

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)297-G

vom 07.10.2024

öff. Anhörung am 09.10.2024

Berlin, 8. Oktober 2024

Stellungnahme des Bündnisses Sozialverträgliche Mobilitätswende und des ökologischen Verkehrsclubs VCD zur Anhörung zum „Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)“ (BT-Drs. 20/12773)

Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende allgemein zum Deutschlandticket und zu Nah- und Regionalverkehr

Das Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende sieht im Deutschlandticket die Möglichkeit eines echten Game-Changer für die Mobilitätswende. Im Vorfeld der Sonderverkehrsministerkonferenz am 23.9.2024 hat das Bündnis von Bund und Ländern die Preisstabilität für das Deutschlandticket, eine Ergänzung durch ein bundesweit einheitliches Sozialticket sowie eine Finanzabsicherung für die Jahre 2025 und 2026 gefordert. Während der Preis für das Deutschlandticket durch die Sonderverkehrsministerkonferenz erhöht wurde und eine bundesweit einheitliche Regelung für ein Sozialticket noch aussteht, wird mit dem Entwurf für die Novelle des Regionalisierungsgesetzes zumindest die Frage der Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2025 geregelt.

Das Bündnis sieht die Notwendigkeit, bereits jetzt die Finanzierung mindestens auch für das Jahr 2026 abzusichern. Das Deutschlandticket darf nicht zu einer kurzen Episode in der Geschichte unseres Landes werden. Es muss dauerhaft etabliert werden, um für seinen Erfolg weitere Potenziale zu heben. Mit seinem aktuellen Preis von 49 Euro ist das Ticket schon heute speziell für Familien, Kinder und Jugendliche sowie für Menschen mit geringem oder keinem Einkommen oft zu teuer. Daher sollten Mitnahmemöglichkeiten von Kindern schnell geschaffen werden. Einige Bundesländer haben Sozialtickets bereits umgesetzt oder zugesagt. Aber es fehlt an einer bundesweit einheitlichen Regelung. Dazu gehört, dass Tickets auf sämtlichen Vertriebswegen und ohne Bonitätsauskunft erworben werden können.

Zusätzlich muss langfristig in den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr investiert werden, um ein hochwertiges Angebot sicherzustellen. Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für einen zukunftsfähigen und barrierefreien ÖPNV sowie eine Sicherstellung der Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus sind essenziell.

Das Bündnis drängt deswegen auf ein ganzheitliches Konzept: Neben umfassenden Finanzierungszusagen von Bund und Ländern braucht es dringend den Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) für massive Investitionen in ein flächendeckendes und barrierefreies Angebot im ländlichen Raum und in den Städten. Dazu gehört neben dem Ausbau und der Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur auch die umfassende Verbesserung für die Situation der Beschäftigten. Damit kann der Sektor für Nachwuchskräfte attraktiver werden. Nur mit ausreichend Personal und einem Ausbau des Angebots kann der Nah- und Regionalverkehr auch bei steigenden Fahrgastzahlen zuverlässig und in hoher

Qualität zur Verfügung stehen. Bezahlbare und langfristig verlässliche Mobilität gehören für das Bündnis zur Daseinsvorsorge. Diese darf nicht an Stadt-, Kreis- oder Ländergrenzen enden.

VCD Verkehrsclub Deutschland zum Entwurf des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und Nah- und Regionalverkehr

Der ökologische Verkehrsclub VCD hält es für richtig, zu überprüfen, ob die Regionalisierungsmittel entsprechend dem Gesetz verwendet werden. Die ordnungsgemäße Verwendung ist nachzuweisen. Dass aber 350 Millionen Euro für 2025 explizit erst 2026 ausgezahlt werden sollen, wenn die korrekte Mittelverwendung für 2025 nachgewiesen ist, ist nicht der richtige Weg. Denn diese Mittel drohen dem Regionalverkehr und damit dem Angebot für die Fahrgäste zu fehlen. Die Länder müssen diese Summe selbst in ihren Etats ausweisen, bevor sie diese 2026 zurückbekommen. Eine Teil-Teil-Lösung ist für uns nicht zielführend – auch ist es nicht im Sinne der Fahrgäste.

