mögliche Alternativen. Wir verstehen uns als Mobilitätsbegleiter, der seine Mitglieder in dieser Transformation informiert, berät und an ihrer Seite steht.

Will man im Rahmen der Verkehrswende den motorisierten Individualverkehr reduzieren, so sind massiver **Ausbau und verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel** in all ihren Facetten unverzichtbare Instrumente: angefangen bei klassischen Angeboten wie Bus und Bahn, über Modelle wie On-Demand-Busse oder zukünftig autonom-fahrende Shuttle.

Die Verkehrswende wird nicht nur in den Städten und Metropolen stattfinden. Die Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr ist auch entscheidend für eine nachhaltige **Verkehrswende auf dem Land**. Folglich wird auch hier ein starker Öffentlicher Verkehr (ÖV) und ein hoher Anteil von Rad- und Fußverkehr, Sharing-Angeboten und Elektromobilität kombiniert werden müssen. Ohne Frage wird das Auto in den ländlichen Regionen Deutschlands weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Für einzelne Fahrtanlässe wird das eigene Auto auf absehbare Zeit Verkehrsmittel Nummer eins bleiben. Hier wird es eher darum gehen, ein **besseres Mobilitätsangebot** bereitzustellen und so die Anzahl der Pkw pro Haushalt zu reduzieren. Dies spart den einzelnen Haushalten zudem bares Geld, das sie bislang für die Nutzung mehrerer Fahrzeuge aufbringen müssen. Der ACE setzt sich dafür ein, dass Mobilität mehr und mehr auch jenseits des eigenen Pkw möglich wird. Gerade in ländlichen Räumen stellt die Sicherung der Mobilität eine der großen Herausforderungen der Zukunft dar. Zwischen den suburbanen Gebieten und Städten sowie bei Verbindungen zwischen kleineren und mittleren Städten muss der ÖV künftig eine attraktive Alternative zur motorisierten Individualmobilität darstellen. Denn Mobilität ist Daseinsvorsorge und das Ziel ist die Herstellung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land.

B. Forderungen zum Deutschlandticket und ÖPNV-Angebot

1. Erfolgsgeschichte mit Preis- und Finanzierungsstabilität weiterschreiben

Die Auflösung des Tarifschlingens durch das Deutschlandticket kommt einer Revolution des ÖPNV nahe. Diese **Erfolgsgeschichte** muss auch aus Sicht des ACE fortgeschrieben werden. Denn im Bereich des klassischen öffentlichen Personennahverkehrs – Bus, Tram, Bahn – spielen die Gestaltung der Tarife sowie die Taktung eine Schlüsselrolle. Ein Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel ist nur dann attraktiv, wenn beides stimmt. Ein

Ticketpreis, der dem Angebot angemessen und erschwinglich ist, in Verbindung mit einer Taktung, die es jederzeit ermöglicht, unkompliziert ein beliebiges Ziel zu erreichen. Das Deutschlandticket zeigt, dass ein einfaches Tarifsysteem (einheitlicher Preis in ganz Deutschland) und die deutschlandweite Gültigkeit maßgeblich zum Erfolg beigetragen haben. Es ermöglicht deutschlandweit Fahrten im Nah- und Regionalverkehr für einen bisherigen Preis von 49 Euro und ist somit eine attraktivere Alternative zu vielen bereits erhältlichen Abonnements.

Es ist gut, dass die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder nun eine **Preisentscheidung für 2025** getroffen haben, nachdem sie die Verbraucherinnen und Verbraucher über viele Monate im Unklaren gelassen haben, wie es mit dem Deutschlandticket weiter geht. Der Beschluss darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass weiterhin die dauerhafte Finanzierung des beliebten Tickets durch Bund und Länder über 2025 hinaus offenbleibt. Das Regionalisierungsgesetz sieht lediglich bis Ende 2025 eine Mitfinanzierung des Bundes in Höhe von 1,5 Milliarden Euro jährlich vor. Bund und Länder müssen schnell eine Hängepartie vermeiden, um das ÖPNV-Angebot als wichtigen Teil der Daseinsvorsorge dauerhaft zu stärken. Wir brauchen Klarheit bei Preis und Finanzierung des Deutschlandtickets. Noch in dieser Legislaturperiode sind daher die gesetzlichen Grundlagen für die Weiterführung des Tickets über 2025 hinaus zu legen.

