

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

24. Februar 2023

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 01.03.2023

Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)

Siehe Anlage

*„Wir wollen eine nachhaltige, barrierefreie, innovative und für alle alltagstaugliche und bezahlbare Mobilität ermöglichen. Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land.“
(Koalitionsvertrag 2021-2025, S. 20).*

Berlin, 24.02.2023

Stellungnahme des VCD zum „Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)“ (BT-Drs. 20/5548)

Als Umwelt- und Verbraucherschutzverband setzt sich der ökologische Verkehrsclub VCD für eine Verkehrswende ein, die klimaschonend, sicher und sozial gerecht ist. Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen – und gleichermaßen, um allen Menschen Mobilität und damit soziale Teilhabe zu ermöglichen –, braucht es überall im Land ein barrierefreies, bezahlbares und einfach zu nutzendes Angebot an öffentlichen Verkehrsleistungen.

Der VCD begrüßt daher ausdrücklich die Intention der Gesetzesänderung, das Deutschlandticket als bundesweit gültiges Ticket auf den Weg zu bringen. Die Einführung eines solchen Tickets ist ein überfälliger Schritt, um den Zugang zum und die Nutzung des ÖPNV deutschlandweit zu vereinfachen und das bisherige Geflecht aus kleinteiligen Tarifzonen aufzulösen. Zu kritisieren ist dabei jedoch:

- Soziale Schieflage: Ein Preis von 49 Euro ist im Vergleich zu bisherigen Abo-Preisen – gerade im ländlichen Raum – sehr gut. Dennoch ist er für viele Menschen aus einkommensschwachen Haushalten nicht erschwinglich. Die Chance wurde vertan, im Rahmen dieser Gesetzesänderung auch einen bundesweit einheitlichen Ermäßigungstarif einzuführen. Es zeichnet sich ein neuer Flickenteppich aus Sozial- und Jugendtickets ab. Preise und Gültigkeitsgebiete variieren, viele Menschen werden sich ein Abo nach wie vor nicht leisten können.
- Keine Perspektive für den ÖPNV-Ausbau: Mit einem deutschlandweit gültigen Nahverkehrsticket sollte die Perspektive verbunden sein, dass es bald auch überall genutzt werden kann. Derzeit ist das ÖPNV-Angebot in vielen Gebieten Deutschlands aber unzureichend und für die alltäglichen Wege vieler Menschen kaum nutzbar. Diese profitieren also nicht vom Deutschlandticket, auch wenn sie aus Kosten- und ökologischen Gründen gerne auf das Auto verzichten würden. Mit dem Ziel, gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland herzustellen, hätte der Bund im Zuge dieser Gesetzesänderung die Perspektive für einen umfassenden ÖPNV-Ausbau geben müssen – durch finanzielle Planungssicherheit für die Aufgabenträger. Dazu bräuchte es jedoch eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel.
- Aus Mangel an Barrierefreiheit kein Ticket für alle: Nach Zielsetzung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sollte der ÖPNV bereits zum 1.1.2022 barrierefrei sein. Dies ist jedoch noch lange nicht der Fall, weswegen das derzeitige Angebot nicht von allen Menschen genutzt werden kann. Für die Umsetzung der Bundes-Vorgaben zur Barrierefreiheit

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

sind die dafür vorgesehenen Bundesmittel, wie beschrieben, völlig unzureichend. Ein Barrierefreiheits-Programm für den ÖPNV mit ausreichenden Mitteln ist überfällig.

