

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)139-B**

24. Februar 2023

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

Stellungnahme des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)

Siehe Anlage

Stellungnahme des bdo zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Der bdo bedankt sich für die Möglichkeit, die Verbandsposition zum Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzustellen und nimmt wie folgt Stellung.

1. Rechtssicheren Ausgleichsanspruch für Unternehmen herstellen.

Die Einführung des Deutschlandtickets kommt für den Busmittelstand zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt. Nach drei Jahren Coronapandemie und Abhängigkeit von einem ÖPNV-Rettungsschirm ist die Eigenkapitaldecke der privaten Unternehmen aufgebraucht. Hinzu kommt die durch den Krieg auf die Ukraine verursachte Dieselmotorenexplosion, die zusätzliche dramatische Auswirkungen auf die Busbranche hat. Bis heute haben die Unternehmen den exorbitanten Dieselmotorkostenanstieg völlig allein zu tragen. Weder konnten sich Bund und Länder auf zusätzliche Regionalisierungsmittel für Dieselmotorkostenhilfen einigen, noch hat die Bundesregierung unter Federführung des BMWK die Busunternehmen im Rahmen der KMU-Hilfen unterstützt. Während Länder, wie Österreich den von der EU zur Verfügung gestellten Beihilferahmen auch auf Diesel anwenden, hat sich die Bundesregierung bewusst gegen Hilfen für Busunternehmen zur Abmilderung der Energiekrise-Folgen gestellt. Trotz massiver Warnungen und Apelle durch den bdo und seiner Landesverbände hat sich die Bundesregierung dafür entschieden, den Busmittelstand bei der Bewältigung dieser immensen Krisensituation „im Regen stehen zu lassen“.

Das Deutschlandticket wird nicht abzusehende Auswirkungen auf die deutsche ÖPNV-Landschaft haben. Zunächst werden die Fahrgäste erheblich vom neuen Angebot profitieren und finanziell entlastet. Der niedrige Preis des Angebots sorgt dafür, dass es das dominierende Tarifprodukt werden wird. Neben dem Deutschlandticket werden nicht viele Zeitkarten bestehen können. Auch im Bereich der Einzelfahrtausweise im SPNV wird es deutliche Verschiebungen geben. In vielen Fällen wird es sich schon bei einer Hin- und Rückfahrt über mittlere Strecken lohnen, ein Deutschlandticket anstelle von zwei Einzelfahrscheinen zu buchen. **Gleichzeitig wird das Deutschlandticket auch erhebliche Folgen für die Verkehrsunternehmen selbst haben. Ein Grundpfeiler der ÖPNV-Finanzierung, die Ticketeinnahmen, wird durch staatliche Vorgaben drastisch geschwächt. Entsprechend wichtig ist es beim Deutschlandticket, sorgfältig vorzugehen, um sicherzustellen, dass diese Mindereinnahmen den Unternehmen ausgeglichen werden.**

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Deutschlandticket zum 1. Mai 2023 einzuführen. Da eine grundsätzlich mit der Einführung eines solchen Tickets notwendige bundesweite Einnahmeaufteilung nicht innerhalb von Monaten zu entwickeln und umzusetzen ist, soll im Rahmen einer Übergangsphase bis mindestens Ende 2024 die bestehende ÖPNV-Rettungsschirm-Systematik auf Basis der Einnahmen von 2019 angewendet werden. Dies wurde im Sommer 2022 mit dem 9-Euro-Ticket zwar ebenfalls so gehandhabt. **Das Deutschlandticket ist aber anders als das 9-Euro Ticket nicht als kurzfristige und auf 3 Monate begrenzte Sozialmaßnahme zur Entlastung der privaten Haushalte aufgrund kriegsbedingt gestiegener Energiekosten anzusehen und damit verfassungs- und beihilferechtlich anders zu bewerten. Entsprechend müssen neue Wege gegangen werden, um das Deutschlandticket rechtssicher umsetzen zu können.**

Bislang erfolgte der Ausgleich von Coronaschäden aus dem ÖPNV-Rettungsschirm über öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) bei Direktvergaben, Brutto- und Nettoverträgen und über sog. „Not-öDA“ bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Über einen „Not-öDA“, der unter bestimmten Voraussetzungen über einen Zeitraum von höchstens 2 Jahren entsprechend der EUVO 1370/07 vergeben werden kann, wird die Verkehrsleistung aus der Eigenwirtschaftlichkeit in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführt, allerdings mit der Vereinbarung, dass der Verkehr mit Ende der „Notsituation“ wieder in die Eigenwirtschaftlichkeit zurück überführt wird. Der Ausgleich von Hilfen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm über allgemeine Vorschriften (AV) erfolgte nur in Ausnahmefällen.