Der ACE fordert, die **Preisentwicklung** für das Deutschlandticket für einen längeren Zeitraum festzulegen, mindestens bis zum Jahr 2030. Dies soll Verbraucherinnen und Verbrauchern eine langfristige Planung ihrer alltäglichen Mobilitätskosten ermöglichen. Gerade Pendlerinnen und Pendler müssen wissen, mit welchen Ausgaben sie rechnen müssen, wenn sie vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen. Insbesondere im Bereich der betrieblichen Mobilität gibt es großes Potenzial, um Beschäftigten und Betriebe von der verstärkten Nutzung des ÖPNV zu überzeugen. Eine Preis- und Finanzierungsstabilität würde auch dem Jobticket im Rahmen des Deutschlandtickets zugutekommen und bessere Planbarkeit ermöglichen.

2. Deutschlandticket sozialverträglich weiterentwickeln

Zudem müssen übertragbare Familientickets und ein bundeseinheitlich reduziertes Deutschlandticket für Menschen mit geringem Einkommen im Sinne der **Sozialverträglichkeit** eingeführt werden. Denn für viele Haushalte mit niedrigen Einkommen liegt bereits der derzeitige Preis meist nicht im bezahlbaren Rahmen, obwohl gerade sie besonders abhängig vom öffentlichen Personennahverkehr sind. Ein bundesweites ÖPNV-Sozialticket könnte betreffende Haushalte finanziell entlasten und die Verkehrswende sozial verträglicher gestalten. Bisher sind Sozialtickets eine freiwillige Leistung der Kommunen, die den Verkehrsunternehmen häufig einen Zuschuss dafür bereitstellen. Kommunen mit angespannter Haushaltslage jedoch können ein solches Angebot nur eingeschränkt oder gar nicht umsetzen. Das Umweltbundesamt (UBA) schätzt in einer aktuellen Studie, dass die Einführung eines bundesweiten Sozialtickets den öffentlichen Haushalt jährlich nur zusätzlich 0,24 - 0,33 Milliarden Euro bis 2030 kosten würde. Der Bundeszuschuss zum Deutschlandticket von 1,5 Milliarden Euro würde sich um weitere 16 % erhöhen. Gleichzeitig schätzt das UBA, dass die zusätzliche Ticketabnahme zu jährlichen Mehreinnahmen von 60 - 80 Millionen Euro führen würde.¹

3. Nach der Tarifrevolution nun die Angebotsrevolution

Neben dem Preis und einer sozialverträglichen Gestaltung muss nun der Ausbau des Angebotes in den Vordergrund rücken. Nach der Tarifrevolution muss nun die **Angebotsrevolution** folgen. Derzeit hilft das Deutschlandticket nur denen, die sich monatlich 49 bzw. zukünftig 58 Euro für Mobilität leisten können, und nur dort, wo bereits ein befriedigendes ÖPNV-Angebot besteht. Ohne Angebotsausbau und Modernisierung der Infrastruktur wird es schwer gelingen, mehr Menschen zum Umstieg zu bringen. Bund und Länder sind gefordert, den ÖPNV im Sinne des Klimaschutzes und der Daseinsvorsorge massiv auszubauen.

