



Redigiertes Wortprotokoll der 84. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 9. Oktober 2024, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

BT-Drucksache 20/12773

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen, Interessen-
vertreter und anderen Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Lutze, Thomas Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Martin, Dorothee Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Ruf, Nadine Rützel, Bernd Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	Bareißen, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Griewel, Fabian Lenders, Jürgen Reuther, Bernd	Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael Sauter, Christian
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
Die Linke	Riexinger, Bernd	Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und anderen Auskunftspersonen

Jan Görnemann

Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Alexander Kaas Elias

Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende;
VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität
(Eingeladen auf Vorschlag der Gruppe Die Linke)

Thomas Kiel d'Aragn

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom)
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Dr. Bernhard Knierim

Allianz pro Schiene e.V., Referent Verkehrspolitik und Projekte
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Christiane Leonard

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Matthias Pippert

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Gewerkschaftssekretär Abteilung Grundsatz /
Politik / Unternehmensmitbestimmung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Marc-Philipp Waschke

ACE Auto Club Europa e. V., Referent Verkehrspolitik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Oliver Wittke

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Vorstandssprecher
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

**Einzigster Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**BT-Drucksache 20/12773**

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, ich darf Sie recht herzlich zur 84. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ auf Bundestagsdrucksache 20/12773 begrüßen. Zu unserer Anhörung darf ich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Frau Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen. Dann darf ich begrüßen Herrn Jan Görnemann, Geschäftsführer des Bundesverbandes Schienennahverkehr, Herrn Alexander Kaas Elias vom Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende und Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität des VCD Verkehrsclub Deutschland, Herrn Thomas Kiel d’Aragon für die Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände, Herrn Dr. Bernhard Knierim, Referent Verkehrspolitik und Projekte bei der Allianz pro Schiene, Herrn Matthias Pippert, Gewerkschaftssekretär für Grundsatz, Politik und Unternehmensmitbestimmung bei der EVG, Herrn Marc-Philipp Waschke, Referent Verkehrspolitik beim ACE Auto Club Europa. Und ich darf noch einen „alten“ Bekannten begrüßen, Herrn Oliver Wittke, Vorstandssprecher des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, der einmal Mitglied dieses Ausschusses war. Ich möchte denjenigen von Ihnen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)297 verteilt.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren stattfinden: Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Auskunftspersonen befragen. Richten Sie Ihre Fragen an eine Person, erhält diese maximal acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei, bekommt jede Person dafür maximal vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen dabei jeweils gestellt werden, ist unerheblich. Ich bitte die Ausschussmitglieder, eine Redezeit von maximal drei Minuten für ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde an. Ich bitte die Auskunftspersonen, alle

an sie gerichteten Fragen zu notieren und dann in einer Antwortrunde en bloc zu beantworten. Wie viel Redezeit Ihnen dafür insgesamt zur Verfügung steht, sage ich Ihnen vorher nochmal an. Sie können, wenn Sie das Wort haben, die Ihnen noch verbleibende Redezeit auf dem Saalmonitor sehen. Wir haben ca. zwei Stunden Zeit. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Und wie üblich wird ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit die Formalien.

Dann können wir in die erste Fragerunde einsteigen. Zunächst einmal hat der Kollege Kröber für die SPD-Fraktion das Wort.

Abg. **Martin Kröber** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich habe zuerst eine Frage an den Kollegen Pippert von der EVG. Was sind aus Ihrer Sicht die besonderen Erfolge des Deutschlandtickets? Und was sollte vielleicht auch noch in Zukunft daran verbessert werden? Meine zweite Frage richte ich an den Kollegen Waschke. Wir haben in der Diskussion immer wieder die Frage, was denn das Ticket für den ländlichen Raum bringt. Erreicht es da überhaupt die Menschen? Macht das Sinn? Die müssen ja sowieso mit dem Auto fahren. Da würde mich mal interessieren: Wie sehen Sie da die Zusammenhänge? Und was könnte man vielleicht noch an der Stelle verbessern? Oder was muss man besonders beachten, wenn man auch Autofahrerinnen und Autofahrer im ländlichen Raum dazu bringen will, den öffentlichen Verkehr zu nutzen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die CDU/CSU-Fraktion gebe ich dem Kollegen Donth das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an Frau Leonard und die Herren Sachverständigen, dass Sie heute da sind und über dieses wichtige Thema mit uns reden wollen. Als ich mir die Stellungnahmen, für die ich mich auch bedanke, durchgelesen habe, sind mir ein paar Punkte aufgefallen: Nämlich es wurde durchgängig die Unsicherheit zur Finanzierung des Tickets für die Zukunft bemängelt, auch die späte Umsetzung, ein Jahr nachdem der Bundeskanzler das mit den Ministerpräsidenten vereinbart hat. Der Zwangskredit, mit 350 Millionen im kommenden Jahr, wird durchgängig bemängelt. Und auch, dass natürlich ab 2026 kein Geld des Bundes für das Ticket mehr vorgesehen ist. Das



heißt, der Finanzminister beendet das Projekt damit. Auch damit fehlt Planungssicherheit. Und deshalb jetzt in der ersten Runde meine Fragen zunächst an Herrn Görnemann: Wie bewerten Sie denn grundsätzlich diesen Gesetzentwurf? Welche Konsequenzen erwarten Sie, vor allem finanziell, für die Aufgabenträger des SPNV? Wird es zu Abbestellungen kommen? Man hört es ja immer wieder. Und wie ist die Unsicherheit durch den Zwangskredit von 350 Millionen? Wie wird sich das auf Ihre Mitgliedsunternehmen auswirken?

Die zweite Frage geht an den Kollegen Wittke. Wie wirkt sich die fehlende Finanzierungssicherheit ab 2026 für den Verbund, den Sie ja konkret vertreten, aus? Werden Sie da planen, wenn Sie sich jetzt auf dieses Ticket einlassen und darauf ja auch Ihre Ticketstruktur auslegen und jetzt eben in den Haushalt reinschauen und sehen: a) es wird 2026 fortfolgende vom Bund kein Geld mehr eingeplant für dieses Projekt und b) im kommenden Jahr werden 350 Millionen erst mal nicht ausbezahlt, sondern frühestens im Jahr 2026? Wie kommen Sie da über die Runden? Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat Kollege Gelbhaar das Wort.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von unserer Seite aus vielen Dank an die Anzuhörenden für die umfangreichen Stellungnahmen und für die Zeit, die Sie heute investieren. Der vorliegende Gesetzentwurf, das wissen wir, das konnte man ja auch lesen, stellt die sogenannte Überjährigkeit für Mittel, für Ausgabenreste aus 2023 für das Jahr 2025 her. Und das ist, glaube ich, erst mal vollkommen richtig. Darauf haben wir auch schon als Parlament ein paar Tage, ein paar Monate gewartet. Und trotzdem gibt es Punkte in dem Gesetzentwurf, die aus grüner Perspektive fehlen. Einer ist schon adressiert worden, nämlich die Fortführung des Tickets über das Jahr 2025 hinaus. Und daraus folgen dann einige Fragen, wozu ich vielleicht ergänzend noch sagen möchte, dass zumindest auf Länderseite sich die Verkehrsministerkonferenz positioniert hat, dass das Ticket fortgeführt werden soll. Umso wichtiger ist es jetzt vielleicht auch, dass der Bund, am besten durch ein Gesetz, auch ein solches Signal sendet. In dem Kontext gibt es verschiedene Fragestellungen.

Ich möchte mit einer Frage an Dr. Bernhard Knie-

rim von der Allianz pro Schiene beginnen. Die eine Seite ist ja die Perspektive auf das Ticket, dass es grundsätzlich gibt. Aber es gibt natürlich noch eine weitere, nämlich dass viele Menschen dieses Ticket auch annehmen. Auch das führt ja zu einer Stabilisierung. Je mehr Leute mitmachen, umso finanziell stabiler ist es. Daher die Frage: In Ihrer Stellungnahme haben Sie auf die Notwendigkeit von besonderen Angeboten für spezifische Gruppen, zum Beispiel Menschen mit geringem Einkommen oder explizit auch Familien, aufmerksam gemacht. Nun haben wir als Bundestag das Thema „Familie“ auch selbst schon in einen Beschluss gegossen. Und daher die Frage: Welche Angebotsweiterentwicklung beim Deutschlandticket halten Sie auch nach der Preiserhöhung 2025 für notwendig und sinnvoll, um langfristig das Ticket auch für mehr Menschen zugänglich zu machen?

Und zur Fortführung des Deutschlandtickets würde ich an Oliver Wittke vom VRR eine Frage richten. Sie haben ja vor allem die Perspektive von Verkehrsunternehmen, Umweltverbänden, Gewerkschaften, VerbraucherInnen. In Ihrer Stellungnahme haben Sie die Änderung des Regionalisierungsgesetzes grundsätzlich begrüßt und adressieren, so wie ich auch gerade, die fehlende Zukunftsperspektive. Vielleicht legen Sie noch einmal dar, was das denn für Vorteile hätte, wenn der Bund neben dem, wozu sich die Verkehrsministerkonferenz schon geäußert hat, sich mit einem Gesetz viel klarer positioniert. Gibt es dann konkret Vorteile zum Beispiel auf der Seite der Verkehrsverbände? Und kann das auch die möglichen Effizienzen heben? Kann es dazu führen, dass die Verkehrsverbände, die Verkehrsunternehmen sagen: „Okay, wenn das Deutschlandticket langfristig besteht, dann machen wir das und das. Und das führt zu dem und dem.“ Dazu würde ich gerne etwas von Ihnen hören.

Vorsitzender: Danke! Kollege Wiehle für die AfD.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Vielen Dank auch für die Stellungnahmen, die uns zugesandt wurden. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir heute eine Diskussion führen zwischen Mitgliedern des Verkehrsausschusses und ganz überwiegend Interessenvertretern. Aber es ist auf der anderen Seite so, und das sehe ich jetzt auch als Haushaltspolitiker, dass es wichtig ist, auch einen allgemeinen Rahmen im Blick zu haben. Dazu möchte ich jetzt gern eingehend ein paar Worte sagen. Es wird ja an vielen Stellen ge-



fordert, einerseits günstigere Tarife anzubieten und andererseits Angebote auszuweiten. Und in der Kombination halte ich das für schlicht und einfach unrealistisch. Die konjunkturelle Lage des Landes ist nicht so, dass man noch mal Reserven im finanziellen Bereich hat. Es ist vielmehr so, dass auch Subventionen, die ausgeteilt werden, in Konkurrenz beispielsweise zur Instandhaltung der Infrastruktur treten. Da muss man halt sagen, das Schienennetz kann man an manchen Stellen gar nicht mehr wirklich als Netz betrachten. Und auch Straßen und Brücken, Stichwort „Carolabrücke“, kommen ins Bröseln. Wir haben Krisen, selbstgemachte, auch eine Energiekrise. Die Pflegeversicherung ist gerade ein Thema, auch Migration. Ich brauche sie gar nicht alle zu erwähnen. Ich glaube, es ist klar, Geld ist knapp geworden, noch knapper als vorher. Und meine Fraktion, die AfD-Fraktion, ringt um einen ausgeglichenen Haushalt. In dem Rahmen ist mir auch sehr bewusst, dass viele öffentliche Nahverkehrsunternehmen und ihre Träger von den Herausforderungen des Deutschlandtickets überrascht wurden. Uns von der AfD war immer klar, dass dieser Preis, 49 Euro, eben nicht von der Wirtschaftlichkeit getragen wurde und nicht auskömmlich sein würde, was sich jetzt zu bewahrheiten scheint.

Jetzt meine beiden Fragen, zum einen an Herrn Görnemann. Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde seitens des Bundesverkehrsministeriums immer wieder verkündet, dass auch die undurchsichtige Bestellerstruktur reformiert werden soll, also Verbände zusammengelegt werden, deren Aufgaben reduziert werden. Diese Strukturen sind allerdings Ländersache. Nur an meine Ohren ist bis jetzt überhaupt nichts gedrungen, ob es jetzt tatsächlich großflächige Zusammenlegungen gibt, ob bei den Bestellerorganisationen noch Einsparpotenziale gehoben werden können. Deshalb möchte ich Sie fragen: Warum ist es bis jetzt aus Ihrer Sicht nicht zu einer Flur- und Aufgabenbereinigung bei den Verbänden gekommen?

Und die zweite und letzte Frage möchte ich an Frau Leonard stellen. Neben der tariflichen Umgestaltung zum Deutschlandticket sind ja viele öffentliche Nahverkehrsunternehmen auch dabei, ihre Flotten auf batterieelektrisch, also Elektrobusse, umzurüsten. Erkennen Sie einen zusätzlichen wirtschaftlichen Druck auf die Omnibusunternehmen, sich jetzt bei Ausschreibungen dem Risiko der An-

schaffung von Elektrobusflotten auszusetzen? Und wie hoch ist nach Ihrer Erfahrung der betriebliche Mehraufwand bei einem Austausch der Dieselflotte durch Elektrobusse? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Kollege Abel, bitte!

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ein ganz großes Dankeschön an die Sachverständigen, deren Stellungnahmen ich mit großem Interesse gelesen habe. Das Deutschlandticket hat sehr viel im Bereich ÖPNV in Bewegung gebracht. Die Verkaufszahlen zeigen, es wird angenommen. Aber immer, wenn Dinge in Bewegung geraten, ist natürlich auch ein Kraftakt von allen Beteiligten gefordert, vom Bund, von den Ländern, aber auch von den Aufgabenträgern, Verkehrsträgern, die das dann tatsächlich anwenden müssen. Die zehnte Änderung des Regionalisierungsgesetzes, mit der wir uns gerade befassen, befasst sich ja zum großen Teil mit der Überjährigkeit der Mittel. Und in den Gesprächen, die ich in den letzten Monaten geführt habe, ist immer wieder angeklungen, wie wichtig es ist, dass diese Überjährigkeit schnell beschlossen wird, damit Planungssicherheit besteht, damit kalkuliert werden kann, damit Verkehre nicht abbestellt werden und auch wirklich niemand aus dem Deutschlandticket aussteigt.

Frau Leonard, Sie vertreten die deutsche Busbranche, die gerade im ländlichen Raum ja einen Großteil des ÖPNV abwickelt. Können Sie schildern, wie wichtig diese zeitliche Dimension ist bzw. was die Folgen wären, wenn sich der Beschluss der Überjährigkeit noch weiter hinziehen würde?

Eine weitere Frage habe ich an Dr. Knierim von der Allianz pro Schiene. Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme die andauernde Diskussion über die Finanzierung des Tickets, die auch aus den Ländern kommt, wo von Seiten der Politik das Ticket öffentlich in Frage gestellt wird. Sie sind aber gleichzeitig gegen das Verbot, dass die Mittel, die eigentlich für das Deutschlandticket reserviert sind, auch andere Bereiche, andere Tarifangebote abdecken können. Sehen Sie nicht als Ursprung des Problems, dass die Länder schon heute Mittel, die eigentlich für das Deutschlandticket gedacht waren, dafür nutzen können, um andere Tarifangebote zu finanzieren und danach dann die Finanzierung des Deutschlandtickets in Frage stellen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Kollege Riexinger, bitte!



Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an die Sachverständigen, auch für Ihre Stellungnahmen. Ich will nur kurz bemerken, dass die meisten Stellungnahmen eine Finanzierungssicherheit für das Deutschlandticket einfordern, auch über das Jahr 2025 hinaus, um praktisch eine wichtige verkehrspolitische Maßnahme auch haushalterisch, finanziell abzusichern. Der zweite Punkt ist, dass es überwiegend Kritik gibt, dass es eine de facto Kürzung der Regionalisierungsmittel gibt durch den Rückbehalt von 350 Millionen. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir selbst davon ausgehen, dass in der Tat ein massiver Ausbau des ÖPNV, der ja notwendig ist, mit diesem Ansatz bei den Regionalisierungsmitteln praktisch nicht zu machen ist und er weit hinter dem zurückbleibt, was eigentlich notwendig ist. Deshalb haben wir auch eine deutliche Erhöhung beantragt.

Meine zwei Fragen richten sich an Herrn Kaas Elias. Welche Maßnahmen sieht das Bündnis Sozialvertragliche Mobilitätswende, um die öffentliche Mobilität für alle zu ermöglichen, also Sozialticket, Barrierefreiheit, Ausbau- und Modernisierungspakt, von dem wir hier ja auch nichts mehr gehört haben? Und was braucht es für die dauerhafte Sicherung des Deutschlandtickets? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann können wir in die Beantwortung der Fragen einsteigen. Zunächst gebe ich Herrn Görnemann das Wort für maximal acht Minuten.

Jan Görnemann (BSN): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, liebe Ausschussmitglieder, vielen Dank für die Einladung und für die Fragen. Erstmal stellen wir auch als Bundesverband Schienen Nahverkehr im Auftrag der Länder und der Aufgabenträger fest, dass Sie grundsätzlich das Interesse haben, dass wir uns mit dem Deutschlandticket befassen, dass wir uns mit den Regionalisierungsmitteln befassen, dass wir auf einem guten Weg sind, ein wirklich hervorragendes, zukunftsweisendes Angebot zu schaffen. Und dass wir darüber jetzt sprechen, wie wir es in der Zukunft ausgestalten und wie wir es nach vorne bringen. Dabei ist natürlich für alle Verkehrsunternehmen und für die aufgabenträgenden Länder die Unsicherheit der Finanzierung immer das A und O. Wir hatten einen Run auf das Deutschlandticket, das darf man, glaube ich, sagen, bei jetzt ca. zwölf Millionen Nutzenden. Wir wollen aber natürlich mehr Nutzer finden. Wir sehen

gerade beim Jobticket einen weiteren sehr großen Hebel. Das machen die Unternehmen, das machen in der Regel aber auch die Betriebsräte und die Arbeitnehmervertreter nicht, wenn wir über Zeiträume von Monaten oder vielleicht von ein, eineinhalb Jahren reden. Wir sind insgesamt davon überzeugt, dass wir damit einen nochmal wirklich großen Hebel für die Zahl der Nutzenden, wenn nicht eine Verdoppelung der Zahlen, hinbekommen. Damit geht insbesondere ein unglaublicher Aufwand bei unseren Mitgliedern, bei den Verkehrsunternehmen einher, was Ticketmanagement, Cashmanagement und all diese Themen angeht. Unsere eindringliche Bitte ist in der Tat, alles dafür zu tun und immer auch ein Augenmerk darauf zu haben, die Nutzendenzahlen des Deutschlandtickets nochmal wesentlich zu erhöhen und diese Nutzenden wirklich nachhaltig zu binden. Das bekommt man eben über Verträge hin, egal ob man sie mit Unternehmen, mit Firmen, mit Arbeitgebern macht oder eben über Semestertickets, beispielsweise mit den Unis, wie es jetzt schon im großen Stil gelungen ist. Eine solche Langfristigkeit brauchen wir genauso dann auch im Schienenpersonennahverkehr, denn Sie wissen, dass wir im Schienenpersonennahverkehr Verträge mit langen Laufzeiten haben und diese langen Laufzeiten sind wieder nötig, um Investitionen zu tätigen, um entsprechende Mitarbeiter zu rekrutieren und dies auch abzusichern. Diese kurze Laufzeit, über die wir derzeit beim Deutschlandticket reden, divergiert mit den langen Laufzeiten der Verkehrsverträge des Schienenpersonennahverkehrs in den Ländern. Damit geht eine Unsicherheit sogar schon in der Mittelfristplanung der Unternehmen einher. Die Unternehmen, das wissen Sie, sind auch gesetzlich verpflichtet, Fünfjahresplanungen zu machen. Da gibt es Fragezeichen. Da gibt es heute auch Unsicherheiten, auf welcher Einnahmegrundlage wir die Nutzerfinanzierung kalkulieren sollen, wenn dort Unklarheiten bestehen. Das schafft eine große Unruhe und das schafft am Ende auch Fragezeichen, wer bewirbt sich auf Verträge für Schienenpersonennahverkehre in Deutschland, die in der Regel als sehr attraktiv gelten, weil wir dort auch entsprechende Erfolge in der Zunahme der Reisendenzahlen in den letzten Jahren erreicht haben. Eine Zweckentfremdung, ich habe jetzt gerade mehrere Begriffe verwendet, ich finde den Begriff „Zweckentfremdung“ schon am deutlichsten. Sie haben es zum Teil auch anders umschrieben. Lassen Sie es mich so sagen, ein



Deutschlandticket, eine Tarifmaßnahme ist ein Punkt, um letztlich Regionalisierungsmittel zu verwenden, um etwas für den Schienenpersonennahverkehr zu tun. Planungen, Leitstellen, Infrastruktur für Schienenpersonennahverkehr, letztlich aber auch effizient neu aufgestellter Schienenpersonennahverkehr, wie wir es beispielsweise mit neuen S-Bahn-Systemen in den letzten Jahren in Deutschland geschafft haben – Stichwort „Karlsruhe“, Stichwort „Hannover“, künftig auch im Saarland –, das sind alles Dinge, die letztlich dem Schienenpersonennahverkehr dienen und dem Erfolg des Schienenpersonennahverkehrs. Das sind Regionalisierungsmittel, hervorragende finanzielle Mittel, um diese Themen auch auf die Beine zu stellen. Da kann vielleicht der ein oder andere Jurist eine Zweckentfremdung sehen. Wir wollen deutlich sagen: Nein, das sind keine Zweckentfremdungen. Auch flankierende Maßnahmen zählen in irgendeiner Form ein, dass Menschen am Ende Busse und Bahnen nutzen und damit auch ein besseres Angebot bekommen. Und das ist am Ende auch Infrastruktur, das sind am Ende auch Fragen der Organisation, zur Effizienzsteigerung, die da miteinzahlen. Da wollen wir wirklich nochmal deutlich machen, dass sich die Länder dem sehr wohl bewusst sind und dass sich die Länder auch der Verantwortung bewusst sind. Dafür haben sie schließlich auch mit der Bahnreform die Verantwortung übernommen, diese Mittel auch entsprechend einzusetzen.

Zur Frage des Abgeordneten Wiehle: Sie müssen unterscheiden zwischen Aufgabenträgern und Verbänden. Verkehrsverbände sind Zusammenschlüsse, um entsprechende Tarifstrukturen zu vereinheitlichen und in ein gemeinsames Angebot zu bringen. In einigen Ländern sind das gleiche Strukturen, manchmal aber auch nur von außen, indem die einen als Zweckverband organisiert sind und die anderen als Verkehrsverbund. Meine Aufgabe ist es hier, die Aufgabenträger der Länder zu vertreten. Und die Aufgabenträger der Länder sind in der Regel von den Länderministerien oder aber von den Länderstrukturen gebildet worden. Es sei denn, das ÖPNV-Gesetz der Länder sagt etwas anderes, dann haben sich Zweckverbände von den Kreisen her organisiert. Das ist aber eine klare Organisation der Verantwortung für den Verkehr und hat nichts mit Tarifmaßnahmen zu tun.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt das

Wort Herrn Kaas Elias, auch für maximal acht Minuten.

Alexander Kaas Elias (VCD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank! Werte Abgeordnete, sehr geehrte Gäste hier und im Stream, wenn ich mir kurz erlauben darf, das Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende vorzustellen. Wir sind ein Zusammenschluss aus Gewerkschaften, dem DGB, der IG Metall, Verdi, Sozialwohlfahrtsverbänden, der Arbeiterwohlfahrt, des Sozialverbandes Deutschland, des VDK sowie von Umwelt- und Verkehrsverbänden, wie dem BUND, dem NABU und dem Ökologischen Verkehrsclub Deutschland, den ich hier auch persönlich heute vertrete, und der Evangelischen Kirche, um zusammen die Transformation der Mobilität in Deutschland zu unterstützen.

Nun zu Ihren Fragen, Herr Riexinger: Das Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende sieht im Deutschlandticket einen Game Changer für die Mobilitätswende und im Vorfeld der Sonderverkehrsministerkonferenz vom 23. September hat das Bündnis von Bund und Ländern nochmal die Preisstabilität für das Deutschlandticket, die Ergänzung durch eine bundesweit einheitliche Sozialticketregelung und die Finanzabsicherung für 2025 und auch mindestens für 2026 gefordert. Der Preis für das Deutschlandticket wurde nun entgegen der Forderung des Bündnisses von der Sonderverkehrsministerkonferenz erhöht und eine bundesweit einheitliche Regelung für das Sozialticket steht leider noch aus. Das wird jetzt auch mit der Novelle des Regionalisierungsgesetzes nur bedingt gelöst, in dem die Finanzierung des Deutschlandtickets zumindest bis 2025 geregelt werden soll. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber das reicht leider noch nicht aus. Das Bündnis sieht die Notwendigkeit, bereits jetzt mindestens für das Jahr 2026 die Finanzierung abzusichern, damit das Deutschlandticket nicht nur eine kurze Episode in der Geschichte unseres Landes ist, sondern sich dauerhaft etablieren kann. Um den weiteren Erfolg des Deutschlandtickets zu gewährleisten und auch weitere Potenziale zu heben, hält das Bündnis allerdings auch Ergänzungen für notwendig. Der aktuelle Preis von 49 Euro ist heute schon für Familien, Kinder, Jugendliche sowie Menschen mit geringem und keinem Einkommen zu teuer. Daher sollten sowohl Mitnahmemöglichkeiten für Kinder schnell geschaffen werden, als auch das Sozialticket bun-



desweit geregelt werden. Einige Bundesländer haben Sozialtickets bereits umgesetzt oder zugesagt, aber es fehlt nach wie vor eine bundesweit einheitliche Lösung, wie das angegangen werden kann. Zudem fordert das Bündnis auch, dass Tickets auf sämtlichen Vertriebswegen und ohne Bonitätsprüfung erworben werden können, was ja auch noch nicht überall gewährleistet ist. Zusätzlich fordern wir, es muss langfristig in den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr investiert werden, um ein hochwertiges Angebot zu sichern. Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für einen zukunftsfähigen und barrierefreien ÖPNV, wie es das Personenbeförderungsgesetz eigentlich vorsieht, sowie die Sicherstellung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus, sind für uns essenziell. Das Bündnis drängt daher auf ein ganzheitliches Konzept. Neben umfassenden Finanzierungszusagen von Bund und Ländern braucht es auch dringend den Ausbau- und Modernisierungspakt 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 der Situation der Beschäftigten. Damit kann der Sektor für Nachwuchskräfte attraktiver werden, denn nur mit ausreichend Personal und einem Ausbau des Angebotes kann der Nah- und Regionalverkehr auch die steigenden Fahrgastzahlen zuverlässig und in hoher Qualität zur Verfügung stellen. Ich erinnere daran, dass auch im Koalitionsvertrag unter anderem enthalten ist, die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV und SPNV stark zu erhöhen. Auch die Verkehrsministerkonferenz selbst hat sich, glaube ich, 2016 schon das Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen im ÖPNV und SPNV zu erhöhen. Und bezahlbare und langfristig verlässliche Mobilität gehören für das Bündnis zur Daseinsvorsorge. Diese darf nicht an Stadt-, Kreis- und Ländergrenzen enden. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann darf ich jetzt Herrn Dr. Knierim das Wort geben, auch maximal für acht Minuten.

Dr. Bernhard Knierim (Allianz pro Schiene): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank auch für die Einladung in den Ausschuss. Zu der Frage von Herrn Gelbhaar, wie sich das Deutschlandticket weiterentwickeln sollte oder wie wir es weiterentwickeln sollten. Wir würden uns ebenfalls sehr wünschen, dass es ein Sozialticket für Menschen

mit geringem Einkommen gibt. Denn schon die heutigen 49 Euro und erst recht die kommenden 58 Euro sind auch schon jetzt für viele Menschen zu viel. Auch diesen Menschen wollen wir natürlich Mobilität ermöglichen. Und auch da würden wir uns, da stimme ich Herrn Kaas Elias völlig zu, eine bundeseinheitliche Regelung wünschen, dass da eben nicht wieder ein Wildwuchs entsteht, dass jedes Bundesland oder sogar einzelne Verbünde unterschiedliche Regelungen haben. Das wäre das erste Wichtige, ein Sozialticket. Das zweite, was wir uns sehr wünschen, wäre eine Stärkung der Firmentickets oder Jobtickets, und dass man insgesamt mehr Unternehmen dafür gewinnt. Das hätte aus unserer Sicht mehrere Vorteile. Zum einen würde man Pendlerwege stärker auf den öffentlichen Verkehr verlagern. Aber es würde auch einen erheblichen Beitrag dazu leisten, die Finanzierung für das Deutschlandticket zu verstetigen, sodass wir irgendwann nicht mehr in dem Maße bei jedem Haushalt darüber sprechen müssten, wie das ausgeglichen werden muss, weil wir eben andere Finanzierungsquellen erschließen. Die öffentliche Hand könnte hier ein Vorreiter sein, indem sie zum Beispiel allen Angestellten im öffentlichen Dienst standardmäßig ein Deutschlandticket geben würde, sodass andere Unternehmen dann auch sehen, dass das funktioniert und dass so etwas andere Arbeitgeber attraktiv macht. Damit hätten wir die Finanzierung zu einem Teil schon gesichert.