Aufgabenträger waren nicht verpflichtet einen Ausgleich über den ÖPNV-Rettungsschirm an die Unternehmen auszusahlen. Der Rettungsschirm basierte bislang auf einer Billigkeitsrichtlinie ohne Rechtsanspruch auf Ausgleich von Corona-Schäden. Über eine Leitlinie haben die Länder den Aufgabenträgern Hilfen für die Umsetzung der Auszahlungen an die Hand gegeben. Auch der Ausgleich der Mindereinnahmen aufgrund des 9-Euro-Tickets erfolgte größtenteils hierüber, obwohl es eigentlich weder eines öDA noch einer AV bedurft hätte, da die Bundesregierung Ausgleichsleistungen aus dem 9-Euro-Ticket nicht als Beihilfen eingestuft hatte.

Ob das Deutschlandticket ebenfalls nicht als Beihilfe einzustufen ist, ist zurzeit allerdings völlig offen. Gespräche mit der EU-Kommission wurden hierzu noch nicht mit einem Ergebnis geführt. Diese Gespräche sind inoffiziell und kein reguläres Notifizierungsverfahren. Am Ende des Prozesses wird es keinen „Freibrief“ der EU-Kommission für die Einführung des Deutschlandtickets geben. Im besten Fall wird die Kommission, sofern sie das Deutschlandticket nicht als Beihilfe wertet, einen „Comfort Letter“ ausstellen und damit verdeutlichen, dass sie zum Zeitpunkt der Ausstellung diese Auffassung vertritt. Dieser „Comfort Letter“ ist jedoch nicht „gerichtsfest“ und kann im Rahmen einer gerichtlichen Prüfung gekippt werden. Darüber hinaus kann sich die Einschätzung der Kommission jederzeit ändern. Das Risiko tragen dabei die Unternehmen. Damit ist bislang beihilferechtlich nicht geklärt, dass die Unternehmen bei Anwendung des Tarifs einen entsprechenden Ausgleich ihrer Mindereinnahmen erhalten. Sollten sich die Ausgleichsleistungen als unzulässige Beihilfen herausstellen, liegt das Rückzahlungsrisiko und damit die komplette Haftung bei den Verkehrsunternehmen.

Zudem ist der bdo der Auffassung, dass der Bundesgesetzgeber im Rahmen dieser RegG-Änderung die bundesweit überall gleichermaßen geltende Anwendung des Deutschlandtarif in Höhe von 49 Euro gesetzlich ausdrücklich normieren und mit einer Tarifgenehmigungsfiktion samt Tarifvorgabe mit Ausgleichsmechanismus versehen muss. Wenn der Bundesgesetzgeber ein solches Ticket aus politischen Gründen einführen möchte, dann MUSS er zwangsläufig auch die damit verbundenen Regelungen zur Umsetzung und zum Kostenausgleich für die Unternehmen treffen. Entsprechend kann es kein Deutschlandticket geben, ohne dass in diesem Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes eine Tarifvorgabe samt einer Tarifgenehmigungsfiktion geregelt wird.

In keinem Fall funktioniert der bisherige Weg über eine Billigkeitsrichtlinie ohne staatliche Tariffestsetzung und damit ohne Rechtsanspruch der Unternehmen auf Ausgleich der Tarifsenkungsmaßnahme für das Deutschlandticket. Während es sich bei Coronahilfen um eine freiwillige Leistung des Staates handelte, den Unternehmen in Krisenzeiten beizustehen, stellt das Deutschlandticket eine politisch beschlossene Tarifsenkungsmaßnahme dar. Die Unternehmen sollen verpflichtet werden, Fahrgäste zu einem verbilligten Tarif zu befördern. Hintergrund für diese Maßnahme sind grundlegende klima- sowie sozialpolitische Ziele. Die Maßnahme stellt damit klassisch eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach der EUVO 1370/07 dar, denn es gibt keinen betriebswirtschaftlich nachvollziehbaren Grund, warum ein Unternehmen freiwillig auf Fahrgeldeinnahmen verzichten sollte.

