

## Stellungnahme

zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Kontakt  
**Dr. Bernhard  
Knierim**

Referent für  
Verkehrspolitik &  
Projekte  
030. 246 25 99 - 31  
[bernhard.knierim@  
allianz-pro-schiene.de](mailto:bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de)

Lobbyregister-Nr.:  
**R000866**

### Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene wertet die Einführung des Deutschlandtickets grundsätzlich positiv. Die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs mit Bus und Bahn ist durch das Deutschlandticket für die Bürgerinnen und Bürger ganz erheblich einfacher geworden. Die Attraktivität des Tickets spiegelt sich in steigenden Nutzerzahlen. Eine klare Finanzierungsperspektive ist die Voraussetzung für eine Verstetigung des Deutschlandtickets, die wiederum weitere Menschen zum dauerhaften Umstieg auf Bus und Bahn bewegen kann.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Finanzierung des Deutschlandtickets bis 2025 geregelt werden soll und zugleich auch die Möglichkeit geschaffen werden soll, bislang nicht in Anspruch genommene Mittel für das Deutschlandticket überjährig verwenden zu können.

### Anmerkungen im Einzelnen

Gleichwohl sehen wir einige Regelungen des Gesetzentwurfes kritisch. Dazu im Einzelnen:

#### *Zu Artikel 1 – Nr. 1*

Die vorgeschlagene Ergänzung eines neuen Absatzes 15 in § 5 des Regionalisierungsgesetzes lehnen wir ab. Eine Kürzung oder zeitliche Streckung der Regionalisierungsmittel führt gerade nicht zu Finanzierungs- und Planungssicherheit bei Deutschlandticket und Nahverkehrsangebot. Die im Gesetzentwurf zur Begründung herangezogene „notwendige Haushaltskonsolidierung“ überzeugt nicht. Im Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungskoalition ist zum Zweck der Haushaltskonsolidierung der Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen angekündigt (vgl. Koalitionsvertrag, S. 162),

allerdings bislang nicht realisiert. Allein im Verkehrsbereich besteht hier ein jährliches Einsparpotenzial in Milliardenhöhe. Solange dieses Einsparpotenzial nicht ausgeschöpft ist, ist nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet im Bereich des klimaschonenden öffentlichen Nahverkehrs Kürzungen vorgenommen werden sollen.

*Zu Artikel 1 – Nr. 2, Buchstabe d)*

Das vorgeschlagene Verbot der Verwendung von Regionalisierungsmitteln für die Finanzierung von aus dem Deutschlandticket abgeleiteten Tarifangeboten durch Änderung des § 9, Abs. 6, Satz 4 des Regionalisierungsgesetzes lehnen wir ab. Für eine hohe Marktdurchdringung des Deutschlandtickets ist es sinnvoll, besondere Angebote für Studierende, Schüler oder Auszubildende zu ermöglichen. Zudem können Regionalisierungsmittel grundsätzlich auch für Tarifangebote verwendet werden. Warum diese Möglichkeit nun für ein bestimmtes Tarifangebot, nämlich das Deutschlandticket, eingeschränkt werden soll, ist nicht nachvollziehbar.

## Weiterentwicklung des Deutschlandtickets

Zusätzlich zu dem vorliegenden Gesetzentwurf möchten wir uns noch zur aus unserer Sicht notwendigen Weiterentwicklung des Deutschlandtickets äußern.

Seit dem Start des Deutschlandtickets gibt es immer wieder Diskussionen über die Finanzierung und die Zukunft desselben. Dadurch wird das Ticket permanent öffentlich in Frage gestellt, was mit Blick auf die gewünschte Verkehrswende schädlich ist. Nur wenn die Kundinnen und Kunden sich darauf verlassen können, dass das Ticket ein dauerhaftes Angebot bleibt, werden sie sich zum längerfristigen Umstieg auf den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr entschließen. Zu dieser Verlässlichkeit gehört aber auch eine längerfristige Preisgewissheit. Denkbar wäre eine Preisgarantie für einen längeren Mindestzeitraum oder eine Kopplung an die Inflationsrate. Auf jeden Fall muss von der Politik das Doppelsignal ausgehen, dass erstens das Deutschlandticket dauerhaft angeboten wird und zweitens der Preis attraktiv bleibt.

Sinnvoll wäre aus unserer Sicht zudem ein vergünstigtes Jahresticket: Wer das Deutschlandticket für das ganze Jahr erwirbt, sollte dafür mit einem günstigeren Preis belohnt werden. Der Verzicht auf monatsweise Kündigung und Neukauf spart den Verkehrsverbünden und Unternehmen viel Aufwand, und das langfristige Abonnement trägt zu einer verlässlichen Einnahmeplanung bei.

Gestärkt werden sollte zudem das attraktive Angebot des Deutschlandtickets als Firmenticket. Damit können viele Pendlerinnen und Pendler vom Umstieg auf den öffentlichen Verkehr überzeugt werden. Außerdem trägt eine Erhöhung der Anzahl von Firmentickets zur Verstetigung der Einnahmen bei, so dass der Zuschussbedarf durch die öffentliche Hand für das Deutschlandticket gesenkt werden könnte. Die öffentliche Hand könnte dabei mit gutem Beispiel vorangehen und allen Mitarbeitenden im öffentlichen Dienst das Deutschlandticket als Lohnzusatzleistung gewähren.



Für Menschen mit geringem Einkommen sollte ein Sozial-Deutschlandticket zu einem deutlich verringerten Preis (z.B. 29 Euro) angeboten werden. Dies ist insbesondere in Anbetracht der nun beschlossenen Preissteigerung für das Deutschlandticket geboten, da den Marktuntersuchungen zufolge schon der jetzige Preis von 49 Euro für viele Menschen mit geringem Einkommen zu teuer ist. Da es sich um eine soziale Maßnahme handeln würde, müsste die Differenz zum vollen Ticketpreis aus dem Sozialbudget finanziert werden.

Die Attraktivität des Deutschlandtickets könnte zudem wesentlich gesteigert werden, wenn auch die Mitnahme von Kindern unkompliziert ermöglicht würde. In Umfragen wird immer wieder als einer der entscheidenden Vorteile genannt, dass das Deutschlandticket die Notwendigkeit der Befassung mit unterschiedlichen Tarifsystemen vermeidet. Gleichwohl endet dieser Vorteil bislang, wenn für mitreisende Kinder wiederum eigene Tickets gelöst werden müssen. Dies führt dazu, dass Fahrten mit Kindern eher mit dem Auto als mit dem öffentlichen Verkehr durchgeführt werden. Daher wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, die Mitnahme von Kindern und ggf. abends und am Wochenende auch einer Partnerin oder eines Partners mit dem Ticket zu ermöglichen – entweder als standardmäßige Funktion des Tickets oder als zubuchbare Option. Dies könnte einen weiteren Beitrag dazu leisten, insbesondere Freizeitfahrten auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

Nicht zuletzt bleibt unabhängig vom Deutschlandticket die Verbesserung des Angebots ein entscheidendes Anliegen, das seitens des Bundes durch eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie des GVFG-Bundesprogramms unterstützt werden sollte. Auf viel genutzten Linien sind Taktverdichtungen notwendig, und zusätzlich sollte das Angebot durch neue Linien auch in der Fläche verbessert werden. Insbesondere im ländlichen Raum können Reaktivierungen von Bahnstrecken und neue Bus- und Bahnlinien zu einem attraktiveren Angebot beitragen. Denn im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse sollten alle Menschen unabhängig von ihrem Wohnort vom Deutschlandticket profitieren können. Dies gelingt jedoch nur mit einem flächendeckenden und attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs.

