

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

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

**24. Februar 2023**

---

**Stellungnahme**  
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

---

Stellungnahme des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

**Siehe Anlage**

---

---

## **VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über 600 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, dankt für die Gelegenheit, zu dem o. g. Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Der Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Bundstags-Drucksache 20/5548) findet im Grundsatz unsere Zustimmung.

Der VDV begrüßt im Grundsatz die Intention, die Attraktivität des ÖPNV durch ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket zu erhöhen. Es bleibt aber dabei, dass die Attraktivität des ÖPNV nicht allein aus einem allgemein anerkannt attraktiven Preis erwächst, sondern in erster Line aus einem dicht getakteten und verlässlich zur Verfügung stehenden Angebot in allen Regionen. Daher weisen wir im Zuge der Debatten ums Deutschlandticket darauf hin, dass allein mit einem günstigen bundesweiten Nahverkehrsticket die Klimaschutzziele im Verkehrssektor bis 2030 nicht zu erreichen sind. Daneben muss es, wie bereits im Koalitionsvertrag der Bundesregierung vereinbart, eine Ausbau- und Modernisierungsoffensive für die ÖPNV-Systeme geben. Dazu zählen neben deutlicher Kapazitätsausweitung auch neue Straßenbahn- und U-Bahn-Projekte sowie die Sanierung, Instandsetzung und der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Infrastrukturen.

Zum Gesetzentwurf:

Wir begrüßen ausdrücklich, dass in § 9 eine Genehmigungsfiktion für das Deutschlandticket eingeführt werden soll. Damit werden die Verkehrsunternehmen und Verbände in die Lage versetzt, das Ticket einzuführen, ohne dass jeweils einzelne Verfahren zur Tarifzustimmung bei den Genehmigungsbehörden laufen müssen. Es ist auch angemessen aufgrund der lediglich bis Ende 2023 durch den Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 08.12.22 abgesicherte Auskömmlichkeit, diese Genehmigungsfiktion auf das Jahr 2023 zu begrenzen.

Der Gesetzentwurf setzt dabei kein Präjudiz für die konkrete Ausgestaltung der finanziellen Ausgleichsregelungen durch die Länder. Dies ist auch sachgerecht, da das Bundesgesetz die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern regelt, während der eigentliche Ausgleich durch die Länder erfolgen wird. Der teilweise geforderte Erlass einer „allgemeinen Vorschrift“ im Sinne von Art. 3 Abs. 3 EU-Verordnung 1370/2007 durch Bundesgesetz wäre schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht möglich. Auch wenn eine möglichst frühzeitige Klarstellung der Finanzierungsmechanismen sehr wichtig ist, ist das Verfahren zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes weder von der staatlichen Ebene noch vom Zeitpunkt her der richtige Ort dafür. Je nach dem weiteren Verlauf der Gespräche der Bundesregierung mit der Europäischen Kommission über Fragen des Beihilferechts wird auf Ebene der Länder zu entscheiden sein, welche Finanzierungsinstrumente rechtssicher und praktikabel verwendet werden können.

Wir begrüßen, dass der Preis für das Deutschlandticket lediglich für den Zeitpunkt seiner Einführung auf einen Betrag von 49 Euro pro Monat gesetzlich festgeschrieben wird. Wir gehen davon aus, dass das Deutschlandticket bereits bei einem solchen Einführungspreis auch im eingeschwungenen Zustand dauerhaft zu erheblichen jährlichen Mindereinnahmen führen wird. Auf keinen Fall sollte der Preis für das Deutschlandticket daher mit Blick auf die weiterhin steigenden Personalkosten und Energiepreise dauerhaft „eingefroren“ oder aufgrund kurzfristiger politischer Opportunitäten gar gesenkt werden. Daher würden wir es begrüßen, wenn ein Vorschlag der Länder (Gemeinsamer Länderantrag im Bundesrat) aufgenommen würde, in § 9 Abs. 1 nach Satz 2 folgenden Satz einzufügen: „Der Preis wird in Abstimmung von Bund und Ländern jährlich festgeschrieben.“

§ 9 Abs. 2 des Entwurfs sieht vor, dass der Bund den Ländern in den Jahren 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Verfügung stellt, um sich hälftig an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile zu beteiligen. Notwendig ist indes eine planbare und dauerhafte Finanzierung darüber hinaus, ohne die ein solches Ticket nicht angeboten werden kann. Die Nachschussverpflichtung seitens des Bundes in Höhe der Hälfte des Betrages, der über die kalkulierten 3 Mrd. Euro hinausgeht, gilt bislang aber nur für 2023. Hier muss durch eine Änderung im Entwurf sichergestellt werden, dass sich der Bund auch in den Jahren 2024 und 2025 hälftig an allen finanziellen Nachteilen beteiligt, die durch das Deutschlandticket entstehen. Darüber hinaus wäre eine langfristige finanzielle Zusage des Bundes zur Beteiligung an den Kosten des Deutschlandtickets zwingend.

Des Weiteren haben wir noch folgende Hinweise:

Der Klarstellungsvorschlag der Länder sollte übernommen werden, in § 9 Absatz 2 des Gesetzentwurfs in Satz 2 die Wörter „aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen“ zu streichen. Diese Streichung entspricht dann auch der Formulierung in der Begründung des vorliegenden Entwurfs. Andernfalls könnte die Regelung dahingehend missverstanden werden, die hälftige Beteiligung des Bundes bezöge sich nur auf diesen Teil der finanziellen Nachteile, nicht aber auf die Einführungskosten des Tickets.

In § 5 Abs. 4 des Entwurfs sollte für die Auszahlung der Mittel vom Bund an die Länder statt des „15. Tages des Folgemonats nach Inkrafttreten“ ein früheres Datum gewählt werden. Auch dies entspricht einer Forderung der Länder.

Derzeit laufen noch Gespräche zwischen Bund, Ländern und der Branche über die zeitlichen Abläufe des Verfahrens. Eventuell könnte sich daraus kleinerer Änderungsbedarf bei den im Gesetz genannten Fristen ergeben.