Die gewünschte bundesweite Geltung des Deutschlandtickets kann nur erfolgen, wenn sichergestellt wird, dass das Deutschlandticket auch überall im ganzen Bundesgebiet Anwendung findet. Das bisherige System des ÖPNV-Rettungsschirms über eine freiwillige Anwendung des Tarifs durch die Unternehmen ist hierfür ungeeignet. Denn es stellt nicht sicher, dass wirklich alle Aufgabenträger und Unternehmen das Deutschlandticket anwenden. Ohne die Sicherstellung der auskömmlichen Finanzierung des Deutschlandtickets über 2023 hinaus besteht die reale Gefahr, dass auch die Aufgabenträger keine Finanzverantwortung übernehmen werden und daher ebenfalls keine Tarifvorgabe machen werden. Die Unternehmen wiederum können ohne Tarifvorgaben und allgemeinen Vorschriften den Tarif nicht anwenden, da das Beihilferecht dies nicht zulässt ([Lesen Sie hierzu diese FAQ](#))

Im Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wird jedoch leider eine entgegengesetzte Richtung eingeschlagen, trotz eindringlicher Appelle des bdo für Rechtssicherheit zu sorgen. Der Bund geht nur die Hälfte des Weges und regelt lediglich die Tarifgenehmigungsfiktion ohne die Tarifvorgabe, die damit zwingend einhergehen müsste. Die Folge: Das Deutschlandticket wird nicht in allen Ländern und/oder Landkreisen/Verbundgebieten zum 1. Mai eingeführt sein. Der bdo ist der festen Überzeugung, dass der Bund durch die von ihm getroffenen Regeln und den Detailgrad der Vorgaben zum Deutschlandticket (Geltungsbereich, digital, Preis, Vertriebsform) deutlich signalisiert, dass er für diese Maßnahme die zuständige Behörde ist. Daher kann er hier die Tarifvorgabe nicht an Länder delegieren, sondern hat sie konkret selbst vorzunehmen. Denn eine Tarifgenehmigungsfiktion ohne Tarifvorgabe ist rechtlich unzulässig und führt zu einem Flickenteppich aus Gebieten wo das Deutschlandticket gilt und anderen, wo die Fahrgäste ihr theoretisch deutschlandweit gültiges Ticket eben nicht nutzen können. Durch diese Unterlassung gefährdet der Bund den Erfolg des Deutschlandtickets insgesamt. Die Länder versuchen, sich aktuell ebenfalls aus ihrer Verantwortung zu ziehen. Im Gesetzentwurf, der im Bundestag verhandelt

wird, heißt es: „Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket).“ Damit wird den Ländern die Verantwortung für die Einführung des Deutschlandtickets zugewiesen. Im Bundesrat wurde im dortigen Verkehrsausschuss [jedoch eine Beschlussempfehlung](#) verabschiedet, die dieser Zielsetzung diametral entgegenspricht. Dort heißt es: „Ab dem 1. Mai 2023 wird ein Tarif angeboten, der zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket).“ Damit würde das Deutschlandticket quasi wie Mana vom Himmel fallen und weder Bund noch Länder wären verantwortlich. Dies wird besonders abstrus, da die Länder ebenfalls in ihrer Beschlussempfehlung fordern, dass sie gemeinsam mit dem Bund über die Höhe des Ticketpreises entscheiden: „Der Preis wird in Abstimmung von Bund und Ländern jährlich festgeschrieben.“ Im Klartext heißt das: Bund und Länder wollen nicht verantwortlich sein für die Einführung des Deutschlandtickets, aber gleichzeitig wollen sie den Unternehmen vorschreiben, wie teuer das Deutschlandticket sein darf.

Bund und Länder zeigen damit klar und deutlich, dass sie das Vorhaben Deutschlandticket für nicht ausfinanziert halten. Denn auch und gerade in unserem politischen System gilt: „Wer die Musik bestellt, zahlt sie auch.“ Hier will aber niemand die Bestellung übernehmen, weil damit auch eine Ausgleichspflicht einhergehen würde. Das wäre kein Problem, wenn verlässlich sichergestellt wäre, dass Bund und Länder sich auch in 2024 und darüber hinaus die Kosten teilen, die über die bereitgestellten 3 Milliarden Euro hinausgehen. Dazu sind derzeit aber weder Bund noch Länder bereit. Die Folge: niemand will verantwortlich sein und der „Schwarze Peter“ wird den Aufgabenträgern und Unternehmen zugeschoben.