Weiterhin halten wir ein vergünstigtes Jahresticket für sinnvoll. Im Moment besteht ja beim Deutschlandticket die monatliche Kündbarkeit. Aber wenn man ein vergünstigtes Jahresticket schafft, könnte das beim Vertrieb durch die Unternehmen Aufwand sparen, weil es eben nicht ständig Abbestellungen und Neubestellungen gäbe. Und es würde daneben auch eine höhere Planbarkeit der Verkäufe ermöglichen, weil weniger Volatilität entstünde, dass dauernd Leute abbestellen und Neubestellen. Das rechtfertigt dann umgekehrt ein günstigeres Angebot. Das würde vielleicht gerade in der Situation der aktuellen Preissteigerung helfen, dass man mehr Leute in dem Angebot halten könnte, die uns andernfalls vielleicht bei den 58 Euro abhandeln. Und die vierte Sache, das klang auch eben schon bei Herrn Kaas Elias an, die Familienmitnahme, das sehen wir auch so ähnlich. Wenn man ein Deutschlandticket hat und zum Beispiel am Wochenende oder im Freizeitverkehr mit Kindern reist, muss man sich dann doch wieder mit



den Tarifsystemen befassen und die richtigen Tickets für die Kinder lösen, was je nach Verbund, je nach Stadt auch wieder sehr unterschiedlich ist. Gerade wenn man die Umfragen zum Deutschlandticket sieht, dann ist ja eben einer der großen Vorteile, den viele Leute sehen, dass es sehr einfach ist. Ich muss mich eben nicht mit den ganzen unterschiedlichen Tarifsystemen befassen. Aber wenn man mit den Kindern oder der Familie unterwegs ist, geht dieser Vorteil wieder verloren. Eine Folge davon ist, dass Freizeitfahrten dann doch wieder stärker mit dem Auto durchgeführt werden. Damit auch diese Fahrten auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden, würden wir uns wünschen, dass es die Funktion eines Umwelttickets gibt. So etwas gibt es ja in vielen Verkehrsverbänden auch heute schon. Das haben die Verbände aus sehr gutem Grund eingeführt, weil sie eben genau gesehen haben, dass sie für den Freizeitverkehr die Abo-Kunden sonst nicht im öffentlichen Verkehr hätten. Wir sehen mit dieser Maßnahme eine weitere Chance für eine Verlagerung von Verkehren auf den öffentlichen Verkehr. Wenn man das Ganze zur Standardfunktion macht, wäre es natürlich am einfachsten. Aber wenn man sagt, dass sei finanziell absolut nicht darstellbar, wäre auch eine Zubuchoption denkbar, die dann auf dem Ticket gespeichert ist. Soweit zur Frage von Weiterentwicklungen.

Jetzt kam noch die Frage von Herrn Abel, warum wir dieses Verbot der Verwendung von Regionalisierungsmitteln ablehnen. Tatsächlich sollen die Regionalisierungsmittel zwar schwerpunktmäßig für den Einkauf von SPNV-Leistungen verwendet werden, aber es ist auch heute schon möglich, bestimmte Tarifangebote daraus quersubventionieren. Da ist es für uns schlichtweg nicht nachvollziehbar, warum das jetzt für bestimmte Tarifangebote, die mit dem Deutschlandticket in Verbindung stehen, nicht möglich sein soll. Zum Beispiel stellen jetzt schon bestimmte Städte ihre Schülertickets auf das Deutschlandticket um und müssen das entsprechend bezuschussen. Das wäre aber nach dieser Regelung dann nicht mehr möglich. Letztlich ist es eine Frage, die sich eigentlich nur zum jetzigen Zeitpunkt stellt. Denn eigentlich würden wir uns als langfristige Perspektive wünschen, dass die verschiedenen Tarifsysteme eben nicht mehr verschieden sind, also dass wir nicht das Deutschlandticket auf der einen Seite haben und die Verbundsysteme auf der anderen Seite, sondern dass das stärker zusammenfließt. Erste Schritte in

diese Richtung gibt es ja schon. Da kann man, glaube ich, den VRR sehr lobend hervorheben, der sein Tarifangebot schon jetzt radikal vereinfacht hat und sich letztlich damit auch an das Deutschlandticket anpasst und sagt, dann brauchen wir eben nicht mehr so viele besondere Tarife für die unterschiedlichen Fahrten im Verbund. Das steht bei anderen Verbänden noch aus. Aber da sehe ich eigentlich eine ganz große Chance des Deutschlandtickets: Erstens, dass man es digitalisiert. Und zweitens, dass man auch die ganze Tariflandschaft radikal vereinfacht und damit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs radikal vereinfacht und damit viel mehr Menschen für den öffentlichen Verkehr gewinnt. Letztlich wäre die Antwort, dass wir uns irgendwann genau darüber nicht mehr streiten müssen, weil wir ein einheitliches Tarifsystem haben, ein passendes Tarifsystem. Aber die zwingende Voraussetzung dafür, auch das klang eben schon mehrmals an, ist die Verstetigung des Tickets. Daher ist es aus unserer Sicht absolut essenziell, dass wir ein parteiübergreifendes Bekenntnis zum Deutschlandticket haben und auch ein parteiübergreifendes Bekenntnis zur ausreichenden Finanzierung. Jetzt reden wir eigentlich nur über das Jahr 2024. Für 2025 steigt schon die Unsicherheit. Ab 2026 wissen wir im Moment noch gar nicht, wie es finanziert werden soll. Da brauchen wir eigentlich sehr dringend Antworten. Und wenn das der Fall ist, dann werden sich einerseits die Verkehrsverbände, die Aufgabenträger darauf einstellen können. Dann können die Tarifsysteme entsprechend angepasst werden, sodass das alles ein in sich stimmiges System ist. Und es würde auf der anderen Seite auch dazu führen, dass die Menschen sich wirklich auf dieses Ticket verlassen können und sagen, damit kann ich meine Fahrten ganz auf den öffentlichen Verkehr verlagern und vielleicht sogar im Einzelfall andere Fahrzeuge, Autos zum Beispiel, abschaffen und sagen, der öffentliche Verkehr ist mein Hauptverkehrsträger. Das muss eigentlich aus unserer Sicht das Ziel dahinter sein. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich Frau Leonard das Wort geben, auch für maximal acht Minuten.

Christiane Leonard (bdo): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren, ich kann mich noch gut daran erinnern, als wir beim neunten Gesetz hier saßen und ich auch die Ehre hatte, in der Anhörung dabei sein zu dürfen. Seitdem ist



viel passiert. Und Sie hier im Saal, zumindest im Nachgang, haben sich dafür entschieden, das Deutschlandticket einzuführen. Die Länder haben ihren Teil dazu beigetragen und die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger setzen das jetzt um, weil es der politische Wunsch ist, in Deutschland dieses Deutschlandticket zu haben. Die Branche arbeitet intensiv an der Umsetzung dieses Tickets, auch im Hintergrund aus dem Maschinenraum. Denn das ist für den Verbraucher natürlich super. Er kann das Ticket erwerben und kann damit in Deutschland fahren, ohne dass er sich an Fahrkartenautomaten mit irgendwelchen Zonen oder Waben befassen muss. Das ist eine aus meiner Sicht wichtige Errungenschaft, die dieses Ticket mit sich bringt. Aber im Hintergrund wird viel gearbeitet. Auch in den Ländern wird viel gearbeitet. Und die Branche wirkt dort zwar beratend mit, ist aber in keiner Weise stimmberechtigt. Und auch das nicht, wenn es um die Einnahmeaufteilung für dieses Ticket geht. Das ist jetzt hier noch gar nicht angesprochen worden, ist aber ein wichtiges Thema für die Busunternehmen. Denn es geht nicht nur um die drei Milliarden Euro, die dort reingehen, sondern es geht natürlich auch um die dreimal so hohen Einnahmen, die die Unternehmen noch aus diesem Ticket erzielen. Wo gehen sie hin? Und wie funktioniert die Einnahmeaufteilung jetzt? Und wie funktioniert sie vor allen Dingen auch – der Zeitraum ist jetzt hier vielfach angesprochen worden – ab 2026, wenn nämlich der sogenannte Rettungsschirm, der jetzt noch diese weiterzuführenden Arbeiten so ein bisschen abdeckt, Ende des Jahres 2025 nicht mehr greift? Und wie funktioniert sie, wenn dann auch die EU-Verordnung 1370, die ja dort ein Beihilferecht bedingt, wenn die dann eins zu eins auch weiter greift? Das sind Probleme, die ich angesprochen habe. Was ist aber passiert, seitdem das Deutschlandticket in Kraft ist und von den Nutzerinnen und Nutzern erworben werden kann? Es wurden 170 Millionen Abos verkauft, 13 Millionen monatlich. Das Deutschlandticket macht damit 60 Prozent der gesamten ÖPNV-Leistung aus und es gibt dadurch Verbesserungen im Modal Split und auch bei den CO₂-Einsparungen. Aber für mich ist das Wichtigste, das habe ich eben schon mal angesprochen, dass wir einen Schritt in Richtung Digitalisierung gemacht haben. Auch die privaten Mittelständler nehmen das sehr ernst, sind vom Papierticket weggegangen und haben sich in den Unternehmen sehr stark in die Digitalisierung einge-

bracht. Sie haben alles daran gesetzt, dieses Ticket umzusetzen.

Die Frage war ja, was die Überjährigkeit der Mittel betrifft, wie schnell muss das gehen, was muss jetzt hier passieren. Ich glaube, es ist schon allerhöchste Eisenbahn. Es hätte schon viel eher dazu kommen müssen. Die Unternehmen warten darauf. Die Länder haben ihren Schritt gemacht. Sie haben den Ticketpreis angehoben. Ich weiß, dazu gibt es unterschiedliche Meinungen. Wir halten es für wichtig, dass der Preis angehoben wurde, nur so kann man die Finanzierbarkeit herstellen. Das ist der Schritt, den die Länder gemacht haben. Und der Schritt aus dem Bundestag heraus muss aus meiner Sicht sein, auch die Überjährigkeit der Mittel herzustellen, damit das Ganze überhaupt funktionieren kann. Denn das hat etwas mit Planbarkeit zu tun. Wenn die Unternehmen keine Planbarkeit erfahren, wenn dieses Hin und Her zur Finanzierung immer so weitergeht, dann ist das schlecht. Es ist schlecht für die Unternehmen, weil die gar nicht wissen, ob das Deutschlandticket jetzt noch stattfindet oder nicht. Es ist aber auch für die Kundinnen und Kunden wichtig. Wir haben ja auch das Thema „Jobticket“ auf der Tagesordnung. Das ist ein sehr wichtiges Thema, weil da noch viele Kapazitäten gehoben werden können. Und wenn die Arbeitgeber dabei nicht sicher sind, ob das Ticket weitergeführt wird oder nicht, dann werden sie nicht investieren und werden ihre Prozesse nicht umstellen. Das hätte schon viel eher passieren müssen. Deswegen ganz klar die Antwort auf die Frage: Natürlich, unbedingt sofort, so schnell wie möglich die Zweckbindung herstellen und mit dieser Änderung jetzt erst mal ganz schnell weitermachen und auch wichtige Fragen, die hier angesprochen wurden, klären. Es betrifft den Zeitraum nach 2026. Klar, da müssen wir wissen, geht es weiter oder geht es nicht weiter. Und dazu muss man sich committen. Das wird Geld kosten, wenn man den Preis deckelt, dann muss man das irgendwie auffangen. Man muss sich aber auch darüber im Klaren sein, wie man das zu machen hat.

Einen Punkt möchte ich noch kurz ansprechen zur Zweckentfremdung. Ich glaube, es haben sich alle dahingehend verpflichtet, dass diese drei Milliarden Euro auch wirklich in das Deutschlandticket fließen sollen. Und es ist wichtig, dass es auch dort ankommt. Die Sozialtickets, Seniorentickets, aber auch Schülertickets, die darüber finanziert werden,



das halte ich für nicht richtig. Denn es ging nicht darum, die Schüler, die sowieso mit dem Bus fahren, denn die können ja noch nicht mit dem Auto fahren, in den ÖPNV zu bekommen, sondern es ging darum, Leute, wie wir hier alle sitzen, die wir vielleicht überlegen können, ob wir mit dem Auto fahren oder nicht, die sollen in das Deutschlandticket einbezogen werden. Bei mir hat es funktioniert, ich habe mir eins gekauft und ich fahre seitdem auch mehr ÖPNV. Das Geld liegt nicht auf der Straße. Die Haushaltslage ist angesprochen worden. Ich plädiere wirklich dafür, dass man das Geld auch wirklich dort verwendet, wofür es gedacht war, nämlich wirklich die Menschen, die andere Möglichkeiten haben, in den ÖPNV zu bekommen.

Ich wurde auch auf das Thema „Planbarkeit bei alternativen Antrieben“ angesprochen, so habe ich es jedenfalls verstanden. Die Clean Vehicle Directive gibt da ja auch den Rahmen vor, an den sich die Aufgabenträger halten müssen, das heißt, die Grenzen, die dort eingehalten werden müssen zum Thema „Betrieb von alternativ angetriebenen Bussen“. Da muss man schon sagen, dass der Einbruch der Fördermaßnahmen im letzten Jahr, massiv zu Buche geschlagen hat. Denn wir alle wissen, dass die elektrisch betriebenen, aber auch wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge natürlich wesentlich teurer sind, sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb. Es ist dann immer ungünstig, wenn sich Unternehmen darauf verlassen. Und der Mittelstand hat das auch. Er bekommt es ja vorgegeben von der Clean Vehicle Directive, aber er ist auch von sich aus bereit, in dieses Thema zu investieren, in die Umwelt zu investieren. Denn der Bus ist ohnehin schon ein sehr umweltfreundliches Verkehrsmittel, weil viele Menschen darin sitzen. Und wenn man ihn noch alternativ antreibt, dann ist er einfach unschlagbar. Das wissen die Busunternehmen auch und da setzen sie auch alles dran. Deswegen war das schon auch ein Schlag ins Kontor, als die Förderung eingestellt wurde. Die Gründe dafür sind aber klar. Wir würden uns wünschen, dass es einen Fahrstrompreis gibt, dass man wegkommt von der Förderung der Fahrzeuge, damit das Geld nicht bei den Busherstellern in China landet, sondern wirklich bei den Mittelständern, bei den Unternehmen, die diese Busse betreiben, damit sie die auch wirtschaftlich betreiben können. Es gibt eine Mineralölsteuerrückerstattung. Dieses Konzept könnte man auch auf elektrisch betriebene Fahrzeuge mit dem Fahrstrompreis übertragen. Das wäre eine sinnvolle

Lösung, um auch Planbarkeit und Verlässlichkeit für die Unternehmen zu erreichen. Wenn der Betrieb günstig ist, kaufen die Unternehmen auch von sich aus diese Fahrzeuge, weil sie den Betrieb damit auch bewerkstelligen können. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Pippert für maximal vier Minuten das Wort.

Matthias Pippert (EVG): Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Die erste Frage war, was die besonderen Erfolge des Deutschlandtickets aus unserer Sicht sind. Ich denke, das Deutschlandticket ist eine der wichtigsten und erfolgreichsten Maßnahmen, die in dieser Wahlperiode für die Förderung des ÖPNV und auch des SPNV durchgeführt wurden. Das ist erstmal, denke ich, ein ganz wichtiger Punkt. Denn es ist ein Durchbruch für eine einfache und günstige Nutzung des ÖPNV. Wie schon gesagt wurde, man muss nicht am Automaten stehen, sich mit Zonen-Sonderregelungen der einzelnen Regionen herumschlagen, sondern man hat eine Fahrkarte, mit der kann man bundesweit in fast allen Unternehmen mit Bussen und Bahnen fahren. Es sind dadurch auch messbare Umsteigeffekte entstanden, eine stärkere Auslastung und eben auch eine Verlagerung weg vom Pkw mit messbaren Erfolgen bei der CO₂-Reduktion im Verkehr. Auch ganz wichtig ist, dass für viele Menschen, gerade mit niedrigem Einkommen, Mobilität in einem größeren Rahmen überhaupt erst wieder ermöglicht wurde, außerhalb der eigenen Stadtgrenzen, weil hier ein günstiges Ticket mit bundesweiter Geltung angeboten wird. Das sollte man auch auf keinen Fall sozialpolitisch unterschätzen.

