



Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundestags-Drucksache 20/12773)

Zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestages am 09. Oktober 2024

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) dankt für die Einladung zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss am 09. Oktober 2024 und nimmt im Folgenden Stellung zum Gesetzentwurf.

Allgemeine Einschätzung:

Die EVG begrüßt, dass sich Bund und Länder darüber verständigt haben, das Deutschlandticket fortzuführen. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nutzen bereits 11 Millionen Menschen diese einfache Möglichkeit für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir erwarten, dass sich bei einem stabilen Preis noch mehr Menschen für das Ticket entscheiden werden.

Es ist positiv, dass die Möglichkeit geschaffen werden soll, die den Verkehrsunternehmen bzw. den Bundesländern zukommenden Mittel überjährig nachzuweisen und abzurechnen.



Die mit dem Entwurf angedachte „haushaltskonsolidierende Maßnahme“ in Form einer Einsparung von 350 Millionen Euro bei den Regionalisierungsmitteln im Jahr 2025 lehnen wir jedoch ab. Dieses Geld wird den Ländern im Jahr 2025 bei der Finanzierung der SPNV-Angebote fehlen. Diese Angebote müssen aber verlässlich vorhanden sein, und die Länder sind an deren Finanzierung auch vertraglich gebunden. Das kann dazu führen, dass die Länder zusätzlich Schulden aufnehmen müssen oder Angebote streichen. Auch aus politischen Erwägungen erscheint eine solche Sparmaßnahme ausgerechnet im Jahr der Bundestagswahl nicht sinnvoll. Auf jeden Fall darf aus dieser Maßnahme kein Präzedenzfall entstehen, und die gesetzlich festgelegten Mittel müssen in dem Jahr, für das sie bestimmt sind, in voller Höhe ausgezahlt werden.

Wir fordern, den Preis des Deutschlandtickets in Höhe von 49 Euro mindestens bis Ende 2025 nicht zu erhöhen. Eventuelle künftige Erhöhungen sollten den Rahmen der allgemeinen Teuerung keinesfalls überschreiten und mit Verbesserungen für die Fahrgäste verbunden sein, z. B.:

- Verkauf des Deutschlandtickets auch ohne Abo und zum sofortigen Fahrtantritt;
- ermäßigte Angebote z. B. für Kinder, Jugendliche, Auszubildende, Studierende, Senior:innen und andere Personen mit niedrigem Einkommen;
- volle Fahrgastrechte, insbesondere in Bezug auf Weiterbeförderung bei Anschlussverlust, ggf. Übernachtung sowie insbesondere auch bei Reiseketten in Kombination mit Fahrkarten des Fernverkehrs oder des internationalen Verkehrs;
- Verbesserungen des Fahrtenangebots von Bus und Bahn, insbesondere auch in Klein- und Mittelstädten sowie im ländlichen Raum.

Bund und Länder sollten sich schon jetzt auf eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung über das Jahr 2025 hinaus einigen und so ein starkes Signal für bezahlbare Preise im öffentlichen Verkehr setzen. Der Bund sollte sich weiterhin mit dem bisherigen Anteil von 50 Prozent an



den Kosten des Deutschlandtickets beteiligen, da die Verkehrswende ein gemeinsames Projekt von Bund und Ländern ist, das nur gemeinsam gelingen kann. Eine entsprechende gesetzliche Absicherung des Deutschlandtickets für mindestens zehn Jahre wäre zu begrüßen. Nur wenn sich Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger längerfristig auf die Angebots- und Finanzierungsbedingungen verlassen können, kann das Instrument Deutschlandticket seine Wirkung für die Verkehrswende, den Klimaschutz und die Mobilität für alle Teile der Bevölkerung gut entfalten.

Wir begrüßen die Bereitschaft der Bundesländer, weiterhin 50 % des Finanzierungsbeitrags zu tragen, der für die Kompensation der Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket notwendig ist. Wir erwarten jedoch, dass dafür zusätzliche Landesmittel bereitgestellt werden und die Finanzierung der Verkehrsangebote im Bahn- und Busverkehr dadurch nicht eingeschränkt wird. Wir sehen die von den Ländern vorgeschlagene Preiserhöhung auf 58 € pro Monat ab Anfang 2025 sehr kritisch. Diese kommt zu früh, bevor sich das Deutschlandticket als Teil des SPNV-/ÖPNV-Angebotes etabliert hat, und liegt um ein Mehrfaches über der aktuellen allgemeinen Preissteigerungsrate. Der Bund hätte noch die Möglichkeit, eine solche Preissteigerung durch gesetzliche Maßnahmen und entsprechende Haushaltsbeschlüsse zu verhindern. Sollte es dennoch zu dieser sehr hohen Steigerung kommen, fordern wir, dass

- der neue Preis langfristig garantiert wird;
- es insbesondere für Kinder, Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior:innen deutschlandweit einheitlich ein vergünstigtes Deutschlandticket gibt, dass ebenfalls langfristig abgesichert wird;
- die zusätzlichen Einnahmen mindestens zu einem großen Teil für den Ausbau des Angebotes verwendet werden.