Lösungsvorschlag:

Bund und Länder legen in § 9 des Regionalisierungsgesetzes die Festsetzung des Höchsttarifs fest und stellen sicher, dass zumindest bei eigenwirtschaftlichen Verkehren und bei Nettoverträgen allgemeine Vorschriften erlassen werden.

Der bdo schlägt folgende Ergänzung in § 9 vor:

„§ 9 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket.“

Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Hierfür setzen sie einen Höchsttarif von 49 Euro fest und stellen sicher, dass der beihilfekonforme Ausgleich an die Unternehmen, die dem (eigenwirtschaftlichen) Wettbewerb unterliegen über den Erlass allgemeiner Vorschriften erfolgt.

2. Das „Deutschlandticket“ auskömmlich finanzieren.

Bund und Länder stellen zum Ausgleich der Kosten des Deutschlandtickets jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr für 2023-2025 bereit. Für 2023 ist eine Nachschusspflicht vereinbart, so dass eventuelle Mehrkosten auf jeden Fall ausgeglichen werden. **Da das Deutschlandticket in 2023 jedoch nur für 7 Monate angeboten werden wird, ist die Wahrscheinlichkeit relativ gering, dass dieses Jahr ein Zuschussbedarf entsteht, der über die insgesamt 3 Milliarden Euro hinausgeht. Für 2024 und darüber hinaus sieht die Situation jedoch anders aus. Hier besteht noch erhebliche Unsicherheit, wie die die Finanzierung des Deutschlandtickets sichergestellt wird.** Im [entsprechenden Bund-Länder-Beschluss vom 08. Dezember 2022](#) heißt es hierzu **kryptisch**:

„In den Folgejahren vereinbaren Bund und Länder gemeinsam, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und die vereinbarten Zuschüsse in Höhe von je 1,5 Milliarden Euro sichergestellt wird.“

Branchenberechnungen haben jedoch ergeben, dass das Deutschlandticket für 49 Euro rund 3 Milliarden Euro jährlich kostet– wenn es ausschließlich im Abo vertrieben wird und ohne Einführungskosten zu berücksichtigen.

Nutzergruppe - 49 EUR monatlich kündbar	Anzahl [Mio.]	Ticketumsatz [je Monat]	Anzahl Monate	Einnahmen [in Mio.]
Grundgesamtheit	67,5			
an ÖV Nutzung Uninteressierte	25,7			
theoretisches ÖV-Potenzial	41,9			
vsl. Nutzeranzahl	33,8			
Abonnenten Klimaticket - Umsteiger	11,3	49,00 €	9,6	5.292
Abonnenten Klimaticket - Neueinsteiger	5,6	49,00 €	9,6	2.620
Abonnenten Alt-Abo	2,8	35,00 €	10,5	1.011
Barzahler (Einzeltickets & Zeitkarten ohne Abo)	14,2	16,00 €	12,0	2.723
Summe Einnahmen				11.645
Finanzierungsdelta				- 3.471
Summe Nutzer	33,8			
dv. Abonnenten Klimaticket	16,8			

Auf Wunsch der Länder soll das Abo jedoch monatlich kündbar sein. Diese „de facto Monatskarte“ wird dazu führen, dass das bereitgestellte Budget um rund 500 Millionen Euro überschritten wird – so die entsprechenden Branchenberechnungen. Hier ist das Ende der Fahnenstange jedoch noch nicht erreicht. Eine einfach kündbarkeit ohne finanzielle Vorteile sich langfristig zu binden, führt dazu, dass es für die Kund:innen keinerlei nennenswerte Vorteile mehr hat, ein echtes Abonnement abzuschließen. **Im Gegenteil. Kaum jemand wird das Deutschlandticket jeden Monat so nutzen, dass die 49 Euro Ticketpreis „abgefahren werden“.** Ökonomisch denkende Kund:innen werden das Deutschlandticket nur dann kaufen, wenn es für sie wirtschaftlich sinnvoll ist. **Die Folge: Vorteile für die Fahrgäste aber fehlende Planungssicherheit für die Unternehmen, bürokratischer Aufwand für die „Abo-Verwaltung“ und nicht abzusehende Mehrkosten für das Gesamtsystem Deutschlandticket.**

Umso wichtiger ist, dass eine auskömmliche Finanzierung des Experiments Deutschlandticket beschlossen wird. Die Unternehmen können und werden kein Tarifprodukt unterstützen, bei dem sie das finanzielle Risiko tragen müssen.