Die zweite Frage war, was verbessert werden muss. Wie soll es weitergehen mit dem Deutschlandticket? Das Ticket muss künftig wirklich flächendeckend auf allen Linien gelten, wo auch Nahverkehrsfahrkarten, Nahverkehrstarife angewendet werden, ohne Ausnahme. Sonst sind das Fallen für die Fahrgäste, dass plötzlich ein erhöhtes Beförderungsentgelt fällig wird oder die Fahrpreise nicht klar berechnet werden können. Das ist fast gegeben, aber eben leider nicht zu 100 Prozent. Es ist sehr verunsichernd, wenn es immer wieder Diskussionen darüber gibt, steigt ein Landkreis aus, steigt ein Unternehmen aus, gilt es auf dieser IC-Linie, wo sonst Nahverkehrsfahrkarten angewendet werden oder nicht. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Das



Zweite, das wurde schon gesagt, ist die Verlässlichkeit. Wir brauchen eine langfristige Absicherung und eine langfristige Preisstabilität für das Deutschlandticket. Das ist für die Unternehmen wichtig, das wurde schon gesagt, aber auch für die Reisenden. Denn die Umstellung der Mobilität vom Auto oder anderen Verkehrsmitteln auf den ÖPNV ist eine langfristige Entscheidung. Dafür braucht man die langfristige Sicherheit, dass es funktioniert. Dann darf auch nicht jedes Jahr eine neue Diskussion erfolgen. Geht der Preis hoch, geht er runter? Gibt es das Ticket überhaupt noch? Kann ich künftig wieder nur noch in meinem Verbundraum fahren? Gerade wenn es ab 2025 zu einer Preiserhöhung kommt, die wir nicht gut finden, aber wenn sie sich nicht verhindern lässt, braucht es Sozialtickets, auch bundesweit einheitlich, und auch Mitnahmeregelungen. Gerade ist schon angesprochen worden, dass es gerade für Familien wichtig wäre, dass die Kinder kostenlos mitgenommen werden können, oder dass auch andere, die mit Kindern Ausflüge machen, Kinder mitnehmen können. Wichtig ist aber auch, dass ebenso für Studierende, Azubis, Rentnerinnen und Rentner vergünstigte Tickets angeboten werden, die deutlich günstiger sind als 58 oder auch 49 Euro im Monat. Weiterhin ist es aus unserer Sicht wichtig, alle Vertriebswege zu öffnen. Dieses Ticket muss auf verschiedene Weisen genutzt werden können, nicht nur mit dem Smartphone oder mit Kreditkarte, sondern gegen Bargeld bei Fahrtantritt, ohne besondere Prüfungen, ohne Daten zu hinterlassen. Und nochmal ein Plädoyer für die langfristige Absicherung: Wir verhandeln mit den Unternehmen für unsere Beschäftigten auch über Jobtickets, über tarifvertragliche Regelungen, dass das Deutschlandticket als Jobticket ausgegeben wird. Das ist auch nur möglich, wenn wirklich eine langfristige, mehrjährige Sicherheit besteht. Daher das Plädoyer, gute Regelungen zu schaffen, gesetzliche Regelungen auf mindestens zehn Jahre mit einer guten finanziellen Absicherung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Danke. Herr Waschke, bitte! Auch Sie haben vier Minuten Zeit.

Marc-Philipp Waschke (ACE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich bedanke mich für die Einladung. Auch aus Sicht des Autoclub Europa, der sich als Mobilitätsbegleiter versteht, ist der ÖPNV in Deutschland nicht nur ein wesentlicher Baustein, um eine sozial gerechte und ökologische Verkehrs-

wende zu erreichen, er ist eben auch wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Die Erfolgsgeschichte des Deutschlandtickets muss auch aus Sicht des Autoclubs Europa unbedingt fortgeschrieben werden. Die Argumente sind heute schon vielfach gefallen. Doch man muss sich im Klaren sein, das Deutschlandticket hilft aktuell natürlich nur den Personen, die es sich auch leisten können, die ein befriedigendes Angebot vor Ort haben. Damit komme ich zu der Frage zum ländlichen Raum. Das Auto, das war ja Teil Ihrer Frage, wird auch in ländlichen Regionen Deutschlands weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Für einzelne Fahrtanlässe wird das eigene Auto auf absehbare Zeit Verkehrsmittel Nummer eins bleiben. Aber, so ehrlich muss man sich natürlich machen, viele haben ja auch zwei Autos oder sogar mehr und hier geht es natürlich auch darum, dass die Menschen in ländlichen Regionen mit einem besseren Mobilitätsangebot bares Geld sparen. Das heißt, es muss letztlich um ein besseres Mobilitätsangebot gehen. Der ACE setzt sich auch aus seiner Tradition heraus dafür ein, dass Mobilität mehr und mehr auch jenseits des eigenen Pkw möglich sein muss. Gerade in ländlichen Räumen stellt die Sicherung der Mobilität eine der großen Herausforderungen in der Zukunft dar. Deshalb ist auch aus Sicht des ACE klar, dass nach der Tarifrevolution, die das Deutschlandticket ja zweifelsohne gebracht hat, eine Angebotsrevolution folgen muss. Gerade in ländlichen Räumen, wo es um bessere Taktung geht, wo es gerade in Tagesrandzeiten auch darum geht, überhaupt einen Takt zu ermöglichen. Deshalb ist für uns klar, dass auch auf der heute beginnenden Verkehrsministerkonferenz das Thema „Angebotsausbau“ stark in den Mittelpunkt gerückt werden muss. Der Ausbau- und Modernisierungspakt ist heute schon angesprochen worden. Dazu hören wir leider auch nicht mehr viel, obwohl er ja durchaus vielversprechend im Koalitionsvertrag verankert wurde. Aus unserer Sicht muss es dabei aber um mehr gehen, als nur den Status quo zu verbessern, sondern tatsächlich im Sinne einer wirklichen Revolution, die ja auch bei der Einführung des Deutschlandtickets mit politischer Courage erfolgte, nun auch einen Game Changer zu ermöglichen. Die Taktung hatte ich angesprochen, die Tagesrandzeiten. Das Deutschlandticket muss zuverlässig sein, attraktiv sein, damit es mehr Menschen auch in ländlichen Regionen erreicht. Hier geht es auch um On-Demand-Verkehre, auch um die Frage, inwiefern zukünftig autonom fahrende Shuttles –



Sie sprachen ja davon, was vielleicht noch fehlt, was von Bund und Ländern forciert werden muss – eingesetzt werden, um auch im Bedarfsverkehr oder auf festgelegten Routen mehr Menschen zu erreichen. Wenn wir die sozial gerechte und ökologische Verkehrswende auch auf dem Land erreichen wollen, kommen wir um einen gut ausgebauten zuverlässigen ÖPNV nicht herum. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Nun darf ich Herrn Wittke das Wort geben, für maximal acht Minuten.

Oliver Wittke (VRR): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete. Zuerst einmal herzlichen Dank, dass ich hier aus der Praxis zum Deutschlandticket vortragen kann. Ich will mit einer Grundsatzbemerkung beginnen. Das Deutschlandticket ist eine Erfolgsgeschichte! Aber der Erfolg könnte noch deutlich größer sein, wenn wir Planungssicherheit hätten. Darum gingen die Fragen, die sowohl Herr Donth als auch Herr Gelbhaar gestellt haben, genau in die richtige Richtung. Wir könnten viel mehr Deutschlandtickets verkaufen, wenn wir Planungssicherheit hätten. Wir haben beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Anzahl der bisherigen Abonnenten um ein Drittel steigern können, von 1,8 Millionen auf 2,3 Millionen. Das ist ein Riesenerfolg und wäre ohne das Deutschlandticket nicht möglich gewesen. Wir haben mittlerweile 98 Prozent aller Studierenden im Deutschlandticket und 70 Prozent aller Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufen I und II. Das sind Rekordwerte. Aber wir haben nur 170.000 Deutschlandtickets-Job verkauft. Da ist ganz viel Luft nach oben. Das, was Herr Pippert gerade ausgeführt hat, dem kann ich mich nur anschließen. Wenn es die Sicherheit gäbe, dass es das Deutschlandticket nicht nur 2025, sondern auch 2026, 2027, 2028, 2029 gäbe, könnten wir eine große Kampagne starten. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir viele Arbeitgeber, aber auch viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, überzeugen könnten, auf das Deutschlandticket umzusteigen. Da ist ein Riesenzugpotenzial, das nur gehoben werden kann, wenn es Planungssicherheit gibt. Darum ist es unerträglich, dass wir uns von Jahr zu Jahr hangeln. Es ist ein Déjà-vu-Erlebnis, was wir in diesem Jahr mit der Sonderverkehrsministerkonferenz am 23. September erlebt haben. Die gleiche Geschichte haben wir im letzten Jahr auch erlebt. Das darf sich jetzt nicht fortsetzen nach dem Motto: „Und täglich grüßt das Murmeltier.“ Ich will Ihnen ein zweites Beispiel

nennen, warum wir viel erfolgreicher mit dem Deutschlandticket wären, wenn wir Planungssicherheit hätten. Wir haben beim VRR eine große Tarifstrukturreform auf den Weg gebracht, die wir zum 1.3. nächsten Jahres umsetzen. Wir haben 75 Prozent aller Tarife gestrichen. Ich sage nur mal an dieser Stelle, es gab bis dato 750 verschiedene Tarifoptionen in unserem Verkehrsverbund. Jetzt fegen wir 75 Prozent davon weg. Wir kriegen ein Riesenproblem, wenn das Deutschlandticket plötzlich ab 2026 nicht mehr existieren würde oder nicht mehr finanziert werden würde. Die Zurückhaltung bei anderen Verkehrsverbänden ist auch darauf zurückzuführen, dass sie abwarten, bis wir eine dauerhafte Etablierung der Zuschüsse von Bund und Ländern für das Deutschlandticket bekommen. Wenn wir die Synergien heben wollen, dass es einfacher wird, dass es komfortabler wird, dass es kundenfreundlicher wird, wenn wir da wirklich flächendeckend die Tarife wegfegen wollen, dann ist es dringend notwendig, dass wir Planungssicherheit bekommen. Darum bin ich Herrn Donth und Herrn Gelbhaar für diese Frage ganz besonders dankbar. Ich glaube, das ist der Kern des Problems, das wir alle, die wir hier sitzen, mit der zehnten Änderung des Regionalisierungsgesetzes haben.

Herr Donth hat darüber hinaus die Frage gestellt, wie es sich denn auswirkt, dass die 350 Millionen Euro um ein Haushaltsjahr verschoben werden. Wir haben heute schon das Problem, dass unsere Verkehrsunternehmen zur Jahresmitte und erst recht zum Jahresende in eine Liquiditätsfalle geraten. Denn wir haben ja beim Deutschlandticket die Spitzabrechnung erst am Ende des Jahres. Da mittlerweile zwei Drittel der Einnahmen im ÖPNV aus dem Deutschlandticket kommen, ist das ein Riesenproblem für die Verkehrsunternehmen. Dieses Problem wird noch einmal verschärft, wenn jetzt die eigentlich avisierten und erwartbaren 350 Millionen Euro noch einmal um ein Jahr verschoben werden. Man verschiebt ein Problem, das man vielleicht auf Bundesebene hat – ich bin kein Haushaltspolitiker –, aber man verschiebt dieses Problem auf die Unternehmen. Das heißt, das, was eigentlich der Bund bereitstellen müsste, müssen jetzt die Unternehmen vorfinanzieren mit den damit verbundenen Finanzierungskosten. Wir haben heute schon einige Unternehmen, die Vorfinanzierungen im zweistelligen Millionenbereich zu tragen haben. Das kann existenzbedrohend werden. Ich will jetzt keinen Vortrag über die Finanzlage der



Kommunen halten, aber die Unternehmen haben ein großes Problem, das jetzt noch einmal kräftig verschärft wird.

Und dann lassen Sie mich vielleicht noch zwei Bemerkungen zum Schluss machen, die mir auch wichtig sind. Ich habe gerade darauf hingewiesen, dass zwei Drittel der Einnahmen im ÖPNV vom Deutschlandticket kommen. Bei uns im VRR können wir durch die eigenen Tarife, die wir entscheiden können, gerade mal noch 23 Prozent der Einnahmen generieren. Den Preis des Deutschlandtickets bestimmt aber eine – ich hätte fast gesagt – „Brotpreiskommission“, die heißt Verkehrskonferenz unter Beteiligung des Bundes, ohne „die Bäcker zu fragen“, wie sich denn die Kosten entwickelt haben. Das ist etwas schwierig, um das mal vorsichtig auszudrücken. Das heißt, wir müssen einen Modus finden, wie wir künftig mit objektiv nachvollziehbaren Kriterien, wie beispielsweise Energiekosten- oder Personalkostensteigerungen, eine Dynamisierung des Preises des Deutschlandtickets erreichen. Das kann nicht „Pi mal Daumen“ erfolgen. Das darf vor allem nicht abhängig gemacht werden von gerade anstehenden Wahlen. Ich will nur darauf hinweisen, dass die nächste Diskussion über die Anpassung der Preise beim Deutschlandticket genau in den Bundestagswahlkampf fallen wird. Was das für Auswirkungen haben könnte, kann sich jeder hier im Raum vorstellen. Das müssen wir dringend ändern. Eine letzte Bemerkung will ich auch noch machen, weil das bei Herrn Waschke angeklungen ist. Das Deutschlandticket ist klasse und sorgt dafür, dass der ÖPNV, so wie wir ihn derzeit haben, ausfinanziert werden kann. Aber wir brauchen einen Ausbau! Das heißt, wenn wir die Verkehrswende mit ihrem Anteil an der Energiewende schaffen wollen, wenn wir nicht nur 6 Prozent, sondern 60 Prozent mehr Menschen in Busse und Bahnen kriegen wollen, dann brauchen wir einen massiven Ausbau des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr. Die Frage haben wir noch nicht beantwortet. Ich hätte jetzt noch eine Minute Redezeit. In der einen Minute kann ich diese Frage aber auch nicht beantworten. Ich wollte sie nur als Denksportaufgabe hinterlassen, denn so wichtig wie die Absicherung des bestehenden Angebots ist, so wichtig ist es, dass wir die Finanzierung des Ausbaus nicht aus den Augen verlieren. Das ist existenziell für das Gelingen der Verkehrswende als wesentlicher Bestandteil der Energiewende. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann können wir jetzt in die zweite Runde einsteigen. Zunächst hat Kollege Kröber wieder das Wort.

Abg. **Martin Kröber** (SPD): Ich möchte mal etwas geraderücken, damit das nicht falsch verstanden wird: Insbesondere meine Fraktion hält sehr viel davon, besondere Angebote für bestimmte Personengruppen zu schaffen, gerade im sozialen Bereich. Wir haben ja einen Preis festgelegt, wir haben gesagt, wir wollen mit 49 Euro starten. Auf dieser Grundlage wurde entschieden, dass sowohl der Bund als auch die Länder drei Milliarden Euro in diesen Topf reinlegen. Wenn jetzt jedes Land für sich entscheidet, was es aus diesem Topf rausnimmt, um ein Ticket zu subventionieren, ohne dass man die drei Milliarden Euro in Gänze diskutiert, wird die Konsequenz sein, dass wir jedes Jahr immer wieder eine Preiserhöhung haben, weil das Geld ja im Gesamtopf für das Ticket fehlt. Das heißt, wenn man das machen will – und noch mal ausdrücklich, meine Fraktion ist da sehr dafür –, dann muss das über einen Extratopf gemacht werden und nicht aus diesen drei Milliarden genommen werden, sonst entsteht ein Kreislauf, der sich immer weiter dreht.