- Absicherung der Mehrkostenübernahme nur für das Jahr 2023: Sollten die Betriebskosten höher sein als die Einnahmen aus dem Deutschlandticket zuzüglich der Unterstützung durch Bund und Länder von je 1,5 Mrd. Euro pro Jahr, garantieren Bund und Länder lediglich für das Ticket-Einführungsjahr 2023, etwaige Mehrkosten hälftig zu übernehmen. Dies stellt für Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen ein betriebswirtschaftliches Risiko dar.
- Keine Preisstabilität: Laut Artikel 1, Absatz 1 des Gesetzentwurfes soll das Ticket *zum Zeitpunkt der Einführung* zu einem Entgelt von 49 Euro je Monat angeboten werden. Dies lässt den Schluss zu, dass der Preis des Tickets später angepasst werden könnte. Angesichts fehlender flächendeckender Lösungen für Kinder, Jugendliche, Studierende bzw. Auszubildende und Sozialleistungsempfänger*innen wäre eine Preiserhöhung gerade für diese Gruppen nicht tragbar. Aus Sicht des VCD sollte der Preis von monatlich 49 Euro durch Finanzierungsvereinbarungen von Bund und Ländern langfristig stabilisiert werden.
- Unsicherheit, wie es 2026 weitergeht: Der vorliegende Gesetzentwurf regelt den Ausgleich der durch das Ticket entstehenden finanziellen Nachteile lediglich bis einschließlich 2025. Da Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen langfristige Planungssicherheit brauchen, muss bis spätestens Mitte 2024 geklärt werden, wie die Finanzierung des ÖPNV und des Tickets sowie die Einnahmenaufteilung der Ticketerlöse über das Jahr 2025 hinaus geregelt sein sollen. Grundlegend hierfür sind neben einer deutlichen Aufstockung der Mittel für Ausbau und Betrieb des ÖPNV klare Kriterien für eine faire Einnahmenaufteilung. Dabei müssen dauerhaft Anreize für einen erheblichen Ausbau von attraktiven ÖPNV-Angeboten geschaffen werden.

Handlungsbedarf

1. Bundesweit einheitlicher Ermäßigungstarif

Das 9-Euro-Ticket und auch die Diskussion über dessen Nachfolge haben deutlich gemacht: Der ÖPNV hat für die Menschen, für soziale Teilhabe, Lebensqualität und das Klima eine zentrale Bedeutung. Damit die Lichtung des Tarifdschungels durch das **Deutschlandticket allen zugutekommt** und das Angebot einfach nutzbar sowie für alle bezahlbar ist, muss das Ticket auch zu einem **Sozial- und Jugendtarif** für max. 30 Euro im Monat erhältlich sein.

2. Mobilitätsgarantie

Nach wie vor sind viele Menschen von Mobilitätsarmut betroffen: Sie können sich die Mobilität mit ÖPNV oder Auto nicht leisten, sie geraten in Armut, weil sie mangels Alternative vom eigenen teuren Auto abhängig oder die Mobilitätsangebote für sie nicht zugänglich sind – weil nicht barrierefrei oder aus anderen Gründen. Von Mobilitätsarmut sind deutlich mehr Menschen betroffen als nur die mit geringem Einkommen. Eine **Mobilitätsgarantie**, wie sie der VCD vorschlägt, ist ein Instrument, um alle Bevölkerungsgruppen einen optimalen Zugang zur Mobilität zu ermöglichen und damit gesellschaftliche Teilhabe zu fördern.

Dabei muss es um deutlich mehr gehen, als um den Minimalanspruch auf ein Taxi, wenn der Bus ausfällt. Ziel muss sein, dass künftig niemand mehr auf ein eigenes Auto angewiesen ist. Die Freiheit selbstbestimmter Mobilität, soziale Gerechtigkeit und der Schutz von Klima und Umwelt können so in Einklang gebracht werden.

Damit alle Menschen unabhängig von körperlichen, psychischen, finanziellen und räumlichen Voraussetzungen selbstbestimmt und klimafreundlich mobil sein können, braucht es ein attraktives und barrierefreies Grundangebot öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen. Dieses muss ergänzt werden durch flexible Angebote, die den lokalen Gegebenheiten und besonderen Bedürfnissen gerecht werden. Dazu gehören unter anderem barrierefreie Taxis, (Car-)Sharing-Angebote und Pooling-Dienste. Außerdem braucht es ein sicheres und komfortables Rad- und Fußwegenetz.