Der Bund-Länder-Beschluss vom 08. Dezember 2022 und auch der aktuelle Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes bietet den Unternehmen hier keine Sicherheit. **Es ist nicht klar, dass 2024 zusätzliche Mittel bereitgestellt werden, um eine auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets sicherzustellen. Stattdessen rücken die Ticketeinnahmen in den Mittelpunkt. Allerdings ist vollkommen offen, ob die Ticketeinnahmen ausreichen werden, um mögliche Mehrkosten über 3 Milliarden auszugleichen. Dies könnte nur der Fall sein, wenn sich drastisch mehr Menschen für den Erwerb eines Deutschlandtickets entscheiden, als bei den Planungen prognostiziert wurde und es tatsächliche Mehreinnahmen gibt. Dies ist jedoch höchst unwahrscheinlich. Oder aber, der Ticketpreis des Deutschlandtickets wird bereits für 2024 angehoben, um zu gewährleisten, dass die vereinbarten Zuschüsse von Bund und Ländern ausreichen.** Für eine Tarifierhöhung, die auf realen Daten basiert und nicht nur einer groben Schätzung, werden Ende 2023 jedoch noch keine ausreichenden Daten und Fakten vorliegen. Ganz davon abgesehen, dass es politisch nur schwer durchzusetzen wäre, nach so kurzer Zeit den Preis des Deutschlandtickets anzuheben. Wie man es dreht, die Unternehmen können nicht sicher sein, dass sie mögliche Mindereinnahmen in 2024 und darüber hinaus vollständig ausgeglichen bekommen.

Lösungsvorschlag:

Bund und Länder einigen sich auch für 2024 und darüber hinaus auf eine Nachschusspflicht. Sollte das Deutschlandticket 2024 zu höheren Mindereinnahmen führen, als die veranschlagten 3 Milliarden Euro, dann muss sichergestellt sein, dass die Unternehmen diese Mindereinnahmen ausgeglichen bekommen.

3. Übergangsfrist für Papiertickets sowie Ausgleich für Einführungskosten und Mehrkosten

Die Umstellung auf ein rein digitales Deutschlandtickets im Abo ist zurzeit gerade durch kleine Unternehmen in den ländlichen Regionen Deutschlands technisch nicht bis zum anvisierten Termin des 1. Mai 2023 darstellbar. Diese Unternehmen könnten damit kein Deutschlandticket verkaufen. Ihre bisherigen Kund:innen würden zu anderen Unternehmen abwandern und wären auch für die Zukunft verloren. Dies stellt eine beabsichtigte Diskriminierung von KMU Unternehmen dar und greift massiv in ihre unternehmerische Freiheit ein. Der bdo hält die Einführung eines papierlosen Tickets, dass digital kontrollierbar sein muss, ohne Übergangszeitraum von ca. einem Jahr für verfassungswidrig. Zudem muss auch sichergestellt werden, dass es Lösungen für Menschen gibt, die kein Handy nutzen können oder dürfen. Auch muss überall eine Kontrollierbarkeit von digitalen Tickets ge-

geben sein. Ohne eine angemessene Übergangszeit ist dies nicht möglich. Zudem sind die Kosten für die technische Umsetzung auf den rein digitalen Vertrieb erheblich. Die Unternehmen sind – wie zuvor dargelegt – nach wie vor im Krisenmodus und können durch das Deutschlandticket eingeführte zusätzliche Kosten der Digitalisierung nicht von eigener Hand stemmen.

Darüber hinaus muss klar geregelt werden, dass neben den Einführungskosten auch weitere Mehrkosten – etwa durch zusätzlich benötigte Fahrzeuge, die durch das Deutschlandticket verursachte Lastspitzen eingesetzt werden müssen, ausgeglichen werden. Mehrkosten müssen klar von Mindereinnahmen getrennt werden. Diese Differenzierung erfolgt nicht im Entwurf. Dort wird folgendermaßen formuliert: „Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte tragen.“ Mindereinnahmen entstehen durch die politisch vorgegebene Tarifabsenkung. Mehrkosten entstehen hierdurch jedoch nicht direkt, sondern nur mittelbar. Hier ist eine Klarstellung erforderlich.