Ich hoffe, ich trete Ihnen damit nicht zu sehr auf die Füße, Herr Wittke. Ich habe eine Frage an Sie. Sie haben das so deutlich betont, wie viele Schülerinnen und Schüler jetzt bei Ihnen das Deutschlandticket nutzen. Da stelle ich mir aber die Frage, wie kommt denn die Finanzierung dafür zustande. Das ist eine Frage an Sie, Herr Wittke. Wenn ich davon ausgehe, dass Sie 2,5 Millionen Schülerinnen und Schüler haben, und Sie sagen, ungefähr 70 Prozent haben das Deutschlandticket, das mal 49 Euro, müsste ich ja davon ausgehen, dass die Kommunen und das Land NRW den Verkehrsverbänden in NRW jetzt zusätzlich 100 Millionen Euro zur Verfügung stellen, um das zu finanzieren. Ist das so? Wie wird das finanziert? Das interessiert mich an der Stelle.

Herr Görnemann hat nochmal klar betont, wie wichtig es ist, dass man für Stabilität sorgt, dass das Angebot auch wirklich attraktiv bleibt, dass man langfristig weiß, wo es hingehet. Ich würde mir wünschen, dass Sie nochmal näher erklären, welche Erwartungen Sie an uns haben. Was für eine Garantie bräuchten Sie, um tatsächlich sagen zu können, das ist etwas, wo man mit den Unternehmen noch mal anders reden könnte? Sie haben



gesagt, da werden keine Mittel anderweitig verwendet, zumindest immer nur für den Zweck verwendet, Verkehr weiter auszubauen. Ich muss Ihnen ganz offen sagen: Dazu habe ich eine andere Haltung. Ich glaube, dass die Regionalisierungsmittel auch sehr häufig für Dinge verwendet werden, die eher ins GVFG gehören. Das macht in Teilen auch das Angebot kaputt. Mich würde an der Stelle noch mal interessieren, Sie haben ja auch einen guten Überblick: Wie viel von den Regionalisierungsmitteln wird aus Ihrer Sicht im Durchschnitt tatsächlich für die Bestellung des SPNV ausgegeben? Danke!

Vorsitzender: Dann gebe ich das Wort noch mal dem Kollegen Donth.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Die soziale Aufgabe des Staates ist mehrfach angesprochen worden. Nur als Anmerkung: Das ist sicher richtig. Allein im Bürgergeld sind knapp 50 Euro für Mobilität enthalten, rechnerisch. Deshalb müssten wir meiner Auffassung nach solche Fragen eher im Sozialausschuss oder bei den Ländern diskutieren, aber nicht im Verkehrsausschuss. Das nur als Randbemerkung.

Ich habe auch noch zwei Fragen, zum einen an Frau Leonard. Sie gehen in Ihrer Stellungnahme auch auf die Digitalisierung ein. Es ist auch angesprochen worden, dass das ein ganz wichtiger Baustein dieses Tickets ist. Ist es denn so, wie es heute gehandhabt wird, ausreichend? Kann das Busunternehmen in Esslingen oder im Bergischen Land aus den Daten ablesen, wie viele Gäste es gefahren hat und wie viel Geld es dafür erwarten kann, wenn der Rettungsschirm mal endet? Funktioniert das? Ist sichergestellt, dass die, die die Leistung erbringen, und nicht nur die Fahrgäste, sondern die, die die Leistung erbringen, dieses Geld dann auch bekommen, um ihre Leistung zu finanzieren? Ich denke jetzt speziell an die eigenständigen Busunternehmen. Wie bewerten Sie in dem Zusammenhang den Zwangskredit – anders kann man es nicht sagen – von 350 Millionen Euro, den die Branche im Jahr 2025 erbringen muss?

Die zweite Frage geht an Herrn Kiel d'Aragnon. Sie bemängeln die lange Phase, die Verspätung in diesem Jahr, die zwischen dem Beschluss des Kanzlers und der Ministerpräsidenten und dem jetzt vorliegenden Gesetz liegt. Sie kritisieren weiter, dass die Grundfinanzierung für 2024 und 2025 nicht hin-

reichend gesichert ist und dass für den Fortbestand ab 2026 keine Vorsorge getroffen wurde. Halten die Städte und Gemeinden die Unternehmen und die Verkehrsleistungen am Leben, wenn aus den drei Milliarden Euro nicht genug Geld kommt? Es war ja mal angedacht, dass durch dieses Ticket so viele zusätzliche Mittel – man hat mal von 15 Millionen Abos gesprochen – in das System fließen, dass viel mehr Geld reinkommt als früher und sich das alles auch deshalb finanziert und rechnet. Das scheint ja wohl nicht der Fall zu sein, vor allem weil es ganz andere Preissteigerungen gab. Werden und können die Städte und Gemeinden, vielleicht auch die Länder, das alles dann am Leben halten, wenn – ich fand das Wort so schön – die „Brotpreiskommission“ die Preise festlegt, unabhängig davon, was es wirklich kostet. Auch diese 9 Euro Preiserhöhung, woher sie auch immer kommen, man weiß es nicht. Sind Sie der Ausfallbürge? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann Kollege Gelbhaar, bitte!

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank an die Sachverständigen für die deutlichen Einschätzungen zum Status und zur Relevanz des Deutschlandtickets und zu dem, was jetzt auch notwendig ist. Vielleicht eine kurze Anmerkung, Herr Donth: Mobilität ist natürlich eine soziale Frage, vielleicht sogar die soziale Frage. Darüber kann man streiten. Deswegen ist es natürlich auch Thema des Verkehrsausschusses, wie man Mobilität und Mobilitätspolitik gestaltet. Ich würde Ihnen noch explizit zustimmen, wie diese Preiserhöhung von 9 Euro zustande gekommen ist, bleibt wohl auf ewig das Geheimnis der Verkehrsministerkonferenz, die ja von allen Farben geprägt ist. Ich habe keine Ahnung, ob sie gewürfelt haben. Würfel mit neun gibt es nicht, vielleicht haben Sie zwei Würfel genutzt.

Ich habe einige Fragen an Dr. Knierim. Sie hatten selbst die Spreizung schon angesprochen. Vielleicht können Sie das etwas weiter ausführen, gerade was das Thema „Jahresticket / Monatsticket“ angeht? Dieser Vorschlag wird ja auch schon ein bisschen breiter debattiert. Welche spezifischen Wirkungen könnte das haben? Gibt es vielleicht aus Ihrer Perspektive auch schon Zahlen, welche Effekte das haben kann? Und in dem Kontext vielleicht auch noch mal gefragt, das Familienticket, der Beschluss des Bundestages, da habe ich die Hoffnung, dass das Verkehrsministerium jetzt mal ein paar Varianten vorlegt, wie so ein Familien-



ticket aussehen könnte. Welche Varianten sind denn bei Ihnen im Verband, vielleicht auch am besten mit den Unternehmen und den Städten und Gemeinden, schon diskutiert worden? Denn da gibt es bestimmt auch schlechtere und bessere Varianten, um zu dem Ziel zu kommen, mehr Familien in den ÖPNV zu bringen.

Dann an Herrn Kiel d'Aragnon: Herr Donth hat eine spannende Frage gestellt. Ich würde aber diese Frage gerne erweitern, nämlich um den Punkt „Effizienzsteigerung“, der Wert einer Garantie für das Deutschlandticket, wenn wir es schaffen, das ins Gesetz jetzt reinschreiben und dafür eine Mehrheit im Bundestag zu finden. Es gibt ja dahinter eine Diskussion, insbesondere aus dem Verkehrsministerium, dass es ein Effizienzpotenzial gebe. Nun hat Herr Wittke, wie ich finde, sehr zutreffend und pointiert ausgeführt, dass das Jobticket das Potenzial für eine Effizienzsteigerung hat. Gleichwohl ist das Verkehrsministerium auf einem etwas anderen Pfad unterwegs, nämlich in Richtung Ausbau- und Modernisierungspakt, Digitalisierung, welche Ticketfragen man dann noch mehr lösen kann, wie viele Verbundstrukturen es braucht. Das sind die Themen des Verkehrsministeriums. Wenn wir in das Gesetz reinschreiben, dass es dieses Ticket noch fünf oder zehn Jahre länger gibt, ist das der Hebel, um auf dieser Ebene zu Effizienzsteigerungen, Verschlinkungen usw. zu kommen?

Vorsitzender: Danke! Herr Kollege Wiehle, bitte!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Einmal möchte ich mich an Herrn Wittke wenden. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, betrachten Sie die Finanzierung des Deutschlandtickets mit dem derzeitigen Preis eher als nicht auskömmlich. Da möchte ich jetzt nachfragen. Es entsteht ja dann Finanzierungsdruck. Wie sehen Sie das? Sie erwähnten ja die Erweiterung des Kundenkreises durch zum Beispiel mehr Firmenverträge, also mehr Jobtickets. Ich kenne jetzt auch Beispiele, die in die Richtung laufen, dass insbesondere Damen das Angebot dann doch nicht wahrnehmen, weil sie sich in den Zügen und Bahnhöfen nicht sicher fühlen. Das ist dann eine Frage, ob nicht hier zusätzlich entstehender Finanzierungsdruck diese Situation sogar noch verschlechtert und es auch von dem Aspekt her angezeigt wäre, hier entweder Ressourcen anders einzusetzen oder mehr Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um zu Verbesserungen zu kommen. Und

der zweite Punkt, den ich Sie fragen möchte: Sie nannten die „Brotpreiskommission“, das ist schon vom Kollegen Donth zitiert worden. Was wäre denn aus Ihrer Sicht ein ehrlicher Preis für das Deutschlandticket, der seinem Wert tatsächlich entsprechen würde, wenn Sie nicht die Brotpreiskommission, sondern den Bäcker fragen, was das Brot kosten soll?

Zum anderen möchte ich mich noch mit einer Frage an Herrn Görnemann wenden, auch hier betreffend Finanzdruck und die Frage nach dem Konflikt zwischen der Infrastrukturfinanzierung und der Finanzierung des Deutschlandtickets, den Zusammenhang hatte ich ja vorhin schon mal dargestellt. Wenn jetzt die Infrastrukturfinanzierung möglicherweise unter Druck kommt, arbeiten Sie auch an kreativen Maßnahmen zur Infrastrukturfinanzierung? Ich will mal ein Beispiel nennen: Wenn jetzt durch die Reaktivierung einer Strecke Infrastruktur erweitert werden soll, aber der öffentliche Nahverkehr allein die Reaktivierung nicht trägt, sehen Sie da auch eine Möglichkeit einerseits mit dem Güterverkehr zusammenzuarbeiten und andererseits aber vielleicht auch mit der Bahn und vielleicht auch mit dem Verkehrsministerium, wenn es darum geht, eine reaktivierte Strecke auch als mögliche Umleitungsstrecke bereitzustellen, gerade jetzt, da das Netz in schlechtem Zustand ist, oder so etwas vielleicht sogar gebraucht wird für eine Generalsanierungsmaßnahme? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Kollege Abel hat das Wort.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen herzlichen Dank! Ich habe in der zweiten Runde zwei Fragen an Frau Leonard. Die erste bezieht sich auf die Situation der Busunternehmen. Könnten Sie da ein bisschen die finanzielle Situation erörtern, auch im Hinblick auf die Übertragbarkeit der Mittel? Wie relevant ist die für Ihre Mitgliedsunternehmen? Wie dringlich ist es, dass wir hier zeitlich eine Lösung finden? Die zweite Frage bezieht sich auf den zweiten Teil Ihrer Stellungnahme, wo Sie ja einen Ausblick auf das Thema „Digitalisierung“ gegeben haben, auch die Notwendigkeit, mit neuen Erfassungsmethoden eine trennscharfe Abrechnung zu erreichen, um wirklich sicherzustellen, dass die Mittel da ankommen, wo die Kosten tatsächlich entstehen. Wie könnten Sie sich vorstellen, dass das Deutschlandticket genau in diesem Bereich weiterentwickelt wird? Welchen Mehrwert könnte es für eine effizientere, aber auch gerechtere Verteilung der Einnah-



men geben? Und welche Möglichkeiten gibt es auch zum Beispiel, den Kunden dadurch einen Mehrwert zu bieten? Danke!

Vorsitzender: Herr Kollege Riexinger, bitte!

Abg. **Bernd Riexinger** (Die Linke): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch vielen Dank für die bisherigen Beiträge der Sachverständigen. Ich meine, es geht ja alles in die gleiche Richtung, man muss für eine langfristige Finanzierung und Planungssicherheit sorgen. Die Botschaft ist ja unüberhörbar und entspricht vielleicht auch unseren Vorstellungen. Zur zweiten Runde auch nochmal zwei kurze Fragen an Herrn Kaas Elias. Welche Möglichkeiten gibt es für eine langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets aus Ihrer Sicht? Und was sind jetzt eigentlich die Herausforderungen beim Deutschlandticket, insbesondere auch, wenn wir mit Preiserhöhungen konfrontiert werden? Welche Folgen wird das für die Nutzerinnen und Nutzer haben?

Vorsitzender: Danke! Wir gehen diesmal bei der Beantwortung der Fragen alphabetisch von hinten nach vorn und fangen bei Herrn Wittke an. Herr Wittke, Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Oliver Wittke (VRR): Vielen Dank! Ich will mit der Frage von Herrn Kröber beginnen. Da ging es um die Schülertransportkosten. Eigentlich gibt es hier drei Finanzierungen. Es gibt ja einmal die Schülerinnen und Schüler, die einen Anspruch auf einen Transport zur Schule haben, wenn sie eine bestimmte Entfernung bis zur Schule zurücklegen müssen. Dann gibt es diejenigen, die, weil sie zu nah an der Schule wohnen, keine staatliche Finanzierung erhalten. Wir haben vor allem massive Zuwachsraten bei denjenigen, die das Deutschlandticket freiwillig gekauft haben. Das heißt, da zahlen es am Ende die Eltern. Es gibt keine Zuschüsse für diese Gruppe. Und da, wo es Zuschüsse gibt, übernimmt sie zu einem Teil der Schulträger und zum anderen Teil trägt sie das Land. Das Land bringt die Mittel erstaunlicherweise nicht aus dem Schuletat auf, sondern aus dem Verkehrsetat. Das ist eine nordrhein-westfälische Besonderheit. Es gibt einen gemeinsamen Erlass der Schulministerin und des Verkehrsministers, aber der Verkehrsminister zahlt.