Die Einführung der Mobilitätsgarantie würde dafür sorgen, dass bundesweit bestimmte Mindestbedien- und Qualitätsstandards erfüllt werden. Der VCD schlägt u.a. folgende **Mindest-Standards** vor:

- In allen Orten ab 200 Einwohner*innen gibt es ein Mindestangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Täglich von 6-22 Uhr im Ein-Stunden-Takt bis zum nächsten Mittel-/Oberzentrum. In Orten mit weniger als 500 Einwohner*innen sowie in Schwachlastzeiten können auch alternative Bedienformen (z.B. Rufbus oder On-Demand-Ridesharing) eingesetzt werden.
- Auf regionalen Hauptachsen im ländlichen Raum bestehen höhere Takte von 30 Minuten, in urbanen Räumen von 10 Minuten.
- Alle Angebote sind mit Echtzeitdaten vernetzt, sodass die Anschlüsse gesichert sind.
- Für optimale Umstiegsmöglichkeiten werden alle Regionen in einen Deutschland-Takt integriert.
- Für alle Angebote besteht **vollständige Barrierefreiheit**.

3. Multimodale Verknüpfung des Umweltverbundes

Um den ÖPNV zu erreichen, müssen für die „letzte Meile“ Mobilitätsstationen mit Radabstellanlagen und Sharing-Angeboten an zentralen Haltepunkten vorhanden sein. Ferner ist die Anbindung an ein gut ausgebautes, flächendeckendes Radwegenetz mit Radschnellverbindungen und überörtlichen Radverbindungen sicherzustellen – auch im ländlichen Raum. Analog zu den Radschnellwegen müssen Hauptfußwegachsen geschaffen werden, damit Fußgänger*innen bequem und sicher ohne Umwege ans Ziel kommen. Auch hierfür müssen klare Standards insbesondere zur Barrierefreiheit festgeschrieben werden.

4. Finanzielle Absicherung des ÖPNV-Betriebs und des Ausbaus

Die hier skizzierte Mobilitätsgarantie lässt sich nicht von heute auf morgen verwirklichen. Es sind Investitionen in neue Infrastruktur und Fahrzeuge nötig und es braucht mehr Personal für die Planung und den Betrieb. **Umso wichtiger ist es, jetzt die entsprechenden Weichen zu stellen, Finanzierungsfragen zu klären und die Standards auszuhandeln.**

Eine Studie des VDV aus dem Jahr 2021 legt dar, dass allein hinsichtlich der Betriebskosten beim SPNV und ÖSPV bis zum Jahr 2030 – konservativ berechnet – eine Finanzierungslücke von rund 11 Mrd. Euro klafft. Mit Blick auf die hohe Inflation, den wachsenden Personalmangel und den zu erwartenden Anstieg der Fahrgastzahlen angesichts günstigerer Tickets dürften die ungedeckten Betriebskosten noch erheblich höher ausfallen. Hinzu kommt ein Investitionsbedarf von mindestens 8 Mrd. Euro jährlich für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur, zur Anschaffung von Fahrzeugen sowie

zur Digitalisierung und zum barrierefreien Umbau von Verkehrsstationen. Unterm Strich ergibt sich Stand 2018 jährlich ein ungedeckter Finanzierungsbedarf von etwa 10-12 Mrd. Euro, der sich unter den derzeitigen Umständen auf schätzungsweise 15 Mrd. Euro addiert und von Bund und Ländern getragen werden muss.

Nicht bezahlbar?

Tatsächlich ist das derzeitige Verkehrssystem mit hohen Kosten verbunden – sowohl individuell als auch gesellschaftlich. Vorteile und Schäden sind dabei ungerecht verteilt. Für eine gerechte Finanzierung muss das gesamte System aus Steuern, Abgaben, Beiträgen und Beförderungsentgelten im Mobilitätsbereich reformiert und sozialverträglich gestaltet werden. Umwelt- und klimaschädliche Anreize gilt es zu vermeiden, stattdessen Mobilitätsgerechtigkeit herzustellen und bestmöglich mit dem Verursacherprinzip zu vereinbaren.