4. Folgenabschätzung unzutreffend, hoher Erfüllungsaufwand für Unternehmen

Anders als im Gesetzentwurf in Abschnitt VI Punkt 4.1 „Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ bei der Folgenabschätzung behauptet wird, führt das Deutschlandticket bei den Unternehmen zu erheblichen Kosten. Der Aufbau der Kontrollinfrastruktur für ein bundesweit gültiges und zu kontrollierendes Deutschlandticket sowie die Umstellung der Vertriebssysteme sind mit finanziellem Aufwand verbunden. Der bdo ist mit seiner Kritik nicht allein. Auch der Normenkontrollrat fordert eine Nachbesserung. Aber selbst bei einer korrekten Folgenabschätzung bleibt die große Herausforderung: Es muss sichergestellt werden, dass die Kosten der Unternehmen ausgeglichen werden. Bis heute ist diese Frage jedoch noch vollkommen offen.

5. Neutrale Datensammelstelle, Evaluation und faire Einnahmenaufteilung

Vertriebs- und Kundendaten stellen sensible Bereiche des wirtschaftlichen Geschäftsbetriebs von Busunternehmen dar. Ihre Weitergabe an Datensammel- oder Clearingstellen für die Evaluation und/oder ggf. Einnahmenaufteilung kann ausschließlich an absolut neutrale Organisationen erfolgen. In keinem Fall können private Busunternehmen dazu verpflichtet werden, ihre sensiblen Betriebsdaten an andere Wettbewerber oder Marktteilnehmer weiter zu geben. Auch sieht es der bdo nicht als staatliche Aufgabe, als Bundesregierung selber eine Clearingstelle zu schaffen. Zuständig für die Einnahmenaufteilung sollten die Unternehmen selber sein. Hier könnte eine neutrale Organisation geschaffen werden, die paritätisch durch alle Marktteilnehmer besetzt ist.

6. Regionalisierungsmittel auch auf die Straße bringen.

Die Regionalisierungsmittel sind essentiell für die Finanzierung des SPNV und des ÖPNV. Auch wenn es im Regionalisierungsgesetz heißt, dass mit den Mitteln vornehmlich der SPNV zu finanzieren ist, so ist damit doch eindeutig geregelt, dass auch Busverkehre durch das RegG zu finanzieren sind. **Tatsächlich besteht jedoch aktuell die Gefahr, dass ein erheblicher Teil der zusätzlichen RegMittel dem ÖSPV entzogen wird, nicht für Mehrbestellungen im SPNV zur Verfügung steht und stattdessen in die Finanzierung der Trassen- und Stationsentgelte fließt. Branchen-Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 2 Milliarden Euro der bis 2031 zusätzlich zur Verfügung gestellten 17 Milliarden Euro RegMittel für Preissteigerungen bei Trassen- und Stationsentgelten aufgewendet werden müssen.** Ein Irrsinn der dem Geist und Zweck des Bund-Länder Beschlusses entgegensteht.

Nach derzeitiger Rechtslage führt jede Steigerung der Dynamisierung der RegG-Mittel nach § 5 Abs. 3 RegG automatisch auch zu einer Anhebung der Trassen- und Stationsentgelte der Eisenbahnanlagen des Bundes (§ 37 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG). Diese Systematik wurde im Gesetz zur achten Änderung des Regionalisierungsgesetzes aufgrund der bereits erteilten Genehmigung der Netzentgelte für 2023 zwar befristet unterbrochen, würde ab 2024 dann aber wieder fortgeführt werden. **Der bdo setzt sich dafür ein, dass eine dauerhafte Entkopplung der Trassen- und Stationsentgelte von der Dynamisierung der Reg-Mittel angestrebt wird. Die Dynamisierung der Trassen- und Stationsentgelte darf nicht über der Dynamisierung der Reg-Mittel liegen, sondern sollte auf den Status Quo bei 1,8 Prozent eingefroren werden.** Dazu muss das RegG

entsprechend geändert werden. Entsprechend unterstützt der bdo den entsprechenden Passus der Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses des Bundesrates, der eine dauerhafte Entkopplung vorsieht.