Dann hat Herr Wiehle die Frage nach der Auskömmlichkeit dieser drei Milliarden gestellt. Ja, das ist auskömmlich! Ich will das ganz klar sagen. Und wir brauchen jetzt die Erhöhung, um Kostenstei-

gerungen auffangen zu können. Denn wir haben im Bereich der Energie und insbesondere auch der Personalkosten enorme Kostensteigerungen in den letzten zwei Jahren gehabt. Sie haben ja auch gefragt, wie hoch das Deutschlandticket sein müsste oder wie viel es kosten müsste, damit es ein „echter“ Preis wäre. Den „echten“ Preis wird es nie geben, denn wir hatten immer schon Zuschüsse im ÖPNV, sowohl vom Bund als auch von den Ländern, vor allem aber auch von den Kommunen. Wenn man den Preis senken würde, würde einfach der Zuschussbedarf ansteigen oder man müsste die Leistungen einschränken. Von daher kann es den „echten“ Preis nicht geben. Je mehr Geld Sie ins System stecken, umso besser wird die Leistung werden, umso mehr kann geleistet werden. Aber wir wissen auch – ich hatte das in der ersten Runde als letzte Bemerkung gemacht –, dass wir hier nur über die Bestandsfinanzierung sprechen und nicht über den Ausbau. Wir werden, wenn wir über den Ausbau sprechen, über eine dritte Finanzierungssäule sprechen müssen. Das werden die öffentlichen Haushalte nicht leisten können und das werden die Fahrgäste nicht leisten können. Bei beiden gibt es Grenzen, die nicht überschritten werden dürfen. Wenn man den Ausbau finanzieren will, braucht man eine dritte Säule. Wenn ich mir die Bemerkung noch erlauben darf, da hier ein Tarifpartner mit am Tisch sitzt. Ich glaube, das muss eine Angelegenheit der Tarifpartner werden. Denn man darf nicht nur bei Tarifverhandlungen über die Höhe des Lohns und die Länge der Arbeitszeit diskutieren, sondern muss auch darüber reden, wie die Beschäftigten zu ihrem Arbeitsplatz kommen. Das sollte man denen überlassen. Aber es wäre eine lohnende Aufgabe, sich der Herausforderung zu stellen. Dann darf eins nicht passieren, das sage ich auch, denn Sie erwähnten, Herr Wiehle, dass Sie Haushaltspolitiker sind: Dann dürfen nicht diejenigen, die es bisher finanziert haben, kommen und sagen, dann können wir unsere Zuschüsse zurückfahren, weil wir ja neues Geld kriegen. Das neue Geld, was dann reinkommt, muss für den Ausbau genutzt werden und nicht für die Bestandsfinanzierung. Das ist ganz besonders wichtig.

Dann hatten Sie noch das Thema „Sicherheit in Bahnhöfen“ angesprochen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr betreut federführend für die drei Verkehrsverbände in Nordrhein-Westfalen das Kompetenzzentrum Sicherheit. Daher kann ich Ihnen sagen, dass die Sicherheit in Bahnhöfen und die



Sicherheit in den Fahrzeugen in den vergangenen Jahren in Nordrhein-Westfalen rapide zugenommen hat. Wir führen das unter anderem darauf zurück, dass wir das Personal erhöht haben, nämlich zu kritischen Zeiten und zu kritischen Gelegenheiten zusätzliches Sicherheitspersonal in die Züge gebracht haben. Wir setzen auf Videoüberwachung, nicht nur in den großen Bahnhöfen, sondern mittlerweile auch an den kleinen Haltepunkten, die sukzessive mit Videoüberwachung ausgestattet werden. Wir haben gute Erfahrungen damit gemacht, dass die Sicherheitskräfte, die unterwegs sind, mit Bodycams ausgestattet werden. Das alles hat dazu beigetragen, dass die Sicherheit gestiegen ist. Wir haben ein einziges Problem, wo wir einen massiven Anstieg von – ich nenne es mal – Unregelmäßigkeiten zu verzeichnen haben: Das ist das Thema „Schwarzfahren“. Das Schwarzfahren hat im vergangenen Jahr um 30 Prozent zugenommen. Darum lehnen wir die Debatte ab, die Strafbarkeit von Schwarzfahren abzuschaffen. Das darf es auf gar keinen Fall geben, denn das wäre die Einladung dazu, noch mehr schwarz zu fahren, als man es zurzeit tut. Ich will an der Stelle bemerken, dass nur fünf Prozent der Schwarzfahrer tatsächlich strafrechtlich verfolgt werden. Die anderen zahlen ihre 60 Euro erhöhtes Beförderungsentgelt. Da, wo andere Straftaten dazukommen, zum Beispiel Beleidigung des Fahrpersonals oder Vandalismus, brauchen wir auch weiterhin den Straftatbestand des Schwarzfahrens. Darum die dringende Bitte, dass daran nicht gerührt wird. Das ist der einzige Bereich, wo wir einen Anstieg zu verzeichnen haben. Alle anderen Bereiche sind rückläufig, von Beleidigungen angefangen über Gewalttaten, auch Vandalismus in den Fahrzeugen. Das ist deutlich zurückgegangen. Danke!

Vorsitzender: Dann darf ich Frau Leonard für maximal zwölf Minuten das Wort geben.

Christiane Leonard (bdo): Vielen Dank! Vielleicht beginne ich mit der Frage, wie die finanzielle Situation in den Unternehmen aussieht. Wie dringend ist es, dass dieses zehnte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes möglichst schnell in die Praxis kommt und beschlossen wird? Ich hatte es eben schon angedeutet. Es ist dringend! Die Zeit eilt. Ich verstehe natürlich die Diskussion darüber, wie man noch etwas verbessern kann. Welche Möglichkeiten gibt es noch, das Ganze zu verstärken, um noch mehr Nutzer in den ÖPNV zu holen? Das

wird aber bis Ende dieses Jahres nicht gelingen. Die Überjährigkeit, die so wichtig ist, um die Finanzierung sicherzustellen, sollte wirklich schnellstmöglich hergestellt werden, damit die Unternehmen Planungssicherheit haben. Denn es ist klar, wenn Sie einen Deckel von bislang 49 Euro auf Fahrkarten einziehen, die vorher 89 oder über 100 Euro gekostet haben, dann ist das eine einschneidende Maßnahme. Dann ist das etwas, was sich natürlich sofort in der Kassenlage auswirkt. Die Unternehmen, die privaten Mittelständler waren bislang nicht so intensiv darauf angewiesen. Aber jetzt ist es eben so, dass selbst eigenwirtschaftliche Verkehre über diesen Deckel in die Lage kommen, dass sie noch mal sehr viel stärker von öffentlichen Mitteln abhängig sind. Sie haben auch darauf vertraut, dass diese öffentlichen Mittel kommen und wir nicht immer so eine Diskussion haben. Daher ist es jetzt so wichtig, dass das Signal auch an die Branche geht: Die Überjährigkeit ist geregelt. Ihr müsst euch da keine Sorgen machen, ihr könnt das Ticket auch weiter anwenden.

Zur Frage, wie das Geld zu den Unternehmen kommt: Ich kaufe jetzt in Berlin ein Ticket, fahre damit in München. In München wird die Leistung erbracht, in Berlin habe ich es aber erst einmal gekauft. Wie kommt das Geld dort zu den Unternehmen? Da muss man einfach sagen: Bislang gar nicht! Es gibt die sogenannten drei Stufen der Einnahmeaufteilung. Die erste Stufe gab es ursprünglich in 2023 – also einem Rumpffahr, weil im Mai das Ticket gestartet war –, hier behält erst einmal jeder seins. Dann werden wir in der sogenannten zweiten Stufe im Jahr 2024 eine Einnahmeaufteilung beibringen, sodass die Unternehmen auch Geld abgeben müssen. Man muss ja sagen, im Moment verwahren die Unternehmen fremdes Geld, weil sie das Geld wieder abgeben müssen. So ist die klassische Einnahmeaufteilung. Das wurde jetzt ein Stück weit außer Kraft gesetzt. Wir haben das auch mitgetragen, weil ansonsten, glaube ich, dass Deutschlandticket nie das Licht der Welt erblickt hätte. Man hätte nicht innerhalb von drei Monaten eine Einnahmeaufteilung bundesweit hinbekommen. Deswegen ist man ja diesen Weg über den sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm gegangen. Die Defizite in der bislang fehlenden Einnahmeaufteilung, die es aber schlichtweg nicht gibt, denn wir sind immer noch in Stufe 1 und wir befinden uns jetzt am 9. Oktober 2024 und müssten eigentlich schon seit dem 1. Januar 2024 in der zweiten Stufe



sein, also einer Einnahmeaufteilung, was wir aber nicht sind, weil es offensichtlich dort Schwierigkeiten gibt, was nicht an den Unternehmen liegt. Das gehört zur Realität dazu. Manche Unternehmer haben gar keine Einnahmen. Ich habe Busunternehmen, die mir sagen: „Ich habe keine Einnahmen, bei mir kauft keiner mehr eine Fahrkarte im Bus, ich kann keine Schülertickets mehr verkaufen.“ Das ist auch erst einmal nicht so dramatisch, weil es den Rettungsschirm gibt, der das wieder ausgleicht. Aber es ist natürlich eine gewisse Ungerechtigkeit und man muss auch sagen, dass es nicht Sinn der Sache ist, dass Einnahmen irgendwo verbleiben, obwohl sie längst hätten unter denjenigen, die die Leistung erbringen, aufgeteilt werden müssen.

Dann ist man einen zweiten Weg gegangen. Jetzt gehe ich in die Richtung Digitalisierung, das wurde ja auch von Herrn Abel gefragt. Wir reden von einem Digitalisierungsschub, das ist richtig. Wir haben keine Papiertickets mehr, wir haben jetzt eine App oder wir haben eine Karte. Das ist schon mal gut, aber das ist längst keine Digitalisierung. Eine Karte ist noch nicht wirklich digital. Digital ist für mich etwas, wenn ich ein System habe, was ich nutzen kann. Wenn ich zum Beispiel in Amsterdam bin, dann habe ich einen Scanner und dann rechnet das System anschließend ab, wie viel ich gefahren bin und was ich bezahlen muss. Das ist für mich eine digitale ÖPNV-Welt, von der sind wir leider in Deutschland noch weit entfernt. Um uns herum haben die anderen EU-Mitgliedstaaten ihre Hausaufgaben besser gemacht, da ist das weitaus digitaler. Die Digitalisierung hilft den Fahrgästen, den Nutzern, weil sie immer alles dabei haben und nicht ihre Karte irgendwo vergessen. Ein Handy hat jeder normalerweise dabei. Das ist sehr hilfreich. Es ist aber auch notwendig – jetzt komme ich noch mal zu einem weiteren Punkt – für die sogenannte dritte Stufe der Einnahmeaufteilung, die ab 2026 stattfinden wird und muss. Bis dahin hat man entschieden, dass man nicht wirklich anhand der Leistungserbringung die Einnahmeaufteilung machen will, sondern dass man anhand der Postleitzahlen-Systematik der Kundinnen und Kunden eine Einnahmeaufteilung festlegt. Da sind wir aber noch nicht. Das hätte jetzt zum 1. Januar passieren sollen, ist aber noch nicht passiert. Das ist ein Übergangswegeszenario, was wir als BDO auch mittragen, wohlwissend aber, dass das mit einer leistungsgerechten Einnahmeaufteilung nichts zu tun

hat. Die Frage, wo ich mein Ticket kaufe anhand der Postleitzahl, sagt nichts darüber aus, wo ich die Leistung in Anspruch nehme, bei welchem Unternehmen ich im Bus oder Zug sitze. Das muss man der Ehrlichkeit halber auch sagen. Ich höre immer von vielen, die Postleitzahlen-Systematik sei doch leistungsgerecht. Nein, ist sie nicht! Es ist kein Wunschgedanke des BDO, dass es leistungsgerecht sein muss. Das ist eine Vorgabe der EU-Kommission, um Überkompensation und Ähnliches zu verhindern. Es muss das Geld dorthin gehen, wo die Leistung erbracht wird. Das sind die Unternehmen, die es bezahlt bekommen müssen. Davon sind wir im Moment noch weit entfernt. Es gibt aber Vorschläge in den Arbeitsgruppen der Länder. Es ist aber sehr schwierig, diese Vorschläge zu einem erweiterten Digitalisierungsschub voranzutreiben. Es gibt da wahnsinnige Beharrungskräfte. Es soll immer so bleiben, wie es jetzt ist. Es gibt eine Einnahmeaufteilung, die wird vor Ort geregelt. Da bleibt alles so. Das wird aber nicht funktionieren, weil wir jetzt schon erkennen können, dass wir massive Veränderungen in der Nutzung haben. Die sogenannte 17. Schublade „touristische Zwecke“: Die Kundinnen und Kunden fahren nicht nur da, wo sie das Ticket kaufen. Sie fahren damit in den Urlaub an die Ostsee. Wir stellen fest, dass wir in Reiseweiten von über 30 bis 50 km einen hohen Anstieg haben. Ja, es war mal als ÖPNV-Ticket gedacht. Wir stellen aber fest, es ist nicht mehr wirklich ein reines ÖPNV-Ticket. Aus meiner Sicht ist das auch nicht schlecht, weil die Menschen mit dem ÖPNV umweltfreundlich fahren. Aber man muss das auch bei der Einnahmeaufteilung berücksichtigen. Man kann nicht so tun, als fließe ein durch viele Freizeitaktivitäten und Urlaube genutztes Ticket am Ende einfach nur in eine örtliche Einnahmeaufteilung rein. Und man tut so, als wäre es immer schon so gewesen. Daher ist es unheimlich wichtig, dass man jetzt schon anfängt – denn 2026 ist quasi morgen –, sich mit der Digitalisierung, diesem Be-In/Be-Out-System, alldem, was dazu gehört – es gibt noch Beacon-Varianten, dass man gleich erkennt, wo der Fahrgast ist – zu befassen. Denn das Ganze muss auch datenschutzrechtlich konform sein, damit wir kein Tracking haben, wo Menschen quasi den ganzen Tag über getrackt werden, sondern nur dann, wenn sie in das Fahrzeug einsteigen. Dann wird erkannt, da ist jetzt jemand, der nutzt mein Fahrzeug, dann kann ich das anschließend für die Einnahmeaufteilung abrechnen.



Und ich habe auch noch Mehrwerte dadurch. Ich kann zum Beispiel erkennen, ob das Abteil voll ist oder welche Temperaturen darin sind. Geht die Klimaanlage? Das sind alles Dinge, die kann ich heutzutage schon – das können andere Mitgliedstaaten machen – über die App erkennen und dann kann ich mein Nutzungsverhalten auch daran anpassen. Für die Einnahmeaufteilung ab 2026 ist es essenziell. Wir sehen kein Deutschlandticket 2026, wenn es nicht gelingt, eine wirklich an der Nutzung orientierte Einnahmeaufteilung zu erreichen. Das wird sonst nicht funktionieren. Es wird Klagen geben, es wird „Hauen und Stechen“ geben. Die Unternehmen werden es nicht akzeptieren können, dass man so tut, als bliebe alles so, wie es war, wenn das Nutzungsverhalten ganz anders ist und man es bei der Einnahmeaufteilung aber nicht abrechnen kann. Und es gibt diese technischen Möglichkeiten. In der Schweiz, in Österreich wird das schon so betrieben. Es ist auch möglich, das in Deutschland so zu machen. Die Länder haben das auch erkannt und haben erste Entwürfe vorgelegt. Aber wenn Sie mich ehrlich fragen, finde ich, dass es noch viel zu schleppend vorangeht und es vielleicht auch hier aus dem Deutschen Bundestag heraus mit etwas Schub versehen werden muss. Das ist ja auch eine Frage der Finanzen. Natürlich kostet eine zunehmende Digitalisierung auch Geld. Das ist aber aus meiner Sicht wichtig für die Zukunft. Und wir können uns auch nicht der Digitalisierung, die viele andere schon haben, immer weiter verschließen. Das Deutschlandticket ist jetzt eine Chance. Es hat den ersten Schub gegeben und jetzt besteht die Chance, auch wirklich digitaler im ÖPNV zu werden, um damit auch eine faire und nicht einklagbare Einnahmeaufteilung für alle, ob Schiene, ob Bus, hinzubekommen. Daher werben wir massiv dafür. Wir würden uns freuen, wenn beim elften Änderungsgesetz eine ganz klare Linie dazu enthalten wäre, dass die Mittel auch wirklich so verwendet werden, dass sie dort ankommen, wo die Arbeit geleistet wird, nämlich bei den Unternehmerinnen und Unternehmern. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt Dr. Knierim für maximal vier Minuten das Wort geben.