Dass die Gelder von 2023 auf 2024 umgelegt werden können, begrüßen wir, um zumindest 2024 den Preis des 49-Euro-Tickets stabil zu halten.

Der VCD vermisst eine langfristige finanzielle Regelung für das Deutschlandticket über 2025 hinaus. Seine zentrale Forderung ist die mittel- und langfristige Sicherstellung eines preiswerten, den gesamten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr umfassenden Deutschlandtickets. Dazu kommt ein verlässliches Leistungsangebot. Beides zusammen sind für uns Bestandteile der Daseinsvorsorge. Nur wenn beides gegeben ist, werden Entscheidungen zur Wahl des Wohnorts und zur Anschaffung von Fahrzeugen im Sinne der Verkehrswende beeinflusst.

Sonst werden es sich potenzielle Abonnenten überlegen, ob sich das Deutschlandticket für sie lohnt. Auch Unternehmen zögern, das Deutschlandticket als Jobticket anzubieten, wenn unklar ist, in welcher Form es das 2026 noch gibt. Und schließlich passt auch die Mehrheit der Verkehrsverbünde und -betriebe ihre Tarife bis jetzt nur zögerlich an. Solange die Unsicherheit da ist, werden die Potenziale des Deutschlandtickets nicht vollends gehoben. (Eine Ausnahme ist der Hamburger Verkehrsverbund, der seine Tickets dem Deutschlandticket in wesentlichen Teilen – Azubi-, Sozial- und Schultickets – bereits angepasst hat.)

20 Millionen Menschen in Deutschland haben das Deutschlandticket zumindest einmal gekauft. Wenn klar ist, dass es das Angebot dauerhaft gibt – und vor allem, wenn die Preise stabil bleiben – können sich mehr Menschen entschließen, das Ticket zu abonnieren. Es braucht eine lange Phase mit einem stabilen Preis, um mehr Kunden und damit mehr Einnahmen zu gewinnen.

Weil der Zuschuss von Bund und Ländern bei je 1,5 Milliarden Euro gedeckelt bleibt, wird sich jedes Jahr wieder die Frage stellen, wer die Mehrkosten über drei Milliarden Euro hinaus zahlt? Es braucht eine langfristige verlässliche Anpassung für die Übernahme der Mehrkosten. Hier sind die Länder und, entgegen dem Gesetzentwurf, auch der Bund gefordert, eine verbindliche Regelung zu finden, die dem gerecht wird. Die Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden muss ohne Nachteile für die Passagiere im öffentlichen Verkehr ermöglicht werden – vergleichbar mit der Aufteilung der Infrastrukturkosten für die Straßen. Die Länder sollten schauen, wie sie ihre Mittel effizienter einsetzen, Vertriebsstrukturen zusammen-

führen und die Tarife da, wo es noch nicht geschehen ist, dem Deutschlandticket anpassen. Auch der Bund kann sich als Initiator des Deutschlandtickets nicht ausruhen.

So lange laut Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) 25 Milliarden Euro umweltschädliche Subventionen in den Verkehr fließen, die die Klimaschutzziele des Bundes konterkarieren, sind wir nicht auf dem richtigen Weg einer nachhaltigen Mobilität für alle. Der Koalitionsvertrag sieht vor, umweltschädliche Subventionen abzubauen. Aktuell ist nicht bekannt, wie das umgesetzt werden soll. Aber mit diesen Mitteln wäre es dem Bund möglich, Busse und Bahnen mitzufinanzieren. Ein Vorbild für eine entsprechende Regelung bietet die Schweiz. Damit kann eine [Mobilitätsgarantie](https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsgarantie) (https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsgarantie), wie der VCD sie fordert, umgesetzt werden, um bundesweit eine verlässliche Möglichkeit zu haben, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.