Zu konkreten Punkten aus dem Gesetzentwurf sowie aus der Begründung:

- Zu Artikel 1 Nr. 1:
Die Möglichkeit, Abrechnung und Nachweise auch überjährig durchzuführen, kann sinnvoll sein. Eine Kürzung des Zahlbetrages des Bundes für 2025 lehnen wir ab. Wir teilen die Bedenken der Bundesländer hinsichtlich dieser Regelung (vgl. Drucksache 20/13168 Nr. 1)
- Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b) und f):
Diese Änderungsvorschläge lehnen wir ab, da mit ihnen der Bund von der Verpflichtung befreit werden soll, die Mehrkosten des Deutschlandtickets, die über jährlich 3 Milliarden Euro hinausgehen, zur Hälfte zu finanzieren. Stattdessen sollten Bund und Länder gemeinsam und mit gleichen Anteilen dafür sorgen, dass das Deutschlandticket mindestens bis Ende 2025 preisstabil angeboten werden kann.
- Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe d):
Wir halten die Klarstellung für wichtig und richtig, dass die Regionalisierungsmittel gemäß § 5 RegG nicht für die Finanzierung des Deutschlandtickets herangezogen werden sollen. Diese Regelung ist notwendig, um sicherzustellen, dass sowohl die bestehenden Leistungen des SPNV als auch der dringend notwendige deutliche Ausbau des Angebotes mit den Regionalisierungsmitteln finanziert werden kann. Allerdings halten wir es nicht für sinnvoll, kategorisch auszuschließen, dass Regionalisierungsmittel gemäß § 5 RegG auch dafür herangezogen werden, die Anerkennung des Deutschlandtickets in Fernverkehrszügen zu finanzieren.

Begründung:

Die tarifliche Trennung zwischen Zügen des Nahverkehrs und jenen des Fernverkehrs, die in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern besonders strikt ist, verhindert ein einheitliches, übersichtliches und somit fahrgastfreundliches Angebot. Die Verträge, die zwischen Aufgabenträgern und der DB Fernverkehr AG für einige ausgewählte Strecken bestehen, um Nahverkehrsfahrkarten in Fernzügen



anzuerkennen, ermöglichen dort in vielen Fällen erst einen als Mindeststandard notwendigen Stundentakt im SPNV.

Überall dort, wo ansonsten Nahverkehrsfahrkarten gelten, sollte auch das Deutschlandticket gelten. Wenn die Geltungsbereiche auseinanderfallen, sind das ärgerliche Kostenfallen für die Reisenden, und die Einfachheit des Deutschlandtickets wird eingeschränkt.

Wenn Nahverkehrsfahrkarten in Fernzügen (IC/EC/ICE) anerkannt werden, können die Aufwendungen der Länder hierfür richtigerweise aus den regulären Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Für die Anerkennung des Deutschlandtickets, das eine weitere Ermäßigung gegenüber den regulären Nahverkehrstarifen beinhaltet, sind ggf. zusätzliche Beträge erforderlich. Es wäre angemessen, für diese Fälle zumindest eine anteilige Finanzierung (ggf. begrenzt auf z. B. 50 Prozent) aus Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 RegG zu ermöglichen.

- Zu Abschnitt VI Nr. 2, 3 und 5 der Begründung:

In Abschnitt VI Nr. 2 der Begründung wird u. a. angeführt, dass das Gesetzesvorhaben dazu diene, den umweltfreundlichen ÖPNV zu stärken, den Endenergieverbrauch im Personenverkehr zu senken, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und so die Treibhausgasemissionen zu senken. Diese Aussagen sind falsch. Sie treffen für die Einführung des Deutschlandtickets (Neuntes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes) zu, nicht aber für den vorliegenden Gesetzentwurf, da dieser zu Preiserhöhungen im ÖPNV führen und damit genau das Gegenteil der in der Begründung genannten Vorteile bewirken wird.

In Abschnitt VI Nr. 3 der Begründung wird zwar darauf verwiesen, dass den Ländern in 2025 eine Haushaltsbelastung und in 2026 eine Haushaltsentlastung entstehe. Es wird aber nicht erwähnt, dass sich durch den vorliegenden Gesetzesvorschlag eine zusätzliche Belastung der Länderhaushalte ergeben würde, um das Deutschlandticket zu finanzieren.