Dr. Bernhard Knierim (Allianz pro Schiene): Vielen Dank! Herr Gelbhaar, Sie hatten nach der Spreizung eines Jahrestickets gefragt. Es ist oft so ein Richtwert bei Verkehrsunternehmen – bisher gab es ja auch schon Jahres- und Monatstickets –, dass die

Leute bei einem Jahresticket für zehn statt zwölf Monate bezahlen. Das wären dann 16,7 Prozent weniger. Das hätte in dem Fall den Charme, dass sich diese 58 Euro monatlich wieder auf 49 Euro reduzieren würden. Man könnte also die Botschaft senden, dass man den bisherigen Preis des Deutschlandtickets hält. Der zweite Teil der Frage war zum Familienticket. Dazu würde aus unserer Sicht auf jeden Fall gehören, dass man Kinder immer mitnehmen kann. Ich hatte ja beschrieben, dass sonst Probleme auftreten. Welches Ticket muss ich jetzt lösen? Für welchen Bereich? Und schön wäre natürlich angelehnt an die bisherigen Umwelttickets eine Zusatzfunktion, dass man die Partnerin oder den Partner im Freizeitverkehr, zum Beispiel nach 20 Uhr und an den Wochenenden, mitnehmen kann. Das hat einen besonderen Charme, weil das traditionell eher die Schwachlastzeiten im öffentlichen Verkehr sind. Das heißt, da nimmt man anderen Leuten keinen Platz weg, sondern das sind die Zeiten, wo man die Leute besonders in den öffentlichen Verkehr bringen will. Gleichzeitig würde man damit erheblich dazu beitragen, dass Menschen weniger mit dem Auto fahren und auch ihren Freizeitverkehr auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

Einen Aspekt würde ich gerne noch ergänzen, denn wir sprechen immer nur über die Kosten. Tatsächlich ist es laut Studien so, dass das Deutschlandticket rein volkswirtschaftlich gesehen, also wenn man die ganze Rechnung aufmacht, sogar Kosten einspart. Man steckt zwar auf der einen Seite Geld rein, es muss querfinanziert werden, aber wenn man den Nutzen durch die durchaus vorhandene und stark messbare Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr betrachtet, spart man die externen Kosten dieses Autoverkehrs ein. Das ist gar nicht so wenig. Die Studien dazu sind leicht unterschiedlich, aber gehen doch alle in die gleiche Richtung, zum Beispiel Krämer und Mietzsch haben sich damit befasst. Es gibt auch das Ariadne-Projekt vom MCC in Berlin. Die kommen immer so in die Größenordnung, dass ungefähr 400 bis 500 Millionen Pkw-Fahrten pro Jahr verlagert werden. Das ist schon eine ganze Menge. Von den Fahrten mit dem Deutschlandticket sind das zwischen, je nach Rechnung, die sehr Konservativen sagen fünf Prozent, die anderen sagen bis zu zwölf Prozent oder sogar noch mehr, die tatsächlich verlagerte Fahrten sind. Das ist tatsächlich ein erheblicher Erfolg des Deutschlandtickets. Krämer und Mietzsch rechnen aus, dass damit volkswirtschaftlich zwi-



schen 1,7 bis 2,4 Milliarden Euro eingespart werden, durch den Nutzen der eingesparten externen Kosten und zusätzliche Wertschöpfung bei Handel und Gastronomie. Ich denke, das sollte man schon noch mit im Blick haben. Es wurde auch mehrmals schon erwähnt, der Angebotsausbau ist ganz wichtig. Das möchte ich auch noch mal unterstreichen. Das ist wirklich das Entscheidende, denn wir holen mehr Leute in den öffentlichen Verkehr. Das wollen wir ja auch. Und wir hatten auch vor Corona schon ein Wachstum im öffentlichen Verkehr. Aber das Angebot muss mitwachsen. Das heißt Taktverdichtung, das heißt neue Linien und speziell im ländlichen Raum auch Reaktivierungen von Bahnstrecken. Das würde dann auch dazu führen, diese leidige Diskussion, ob denn die Menschen auf dem Land profitieren, ein bisschen abzumildern, weil dann eben auch Menschen auf dem Land stärker profitieren können. Es bleibt natürlich die Frage – Stichwort „dritte Finanzierungssäule“ –, wie soll man das Ganze finanzieren. Darauf gibt es eigentlich sogar im Koalitionsvertrag schon ganz gute Antworten, nämlich den Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen. Das wäre etwas, was aus unserer Sicht nicht in Vergessenheit geraten sollte und was eine gute Möglichkeit wäre, die Finanzierung zu ermöglichen. Es hätte in dem Fall auch den Charme, dass es eine doppelte Wirkung entfalten würde. Denn das, was man weniger will, was man bisher aus Umweltsicht zu Unrecht subventioniert, würde man nicht mehr subventionieren. Das würde dann teurer und gleichzeitig würde man damit den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Solch eine Mischung aus Push- und Pull-Maßnahmen, wie das die Verkehrswissenschaftler nennen, ist eigentlich besonders effektiv, um Leute in die richtige Richtung zu lenken, eben in Richtung der Verkehrswende. Daher möchten wir das, noch mal in Erinnerung rufen und stark propagieren. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Kiel d'Aragon das Wort für maximal acht Minuten.

Thomas Kiel d'Aragon (BVkom): Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Einladung! Als Verkehrsreferent des Deutschen Städtetages vertrete ich heute die Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände. Herr Donth hat eine Frage an mich gerichtet, nämlich ob die Kommunen und auch ganz gezielt die kreisfreien Städte, die Landkreise, die

die ÖPNV-Aufgabenträger sind, die Ausfallgaranten für das Deutschlandticket sind. Diese Frage kann man eigentlich sehr kurz beantworten: Nein! Zum einen ist es aufgrund der kommunalen Haushaltslage gar nicht möglich, dass wir Defizite von einer halben oder sogar einer ganzen Milliarde Euro auffangen. Daher macht es Sinn, sich über verschiedene Dinge Gedanken zu machen. Erstens: Wessen Ticket ist das eigentlich, das da eingeführt ist? Der Bund hat es vorläufig eingeführt. Im Gesetz, aktuell und unverändert, steht, die Länder führen ein Ticket ein. Von dieser Aussage hat ein Bundesland tatsächlich gesetzlich Gebrauch gemacht: der Freistaat Thüringen. In allen anderen Ländern gilt gesetzlich, regulatorisch gar nichts, sondern das Ticket wird von den Kommunen eingeführt, das heißt, den Landkreisen und den Städten als ÖPNV-Aufgabenträger. Eingeführt auf zwei Wegen: nämlich durch den Erlass einer sogenannten allgemeinen Vorschrift, nach den schon genannten europäischen Vorschriften, in der der Ticketpreis als Höchstpreis festgelegt wird, oder durch die entsprechenden Vertragsanpassungen der heute existierenden Dienstleistungsverträge, in denen ebenfalls dieser Ticketpreis als Höchstpreis festgelegt wird. Mit dieser Aussage – wir finanzieren das bis Ende 2024 – treten die Kommunen schon heute in die Haftung ein. Denn anders als das Erstattungs-system, das aufgrund von Billigkeitsleistungen die drei Milliarden verteilt – und wenn die aus sind, dann gibt es nichts mehr –, müssen wir in die Haftung rein, weil wir gesagt haben, bis zum 31. Dezember gilt der Höchstpreis 49 Euro. Das heißt, effektiv kann ich die Frage so beantworten: Wir sind schon in der Haftung. Und daher hat die ein oder andere Kommune auch dieses Ticket, diese Höchstpreisfestlegung auf September befristet, in der Hoffnung, dass dieser Gesetzentwurf, der für die Finanzierung des Jahres 2024 die nötige haushalterische Sicherheit gibt, verabschiedet wird. Der Freistaat Bayern hatte darauf gedrungen und das zur Voraussetzung gemacht. Diese Voraussetzung kommt jetzt relativ spät. Ich will nicht ausschließen, dass zurzeit der Höchstpreis fortgilt, obwohl diese Höchstpreisfestsetzung gar nicht verlängert worden ist. Das mag durchaus der Fall sein. Ich schaue Christiane Leonard an, die hat gesagt, sie müssten momentan auch auf irgendeiner „Nichtregelung“ fahren und weiter das Deutschlandticket anerkennen, obwohl regulativ zurzeit nichts dahinter ist. Mit der Überjährigkeit wird jetzt das Jahr 2024 aus-



finanziert. Das passiert wie folgt: Im Jahr 2023 sind ungefähr eine Milliarde Euro übrig geblieben. Warum? Weil wir erst im Mai angefangen haben und weil das Ticket erst hochfahren musste. Wir hatten nicht sofort elf Millionen Fahrgäste. Wir hatten noch alte Abos usw. Bis alle umgestellt hatten und in dem für sie günstigeren Abo waren, verging ein bisschen Zeit. Dadurch haben wir jetzt in diesem Jahr einen Zuschussbedarf von 4,2 Milliarden Euro, prognostisch. In 2023 waren es ungefähr zwei Milliarden Euro. Das heißt, mit zwei mal drei Milliarden Euro ist der Kuchen ungefähr gesichert. Da kann man sagen: Haken hinter, wenn jetzt die Überjährigkeit kommt. Für 2025 war die jetzt getroffene Entscheidung entsprechend notwendig, weil die MPK im letzten Herbst schon gesagt hat, mehr Geld gibt es nicht und weil der Finanzminister seit Mitte des Jahres gesagt hat, der Ticketpreis kann erhöht werden. Und er muss erhöht werden. Das hat offensichtlich seit der Jahresmitte bei niemandem einen Weckruf ausgelöst, doch gegebenenfalls noch einmal darüber nachzudenken, ob man auch von öffentlicher Seite zum Beispiel die Hälfte von neun Euro durch öffentliche Zuschüsse ersetzt. Dadurch muss der Ticketpreis jetzt so angehoben werden, dass er das Delta deckt, und auch da wieder in der Summe um 1,2 Milliarden Euro. Das heißt also, rein prognostisch kriegen wir jetzt für 2025 und 2026 eine Deckung hin und müssen nicht als Bürge eintreten. Aber wir wissen das erst nach einer Abrechnung, die im Jahr 2027 erfolgt. Dann wird gerechnet, ob wir da etwas zuschießen müssen oder ob das so durchgeht. Ganz schwierig ist die Lage nicht. Denn auch ohne dieses Gesetz sind die Mittel, um die es geht, für 2023 und 2024 ausgezahlt, also noch mit den fehlenden Beiträgen für die noch ausstehenden Monate November und Dezember, denn die werden in diesem Jahr monatlich ausgezahlt. Das heißt, zurzeit zahlen die Länder Mittel aus, von denen sie nicht wissen, ob sie wegen mangelnder Überjährigkeit zukünftig wieder vom Bund zurückgefordert werden. Das ist die Situation dieses etwas verspäteten Gesetzentwurfes, was zumindest das Jahr 2024 kurios macht. Das vielleicht zur Frage der Ausfallbürgschaft.

Jetzt habe ich sehr lange zu diesem Thema geredet und bin nicht auf die Frage von Herrn Gastel eingegangen, nämlich nach Effizienzsteigerungen bei den Verbänden. Zurzeit brauchen wir die Verbände händeringend, denn irgendjemand muss dieses riesige Abrechnungschaos, was hier gerade an-

steht, bewältigen. Ich bin sehr dankbar, dass der VRR oder andere Verbände das schultern können, denn die einzelnen ÖPNV-Aufgabenträger, 420 an der Zahl in der Bundesrepublik, würden das ohne diese Hilfe, und in den verbundfreien Räumen, jedenfalls nicht ohne weiteres schaffen. Klar, man kann Effizienzsteigerungen herstellen, wenn es letztendlich gar keine Verbundtarife mehr gibt. Wir haben beispielsweise den Kunden, der aus dem VRR des Herrn Wittke nach Köln fährt. Der hätte vorher 120 Euro monatlich im Abo gezahlt. Heute zahlt er 49 Euro und zukünftig 58 Euro. Der wäre sogar mit 89 Euro noch gut bedient gewesen. Das müssen Sie sich vor Augen führen. Sie unterstützen ja den einen oder anderen Abo-Umsteller, der vom Grundsatz her gar keine Klimawirkung entfaltet, denn er ist vorher schon klimaneutral gefahren. Das macht diese Preisgestaltung und das ganze System durchaus schwierig. Aber vom Grundsatz her kann man Effizienzgewinne erzielen. Dafür müsste allerdings das elfte Änderungsgesetz, über das wir hier noch gar nicht sprechen und das vom BMDV vom Grundsatz her jetzt vage für März nächsten Jahres angekündigt wird, dann Lösungen bieten, mindestens für den Beginn des Jahres 2026, damit überhaupt das Ticket fortgesetzt wird. Denn nach der Bundestagswahl wird keiner mehr ein Gesetz ändern können, was ab dem 1.1.2026 gilt. Darüber müssen Sie sich im Klaren sein. Wenn es keine gesetzliche Änderung gibt, dann wird es ein unmissverständliches Ende des Deutschlandtickets Ende 2025 geben, denn dazu steht nichts anderes im Gesetz. Daher mein dringender Appell: Wirken Sie auf das BMDV ein, auch diese Änderungen zu machen. Dann kann man auch langfristig über das Ticket nachdenken. Ich hoffe, dass sogar langfristig eine Lösung gefunden wird. Dann kann man auch mit all den Fragen der Effizienzsteigerung anfangen. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Dann haben wir jetzt Herrn Kaas Elias, auch mit maximal acht Minuten.