¹ Umweltbundesamt (2024): Verteilungswirkungen einer Verkehrswende, Analyse von Verteilungswirkungen umweltpolitischer Instrumente im Verkehrssektor und ein Gesamtkonzept für eine ökologische und inklusive Verkehrswende
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verteilungswirkungen-einer-verkehrswende> (zuletzt abgerufen am 07.10.2024)

Die Koalitionspartner der Bundesregierung haben in ihrem Koalitionsvertrag einen **Ausbau- und Modernisierungspakt** für den ÖPNV angekündigt: „Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren“ (Koalitionsvertrag SPD, FDP, Bündnis 90/Die Grünen, 2021, S.39). Weiterhin fehlt jedoch eine erkennbare Konkretisierung und ein gemeinsames Verständnis von Bund und Ländern. Der Ausbau- und Modernisierungspakt muss aus Sicht des ACE größere Ambitionen verfolgen, als lediglich den Status quo des ÖPNV zu verbessern. Der ÖPNV in Deutschland ist ein wesentlicher Baustein für das Erreichen einer sozialgerechten und ökologischen Verkehrswende.

Großes Verlagerungspotential besteht vor allem auf stark vom Pendelverkehr belasteten Achsen zwischen Metropolregionen und ihrem Umland. Verkehrsströme sind ausreichend groß und gebündelt, um beispielsweise dicht getaktete Schnellbuslinien sinnvoll auszulasten. Für einen signifikanten Beitrag des ÖPNV zum Klimaschutz muss das Angebot in Räumen und auf Strecken mit einem hohen Nachfragepotenzial zusätzlich ausgebaut werden.² Der Anteil des Pkw am Modal Split könnte so stark reduziert werden.

Im ÖV muss ein besseres Angebot (sowohl in Bezug auf die Taktung als auch auf das Angebot zu den Tagesrandzeiten) zur Verfügung gestellt werden. Er muss so attraktiv sein, dass er eine echte Alternative zum eigenen Pkw ist. Für die gesellschaftliche Teilhabe, die persönliche Freiheit und die Identifikation mit der Kommune und der Region ist die Möglichkeit, schnell, kostengünstig, umweltschonend und sicher den Arbeitsplatz, die Schule, den Ausbildungsplatz, aber auch den Bäcker oder anderes zu erreichen, eine grundlegende Voraussetzung. Damit Menschen im ländlichen und suburbanen Raum auch ohne Pkw mobil sein können, ist ein zuverlässiges, günstiges, schnelles, regelmäßiges, barrierefreies und vor allem aufeinander abgestimmtes Bahn- und Busangebot notwendig. Das Nahverkehrsangebot im ländlichen Raum muss attraktiv und verlässlich sein. Komplizierte Übergänge zwischen Tarifverbänden sind mit dem Deutschlandticket Vergangenheit, Umsteigen mit langen Wartezeiten, niedrige Taktungen und überfüllte Züge zu Hauptverkehrszeiten jedoch vielerorts noch Realität. Um den ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität zu etablieren, bedarf es mindestens eines Stundentakts im ländlichen Bus- und Bahnbetrieb. Nachfragestärkere Strecken und Tageszeiten verlangen eine Taktverdichtung.

Neue, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote, On-Demand-Verkehre, könnten in Verbindung mit dem Linienverkehr diesen flexibel ergänzen und Tür-zu-Tür-Verbindungen bieten. Bund und Ländern sollten in diesem Kontext stärker die Entwicklung **autonom fahrender Busse und Bahnen** forcieren. Diese könnten perspektivisch den Personalmangel in der Branche abfedern und je nach Anwendungsfall auf festgelegten Linien zum Einsatz kommen oder im On-Demand-Bus-Verkehr zu einer besseren Anbindung von suburbanen bzw. ländlichen Räumen beitragen.

Zudem gilt es, Fahrräder, Pedelecs, E-Bikes und E-Scootern zu attraktiven Zubringern für den ÖV zu machen, indem witterungsgeschützte und sichere **Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**, Serviceangebote für diese und auch ihre Mitnahme im ÖV ermöglicht werden. Darüber hinaus kann durch die Ausweitung von P+R-Möglichkeiten sowie blockiergebührenfreie Lademöglichkeit für batterieelektrische und elektrifizierte Fahrzeuge an Bahnhöfen die Nutzung des ÖV gefördert werden und so zu einer Entlastung der Innenstädte vom Autoverkehr beitragen.

² Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II. Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-2/106_Mobilitaetsgarantie_II.pdf (zuletzt abgerufen am 07.10.2024)