In Abschnitt VI Nr. 5 der Begründung heißt es, dass sich aus dem Änderungsgesetz „keine Kosten für Bürgerinnen und Bürger“, „keine Kosten für die Wirtschaft“ sowie „keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau“ ergeben würden. Auch diese Aussage trifft nicht zu, da als Konsequenz des Gesetzentwurfs ein höherer Preis des Deutschlandtickets und damit höhere Mobilitätskosten für die Bürgerinnen und Bürger zu erwarten sind. Zumindest ist entweder mit zusätzlichen Belastungen der Landeshaushalte oder mit höheren Preisen zu rechnen. Die Begründung ist daher insoweit nicht glaubwürdig.

Wir fordern Bund und Länder auf, den mit der Einführung des Deutschlandtickets sowie der Erhöhungsschritte der regulären Regionalisierungsmittel eingeschlagenen Weg, die Mobilität mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu vereinfachen sowie billiger und besser zu machen, konsequent fortzusetzen und so ein klima- und sozialverträgliches Mobilitätssystem aufzubauen. Damit das Deutschlandticket weiterhin attraktiv bleibt, fordern wir insbesondere:

- eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung durch Bund und Länder zu gleichen Teilen;
- einen ganz oder weitgehend stabilen Ticketpreis;
- ein ermäßigtes Sozialticket und reduzierte Preise u. a. für Kinder, Schüler:innen, Auszubildende, Studierende, Alleinerziehende, Senior:innen und andere Personen mit niedrigem Einkommen;
- weiterhin neben dem digitalen Ticket auch die Möglichkeit einer Chipkarte;
- weitere Steigerung der Regionalisierungsmittel durch den Bund für mehr Verkehrsangebote, moderne Fahrzeuge und zusätzliches Personal in allen Regionen;
- eine konsequente Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr;
- mehr Geld für den Aus- und Neubau des Schienennetzes im Bundeshaushalt bereitzustellen und dafür Mittel vom Autobahn-Neubau zur Schiene umzuschichten.



Ergänzend verweisen wir auf unsere EVG-Stellungnahme zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 28. Februar 2023:

[2023-02-28 EVG - Stellungnahme Deutschlandticket.endg \(evg-online.org\)](#)

Zur Stellungnahme des Bundesrates vom 27. September 2024 und zur Gegenäußerung der Bundesregierung vom 02. Oktober 2024 (Drucksache 20/13168):

Gesetzgebungsverfahren zur Absicherung der Finanzierung des Deutschlandtickets ab 2026 (Nr. 4 Buchstaben c) bis e) der Stellungnahme):

Der Bundesrat weist zurecht auf die Dringlichkeit hin, möglichst schnell durch eine weitere Änderung des Regionalisierungsgesetzes die auskömmliche Finanzierung ab 2026 sicherzustellen. Wir unterstützen diese Forderungen und weisen zusätzlich darauf hin, dass eine möglichst langfristige Absicherung anzustreben ist. Wichtig ist ebenso, dass es keine Verzögerungen gibt, die zu einer zeitlichen Unterbrechung für die Geltung des Deutschlandtickets sowie für die Kompensation der Einnahmeausfälle gibt. Kein Verkehrsverbund, kein Aufgabenträger und kein Verkehrsunternehmen darf, und sei es auch nur zeitweise, aus dem Angebot Deutschlandticket aussteigen.

Begrenzung der Trassenpreise (Nr. 4 Buchstabe f) der Stellungnahme):

Wir teilen die Auffassung, dass die Begrenzung der Steigerung der Trassen- und Stationspreise für den SPNV auf die Höhe der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel begrenzt bleiben soll und dies ggf. durch eine gesetzliche Änderung sichergestellt werden muss. Wir sind auch der Ansicht, dass die Differenz zwischen der Kostenentwicklung bei der bundeseigenen Schieneninfrastruktur und der zugelassenen Steigerungsrate der SPNV-Trassenpreise nicht durch den Personenfernverkehr oder den Güterverkehr getragen werden kann, sondern durch Bundeszuschüsse getragen werden muss, solange die intermodalen



Wettbewerbsbedingungen nicht deutlich zu Gunsten des Schienenverkehrs verändert werden. Dies gilt umso mehr, als die aktuell abzusehenden überproportional hohen Trassenpreissteigerungen durch die – hoffentlich nur vorübergehende – Umstellung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur des Bundes von direkten Zuschüssen auf die Erhöhung des Eigenkapitals verursacht werden.