7. Fernbuseinbindung ermöglichen

Die Erfahrungen aus der Zeit des 9 Euro-Tickets haben gezeigt, dass es gerade bei den Relationen bis 300 km einen starken Aufwuchs der Nutzer des 9 Euro-Tickets gab. Dies führte zu massiven Beeinträchtigungen der Fernbusangebote. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Beeinträchtigungen mit einem dauerhaften Angebot des Deutschlandtickets deutlich verschärfen werden. Um negative Auswirkungen auf den Fernbusmarkt zu verhindern, bedarf es daher einer zeitnahen Einbindung. Die Ziele des Deutschlandtickets können durch die Einbindung weiterer klimafreundlicher öffentlicher Verkehrsmittel noch weiter befördert und die Lenkungswirkung der Maßnahme weiter verstärkt werden.

Die Möglichkeit Fernbusse im Deutschlandticket nutzen zu können führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Tickets. Mehr als 6 Millionen Menschen würden das Ticket nur kaufen, wenn damit auch der Fernbus genutzt werden kann (siehe [Studie des Forschungsinstituts IGES](#)). Auch eine nicht-repräsentative [Umfrage VCD](#) zeigt die große Begeisterung der Menschen für eine Einbindung der Fernbusse. In der Folge sorgt diese für zusätzliche Einnahmen, die helfen können, das Deutschlandticket finanziell zu stabilisieren und bringt eine dringend benötigte Angebotserweiterung in das Ticket – die sowohl bestehende Schienenverbindungen verstärkt als auch bisher nicht an den Schienenverkehr angebundene Regionen einbindet. Um eine Einbindung des Fernbusses in das Deutschlandticket zu ermöglichen kann der Bund als zuständige Stelle eine allgemeine Vorschrift erlassen, in welcher die Teilnahme des Fernbusses im Rahmen des Deutschlandtickets auf Relationen von 50 bis 300 km sowie der finanzielle Ausgleich seitens des Bundes geregelt ist. Auch wenn die Einbindung zum Start des Deutschlandtickets noch nicht vorgesehen ist, sollten bereits jetzt die Voraussetzungen für eine zeitnahe Integration der Fernbusse gelegt werden. Zum Zwecke der Sicherstellung einer aufwandsarmen zeitnahen Einbindung der Fernlinienbusse in das Deutschlandticket ist daher der Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes („RegG-E“) durch einen zusätzlichen Absatz des § 9 um eine „Öffnungsklausel“ zu ergänzen. Diese enthält eine Verordnungsermächtigung des Bundes.

Nach Artikel 80 Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes kann Adressat auch ein Bundesministerium sein. Aufgrund des Sachzusammenhangs wird die Ermächtigung zum Erlass von Rechtsverordnungen, durch die der Anwendungsbereich des Deutschlandtickets auf weitere öffentliche Verkehrsmittel ausgeweitet wird, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erteilt.

Die Regelung soll zudem klarstellen, dass den Ländern ohne deren Zustimmung keine finanziellen Lasten für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aufgebürdet werden dürfen, die den Betreibern der weiteren öffentlichen Verkehrsmittel in Folge der Einbindung in das Deutschlandticket entstehen. Die Finanzierungsverantwortung liegt insoweit beim Bund, solange keine abweichenden Vereinbarungen mit den Ländern getroffen wurden.

Neben der Erweiterung des Anwendungsbereichs des Deutschlandtickets auf Fernlinienbusse, wäre auch die Möglichkeit der Einbindung anderer öffentlicher Verkehrsmittel denkbar. Die Einbindung von Fernlinienbussen ist jedoch prioritär, da diese Lücken in der Streckenabdeckung im Bereich von Fahrten zwischen 50 und 300 Kilometern schließen und aufgrund der vom Umweltbundesamt festgestellten Klimafreundlichkeit wesentlich zur Erreichung der Klimaziele des Bundes im Verkehrssektor beitragen können. Aufgrund der Neuartigkeit der Maßnahme war die Einbindung der Fernlinienbusse zur Einführung des Deutschlandtickets nicht möglich. Sie soll deshalb zeitnah zum 1. Juli 2023 nachgeholt werden.

24.02.2023