Auch hier muss jetzt umgesteuert werden, damit steigende Spritpreise einhergehen mit der Ausweitung attraktiver Alternativen zum Auto. Soziale Härten müssen abgefedert werden. Das Geld in jedem Fall vorhanden – es müsste dafür eine Umverteilung von Mitteln stattfinden, die den Fokus darauf legt, ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem aufzubauen, statt den Status quo zu erhalten. Sozial unausgewogene und umweltschädliche Subventionen wie das Dienstwagen- und das Dieselprivileg oder die Pendlerpauschale sind durch ein Mobilitätsbudget zu ersetzen, das allen zugutekommt.

5. Gesamtstrategie für Umsetzung der Klimaziele und der Ziele der Koalition im Verkehrssektor: Das Bundesmobilitätsgesetz

Die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie durch entsprechende Qualitäts- und Erreichbarkeitsstandards sowie die übrigen Instrumente zur Erreichung der Klimaziele – und der Koalitionsziele! – im Verkehrssektor müssen bundesweit in eine **Gesamtstrategie** eingebettet werden, da die Gesetzgebungs- und Umsetzungszuständigkeiten für den Verkehr auf Bund, Länder und Kommunen verteilt sind. Hierfür braucht es einen neuen gesetzlichen Rahmen, der die künftige Planung und Finanzierung von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten an Nachhaltigkeitszielen ausrichtet und entsprechende Standards definiert. Gleichzeitig wird ein effektives Controlling benötigt.

Der vom VCD vorgelegte Vorschlag für ein **Bundesmobilitätsgesetz** (BuMoG) schafft genau diesen neuen Rechtsrahmen. Der Gesetzesvorschlag setzt Leitziele, unter anderem zu Mobilitätssicherung und Barrierefreiheit, zur Sozialverträglichkeit, zum Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie zur Effizienz und zur Resilienz des Verkehrssystems. Die Bundesländer würden ihre Zielbeiträge zu diesen Leitziele mit dem Bund aushandeln. Zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur entsprechend den im Bundesmobilitätsgesetz festgelegten Standards könnten verfassungskonform ausgereicht und kontrolliert werden.

Fazit

Der VCD unterstützt die Intention und den Inhalt des Gesetzentwurfs grundsätzlich und sieht darin einen wichtigen Baustein für die Verkehrswende. Damit das Deutschlandticket sowohl in sozialer als auch in ökologischer Hinsicht zum Erfolg wird, müssen jedoch dringend weitere Schritte folgen:

1. Es braucht das bundesweit gültige Ticket auch als Sozial- und Jugendticket zu einem Preis von unter 30 Euro.
2. Bis Mitte 2024 muss geklärt werden, wie Finanzierung und Einnahmenaufteilung über das Jahr 2025 hinaus geregelt sein sollen.
3. Für einen umfassenden ÖPNV-Ausbau muss der Bund deutlich mehr Geld zur Verfügung stellen. Die Aufgabenträger brauchen dabei Finanzierungssicherheit bis mindestens 2035.
4. Eine deutliche Erhöhung der Mittel für den ÖPNV muss mit klaren Vorgaben verbunden sein: Wir brauchen bundesweite Angebots- und Erreichbarkeitsstandards. Auch eine neue und verbindliche Zielsetzung für vollständige Barrierefreiheit muss damit verknüpft werden. Ein Instrument dafür ist der VCD-Vorschlag für eine Mobilitätsgarantie.

Weiterführende Informationen:

Mobilitätsgarantie: [Seite des VCD](#)

Bundesmobilitätsgesetz: [Seite des VCD](#)

Finanzbedarf des ÖPNV: [Seite des VDV](#)

Forderungen des Bündnisses ‚ÖPNV braucht Zukunft‘: [Seite des VCD](#)

Ansprechpartner

Bastian Kettner
Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
Fon +49 30 280351-36
Fax +49 30 280351-10
bastian.kettner@vcd.org