Alexander Kaas Elias (VCD): Danke, Herr Vorsitzender! Danke an Herrn Riexinger für die Fragen. Der VCD begrüßt grundsätzlich, die Novelle des Regionalisierungsgesetzes, so wie sie vorliegt, mit der die Gelder von 2023 auf 2024 übertragen werden können, um zumindest 2024 den Preis des 49-Euro-Tickets, wie wir es nennen, stabil halten zu können. Wir vermissen, dass es bis jetzt keine langfristige Lösung in diesem Gesetzentwurf gibt, gerade



über 2025 hinaus. Wir sehen aber die große Herausforderung, dass sowohl über den Preis als auch den gesamten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr im Rahmen des Deutschlandtickets weiter geredet werden muss. Gerade ab 2026 bleibt das offen. Wie ich schon angedeutet habe, ist der aktuelle Preis von 49 Euro für uns der richtige. Er ist für uns notwendig, um den Hochlauf des Deutschlandtickets fortzuführen. Laut VDV haben insgesamt 20 Millionen Menschen in Deutschland zumindest einmal das Deutschlandticket gekauft. Wenn klar ist, dass das Angebot dauerhaft existiert, vor allen Dingen, wenn der Preis stabil bleibt, könnten sich laut Umfragen mehr Menschen entschließen, das Ticket zu abonnieren. Dafür braucht es eine lange Phase mit einem stabilen Preis, um mehr Einnahmen zu gewinnen. Unter anderem hat der VDV in einer eigenen Untersuchung festgestellt, dass das Ticket mindestens zehn Jahre bereitgestellt werden müsste, damit ein dauerhafter Hochlauf erfolgen kann. So werden sich aktuell potenzielle Abonnenten überlegen, ob sich das Deutschlandticket für sie lohnt. Auch Unternehmen werden zögern, das Deutschlandticket als Jobticket anzubieten, solange unklar ist, in welcher Form es das Deutschlandticket 2026 überhaupt gibt. Die Mehrheit der Verkehrsverbünde und -betriebe passt ihre Tarife bis jetzt zögerlich an. Ich habe jetzt vom VRR gehört, dass er das gemacht hat. Der Hamburger Verkehrsverbund hat das auch gemacht. Wenn ich mir den VBB in Berlin-Brandenburg anschau, sieht das noch anders aus. Wir sehen durchaus noch Potenzial, das zu steigern. Solange es diese Unsicherheit gibt, werden diese Potenziale leider nicht gehoben.

Zur Finanzierung: Bis jetzt ist der Zuschuss von Bund und Ländern bei je 1,5 Milliarden Euro gedeckelt. Somit wird sich jedes Jahr die Frage stellen, wer übernimmt die Mehrkosten, die über die drei Milliarden hinaus entstehen. Das ist heute schon mehrfach angesprochen worden. Für uns braucht es eine langfristige, verlässliche Anpassung für die Übernahme der Mehrkosten. Wir sehen beide in der Pflicht, sowohl die Länder und – entgegen dem Gesetzentwurf – auch den Bund, verbindliche Regelungen zu finden, die dem gerecht werden. Wir fordern, dass die Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden ohne Nachteile für die Passagiere im öffentlichen Verkehr ermöglicht wird, vergleichbar mit der Aufteilung der Infrastrukturkosten zum Beispiel für Straßen. Wir sehen zum einen, dass die Länder schauen sollten, wie

sie ihre Mittel effizienter einsetzen, Vertriebsstrukturen zusammenführen und Tarife da, wo sie noch nicht angepasst sind, dem Deutschlandticket anpassen. Aber wir sehen auch gerade den Bund als Initiator des Deutschlandtickets mit in der Verantwortung, hier einen Beitrag zu leisten. Warum? Herr Dr. Knierim hat schon ein paar Beispiele genannt. Gestern ist die Studie des Ariadne-Projekts veröffentlicht worden. Die zeigt unter anderem, dass die Anzahl der Zugfahrten auf einer Strecke von mehr als 30 bis 50 km um 30,4 Prozent gestiegen ist, und dass die Nutzung des Autos gleichzeitig um 7,6 Prozent abgenommen hat. Damit hat es im Modal Split auf der Schiene eine Steigerung um etwa zwei Prozentpunkte gegeben und es sind auch 6,7 Millionen Tonnen CO₂ eingespart worden. Das entspricht 4,7 Prozent der gesamten Emissionen des Verkehrs. Wir sehen, dass das 49-Euro-Ticket durchaus eine verkehrs- und klimapolitische Wirkung entfaltet. Wir haben mit der Klima-Allianz und der Arbeiterwohlfahrt auch eine eigene Studie durchgeführt, nach der bei einer Verlagerung von zehn Prozent des Verkehrs von der Straße auf den ÖPNV etwa 19 Milliarden Euro gesellschaftliche Kosten und auch zugleich etwa sechs Milliarden Tonnen CO₂ eingespart werden könnten. Das wäre somit auch ein Beitrag, der sich gesamtwirtschaftlich, volkswirtschaftlich rechnet und die Klimaschutzziele des Bundes erfüllt. Daher ist das eigentlich ein Instrument, das unserer Auffassung nach fortgeführt werden müsste, um diese Ziele zu erreichen. Andererseits werden laut Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz auch 25 Milliarden Euro jährlich in den Verkehr fließen. Es wurde festgestellt, dass damit die Klimaschutzziele des Bundes konterkariert werden. Wir sehen daher die nachhaltige Mobilität noch nicht auf dem richtigen Weg. Der Koalitionsvertrag sieht vor, umweltschädliche Subventionen abzubauen. Aktuell ist uns seitens der Bundesregierung nicht bekannt, welche Maßnahmen sie beabsichtigt. Aus einzelnen Fraktionen haben wir Vorschläge gehört, die aber bisher noch nicht zu entsprechenden Regelungen geführt haben. Für uns als VCD ist wichtig, dass es ein verlässliches Leistungsangebot gibt. Das gehört für uns zur Daseinsvorsorge. Nur wenn es dauerhaft ein verlässliches Angebot sowohl in der Stadt als auch auf dem Land gibt, mit einem stabilen Preis, werden sich mehr Menschen bei der Entscheidung über den Wohnort und der Anschaffung eines Pkw überlegen, ob – wie es Herr Waschke gesagt hat –



sie sich einen Zweit- oder Dritt-Pkw anschaffen oder es andere Möglichkeiten gibt, am Wohnort mobil zu sein. Das bedeutet etwa, dass man im ländlichen Raum etwa nur noch einen Pkw benötigt, aber nicht mehr zwei oder drei. Wir sehen die Schweiz als Vorbild, wo die Bundesebene den regionalen und kommunalen Verkehr mitfinanziert, wenn Kommunen dies beantragen. Unser Ziel ist die Mobilitätsgarantie, wie sie in Baden-Württemberg angestoßen worden ist, um bundesweit verlässliche Verbindungen zu haben. Orte ab 200 Personen sollten mit einem stündlichen Angebot versorgt werden, damit eine verlässliche Alternative zum eigenen Pkw besteht. Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann darf Herr Görnemann die Runde abschließen, maximal acht Minuten.

Jan Görnemann (BSN): Vielen Dank! Ich darf als letzter Redner zusammenfassen, dass Einigkeit unter uns besteht, das Deutschlandticket als Erfolg zu werten. Die Fragen und Statements zeigen aber, welche Themen für die Zukunft anstehen. Lassen Sie mich den Blick nach vorne richten, gerade wenn es um die dritte Finanzierungssäule geht. Darauf liefen die Fragen letztlich hinaus. Die Reaktivierung von Strecken ist nicht umsonst zu haben. Im Unterschied zur Straße funktioniert die Schiene etwas anders, einzelne Strecken bringen nicht automatisch auch linear entsprechende Leistungssteigerungen hervor. Denn das Schienennetz wird durch die Knoten bestimmt. Und die Knoten sind heute überlastet. Wir haben mit Leistungssteigerungen, egal ob durch Reaktivierung von Nebenstrecken oder durch Kapazitätssteigerungen mit Doppelstockzügen oder längerer Behängung in den letzten 30 Jahren bereits einen großen Erfolg in den Nachfragezahlen erreicht. Dieser Erfolg ist gefährdet, weil wir mit den Möglichkeiten und Optionen, die wir haben, am Ende sind. Ich kann jedem nur raten, am Freitagnachmittag mal in Dortmund, Hannover, Würzburg oder Mannheim umzusteigen. Wie man sich weitere Steigerungen noch vorstellen will, bleibt ein Rätsel. Wie will man in vollkommen überfüllte Doppelstockzüge noch mehr Fahrgäste bekommen? Ein gängiger Witz unter Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern ist, eine dritte Etage in den Doppelstockzug einzuziehen. Das heißt, es ist auch Ihre Aufgabe, wenn wir eine solche Tarifmaßnahme als Erfolg ansehen, eben auch in die Infrastruktur der Schiene zu gehen und diese Infrastruktur entsprechend weiter zu fördern. Mit

Verlaub, wenn man in den Infrastrukturzustandsbericht der Deutschen Bahn geschaut hat, sind wir alle offenbar in den letzten Jahren irgendwie deutlich „hinters Licht geführt worden“. Denn erst mit Philipp Nagl und anderen Kollegen, die sich mit Verve der Infrastruktur der Deutschen Bahn widmen, stellen wir fest, dass die Infrastruktur bei Weitem nicht so gut ist, wie sie in den letzten Jahren immer dargestellt wurde. Das ist auch die Verantwortung der Länder. Offenbar waren die Länder nicht laut genug und die Länder waren auch nicht deutlich genug, in den letzten Jahren klar zu machen, dass die Pünktlichkeitsdilemmata, dass die Qualitätsdilemmata, die wir ja schon die letzten Jahre auf der Schiene erlebt haben, ihre Ursachen in erster Linie darin haben, dass die Infrastruktur nicht ausreichend ist, dass Überholungen von verspäteten Fernzügen auf der Tagesordnung stehen, dass entsprechende Anlagen nicht zur Verfügung stehen, Züge vorzubereiten, zu behandeln, dass entsprechende kurzfristige Sperrungen erfolgen mussten, dass Infrastruktur, Optionen und Möglichkeiten, Züge zu betreiben, in den Grundlagen unzureichend vorhanden waren. Deshalb unser klarer Appell einerseits an den Bund natürlich: Konzentrieren Sie sich mehr auf die Knoten! Diese sogenannten Hochleistungskorridorsanierungen stellen wieder den Zustand her, der als normal angesehen werden soll. Das ist keine Investition für eine Steigerung in der Zukunft. Solange Strecken wie Dortmund-Münster beispielsweise eingleisig sind, wo jeder Laie immer „vom Baum fällt“, wenn man über das Kamener Kreuz auf sechsstreifigen Autobahnen unterwegs ist, dass die parallele Haupteißenbahnstrecke weiter eingleisig ist. Auch wenn es Absichten gibt, das zu ändern, sie wird noch viele Jahre eingleisig bleiben. Wir haben weiterhin Themen, die an den Bund zu adressieren sind, genauso wie wir Themen haben, die an die Länder zu adressieren sind. Da geht auch ein Großteil der Regionalisierungsmittel hin. Ich darf darauf hinweisen, Investitionen auf Kundenwunsch werden durch die Länder in erster Linie angestoßen, wenn es darum geht, weitere Bahnsteige, Treppenanlagen und Fahrgastinformationen oder Leistungsweiterungen durch Infrastruktur, durch Weichen, durch Abstellanlagen aufzubauen. Das sind bei DB InfraGO alles Investitionen auf Kundenwunsch. Und damit geht auch einher, dass wir natürlich Anschlussbeziehungen herstellen zu Bussen, zu Busbahnhöfen. Das sind alles Dinge, die die Länder



entsprechend erstellen. Wir haben großen Erfolg in vielen Bundesländern mit der Marke „Plusbus“ oder auch „Landesbus“, dass wir jenseits der Schiene in einer vergleichbaren Qualität SPNV quasi auf die Straße bringen und mit dem ÖPNV überregionale Busverbindungen herstellen. Das sind Mittel, die die Länder dort aufbringen und alles Möglichkeiten, Regionalisierungsmittel dafür zu nutzen. Da wir 16 ÖPNV-Gesetze haben – ein Ergebnis der Bahnreform von 1994 und 1996 –, haben wir da unterschiedliche Ausprägungen. Ich darf um Nachsicht bitten, hier jetzt keine Zahlen zu nennen. Die Länder geben das an das Bundesverkehrsministerium. Das Bundesverkehrsministerium stellt die Verwendung der Regionalisierungsmittel zusammen und Ihnen ja hier im Bundestag zur Verfügung.

Ich darf abschließend noch sagen, ich finde es gut, sich das Ziel zu setzen, Strecken zu reaktivieren. Die Reaktivierung einer Strecke ist je nach Zustand manchmal teurer als sie neu zu bauen. Es gibt bedingt durch ehrenamtliches Engagement einzelne Strecken, die in einem sehr guten Zustand sind. Dort haben sich Verbände, Vereine jahrzehntelang engagiert. Da ist es dann etwas einfacher. Es gibt aber genauso Strecken, die waren nie im Besitz oder im Betrieb der Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Reichsbahn, sondern sind noch von den Strukturen her Landeseisenbahn oder Preußische Staatsbahn mit einem entsprechenden Infrastrukturzustand, wie etwa alle 300 Meter ein Bahnübergang. Es ist so teuer, das zu reaktivieren, dass ein Neubau besser wäre. Über eine Streckenreaktivierung entsprechende Verschiebungen von Kapazitäten zu erreichen – ich traue mir zu, das Streckennetz in Deutschland sehr gut zu kennen, vielleicht nicht zu 100 Prozent, aber doch zu 90 Prozent –, mir ist nirgendwo bekannt, dass das irgendwo funktioniert. Lassen Sie mich zum Ende folgen-

de Botschaft an Sie richten: Achten wir darauf, dass wir bei dem Erfolg des Deutschlandtickets nicht den Anschluss verlieren, sondern weitreichende Investitionen in das Streckennetz tätigen und die entsprechende Unterstützung auch für die Verkehrsunternehmen auf der Schiene bereitstellen. Da ist noch viel Luft. Ich darf erinnern, in der Schweiz fahren 16-Wagen-Doppelstock-Züge im Nah- und im Fernverkehr. Davon sind wir weit entfernt. Wir in Deutschland haben aber teilweise Bahnsteige für nur fünf Wagen an den Strecken und lassen damit viel Potenzial liegen. Wir sehen, was es einfach für enorme Investitionen in den nächsten Jahren in das Streckennetz bedarf. Lassen Sie mich noch mal deutlich sagen: Es muss in den nächsten Jahren in die Knoten des Streckennetzes der DB InfraGO investiert werden. Dann stehen die Länder selbstverständlich mit der Bereitschaft zur Verfügung, weitere Angebote auf diese Investitionen zu setzen und weitere Verkehre zu verdichten. Ein Stundentakt hat sich in den letzten 20 Jahren etabliert. Es war ein Riesenerfolg, eine entsprechende Nachfrage zu generieren. Wir stellen aber auch fest, dass heute oftmals ein Stundentakt schon nicht mehr ausreichend ist und wir entsprechende Verdichtungen liefern müssen, damit die Menschen bereit sind, das Angebot zu nutzen. ÖPNV und SPNV von früh bis spät anzubieten, ist Daseinsvorsorge. Das muss auch auskömmlich finanziert sein. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich darf mich recht herzlich bei Ihnen, Frau Leonard, und bei Ihnen, meinen Herren, bedanken. Jetzt werden wir natürlich das, was Sie uns alles mit auf den Weg gegeben haben, in die Beratungen mitnehmen, sowohl im Ausschuss als auch in den Fraktionen. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Nachmittag und eine gute Woche. Ich schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 13:04 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender