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

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf grundsätzlich. Denn hiermit werden wichtige Maßgaben zur weiteren Finanzierung des Deutschlandtickets festgeschrieben, auf die sich auch Bund und Länder im November 2023 im Rahmen einer MPK verständigt hatten. Darauf hinaus berücksichtigt der Gesetzentwurf wichtige Beschlüsse der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom April 2024. So wird etwa mit der Gesetzesinitiative die **Überjährigkeit der Mittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets** auf den Gesamtzeitraum 2023 **bis 2025** sichergestellt. Damit können die nicht in Anspruch genommenen Mittel aus dem Jahr 2023 überjährig im Gesamtzeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 31. Dezember 2025 verwendet werden. In Summe handelt es sich dabei um einen Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von 4,5 Mrd. Euro. Positiv anzumerken ist ferner, dass das BMDV im Rahmen der zurückliegenden Länder- und Verbändeanhörung verschiedene Änderungsvorschläge berücksichtigt hat. Dazu gehört unter anderem, dass Verschärfungen für die Vorlage von Nachweisen über die Verwendung der Regionalisierungsmittel in den Ländern wieder aus dem Gesetzentwurf gestrichen worden sind. Dies hätte andernfalls in bestimmten Fällen zu einer Kürzung der Regionalisierungsmittel für 2025 geführt.

Zugleich stellt die vorliegende Änderung des Regionalisierungsgesetzes immer noch **keine hinreichende Grundlage zu einer dauerhaften Finanzierung** des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus dar. Genaugommen hat sich die strukturelle Unterfinanzierung der Branche seit der Einführung des Tickets sogar nochmals verschärft. Eine langfristige Finanzierungsperspektive ist aber auch deswegen wichtig, weil sich Verkaufszahlen und Nutzung nur steigern werden, wenn Kundinnen und Kunden wissen, wie sich der Preis des Deutschlandtickets und das Fahrtenangebot entwickeln. Im Übrigen fehlen mangels einer Langfristperspektive Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung, zur Schaffung von neuen Entscheidungsstrukturen oder auch zum Aufbau einer zentralen digitalen Vertriebsplattform, die jährlich Effizienzgewinne in Millionenhöhe verspräche. Zudem ließen sich mit einer langfristigen Finanzierung die Strukturen im deutschen ÖPNV entflechten und ein für das Erreichen der Klimaschutzziele notwendiges Fahrgastwachstum von sicher 30 Prozent realisieren. Der VDV schlägt daher vor, dem Deutschlandticket und seiner Finanzierung eine Langfristperspektive von mindestens zehn Jahren zu geben. Hierzu bedarf es einer weiteren Änderung in § 9 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes, mit der die zeitliche Befristung bis zum Jahr 2025 gestrichen und der Finanzierungsbeitrag des Bundes in Höhe von 1,5 Mrd. Euro jährlich bedarfsgerecht dynamisiert wird.

Ferner beinhaltet der Gesetzentwurf auch eine Neuregelung, die aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs abzulehnen ist. Dabei handelt es sich um eine „haushaltkskonsolidierende Maßnahme“ des Bundes, die eine **Verschiebung der Auszahlung von 350 Mio. Euro** an Reg.-Mitteln von 2025 (pro Monat minus ein Zwölftel des gesetzlich verankerten Auszahlungsbetrags) an die Länder auf Dezember 2026 vorsieht. Natürlich ist nachvollziehbar, dass alle Sektoren einen Beitrag leisten müssen, die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Zugleich gefährdet eine solche Verschiebung die ÖPNV-Finanzierung und damit die Sicherung der Daseinsvorsorge. Die Folge ist, dass auf Länderseite der o. g. Betrag vorfinanziert werden müsste, um bereits eingegangene vertragliche Verpflichtungen für SPNV-Betriebsleistungen zu bezahlen. Vielerorts wird eine zusätzliche Finanzierungsbelastung die Folge sein, zumal die Regionalisierungsmittel in ihrer

derzeitigen Höhe ohnehin nicht auskömmlich sind. Erste Länder wie zum Beispiel Schleswig-Holstein bestellen daher bereits SPNV-Betriebsleistungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ab und auch in anderen Ländern besteht ein hohes Risiko für Abbestellungen von SPNV-Leistungen.

Kurz: Artikel 1 Nummer 1 im Gesetzentwurf sollte gestrichen werden.

Auch Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe d des Gesetzentwurfs sollte aus Sicht des Öffentlichen Personenverkehrs gestrichen werden. Andernfalls können reguläre Regionalisierungsmittel nicht für evtl. weitere Tarifabsenkungen beim Deutschlandticket eingesetzt werden. Vor allem die Finanzierung der Umstellung von **Schüler- und Semestertickets** auf das Deutschlandticket wird damit gefährdet.

Abschließend ist anzumerken, dass für die Sicherung der Angebote im Öffentlichen Personenverkehr die **Notwendigkeit einer grundsätzlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel** ab dem Jahr 2026 besteht. Bereits das Gutachten der Firma Ramböll, das im Auftrag des BMDV erstellt wurde, hat für das „Basisszenario mit Deutschlandticket und Erlösvariante 1“ im Zeitraum von 2026 bis 2031 einen Finanzierungsbedarf für den ÖPNV in Höhe von rund 40 Mrd. Euro ausgewiesen. Davon entfallen mindestens 22 Mrd. Euro auf zusätzliche Regionalisierungsmittel des Bundes, die ab dem Jahr 2026 um 3 Mrd. Euro mit jährlich anwachsenden Beträgen aufzustocken sind.