



Redigiertes Wortprotokoll der 34. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 1. März 2023, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

BT-Drucksache 20/5548

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Digitales
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und
Kommunen
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter:
Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

Anlage

Stellungnahmen der Sachverständigen

Seite 27

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen

Dr. Markus Brohm

Deutscher Landkreistag (DLT), Referat Verkehr, für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVkom)

(Ein Vertreter der kommunalen Spitzenverbände wurde von den Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. vorgeschlagen)

Carry Buchholz

Geschäftsführende Gesellschafterin der LVL Jäger GmbH und Mitglied im Vorstand des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO)

(vorgeschlagen von der Fraktion der CDU/CSU)

Kerstin Haarmann

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Bundesvorsitzende

(vorgeschlagen von der Fraktion DIE LINKE.)

Dr. Claudia Hille

Fachhochschule Erfurt

(vorgeschlagen von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Anna-Theresa Korbitt

Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Geschäftsführerin

(vorgeschlagen von der Fraktion der SPD)

Christiane Leonard

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin

(vorgeschlagen von der Fraktion der CDU/CSU)

Norbert Mauren

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Leiter Politische Planung im Hauptstadtbüro

(vorgeschlagen von den Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)

Matthias Pippert

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Abteilung Grundsatz / Politik / Unternehmensmitbestimmung, Gewerkschaftssekretär

(vorgeschlagen von der Fraktion der SPD)

Dr. Matthias Stoffregen

mofair e. V. – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, Geschäftsführer

(vorgeschlagen von der Fraktion der FDP)

**Einzigiger Tagesordnungspunkt**

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**BT-Drucksache 20/5548**

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 34. Sitzung des Verkehrsausschusses - der öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, Drucksache 20/5548. Ich darf nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Frau Carry Buchholz, geschäftsführende Gesellschafterin der LVL Jäger GmbH und Mitglied im Vorstand des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen, Frau Dr. Claudia Hille von der Fachhochschule Erfurt, Lehrbeauftragte am Institut Verkehr und Raum, Frau Anna-Theresa Korbitt, Geschäftsführerin des Hamburger Verkehrsverbunds, Frau Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen BDO, Herrn Norbert Mauren, Leiter Politische Planung im Hauptstadtbüro des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen VDV. Herr Mauren ist sehr kurzfristig für den eigentlich angekündigten Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff eingesprungen, der krankheitsbedingt nicht teilnehmen kann, Ich begrüße ferner Herrn Matthias Pippert, Gewerkschaftssekretär bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG und Herrn Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer von mofair – Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr. Per Videokonferenz zugeschaltet ist uns heute Frau Kerstin Haarmann, Bundesvorsitzende des VCD Verkehrsclub Deutschland. Als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüße ich Herrn Dr. Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag, dort für Verkehrsthemen zuständig. Herzlich willkommen! Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)139 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen

geben soll. Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, hat diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachverständige, erhält jede bzw. jeder Sachverständige vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen die Ausschussmitglieder stellen, ist dabei unerheblich. Die Fragesteller bitte ich, sich selbst auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Wie bereits gesagt, Ihre Antwortzeit ist limitiert – und zwar auf acht bzw. vier Minuten pro Fragenkomplex, der von einem Ausschussmitglied an Sie gerichtet wurde. Bei mehreren Fragenkomplexen addieren sich die Zeiten entsprechend. Die Ihnen zustehende Gesamtredezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Redebeitrag auch nochmal an. Die verbleibende Redezeit wird zu Ihrer Information hier im Saal unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die verbleibende Redezeit während ihres Beitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen.

Wir haben, wie gesagt, einen Zeitrahmen bis maximal 13.00 Uhr. Wie üblich, wird das Ausschusssekretariat von der Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Soweit zu den Formalien. Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD.

Abg. **Dorothee Martin** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender und einen schönen guten Morgen an alle Sachverständigen! Schön, dass Sie den Weg zu uns nach Berlin gefunden haben. Ich bin froh, dass wir in dieser Legislaturperiode so viel über ÖPNV reden wie noch nie. Ausschlaggebend war mit Sicherheit das 9-Euro-Ticket im letzten Jahr. Der riesige Erfolg des 9-Euro-Tickets hat ja vor allem eines gezeigt: die Bürgerinnen und Bürger wollen ein preislich sehr attraktives und vor allem ein einfach verständliches Ticketangebot mit einem einfach verständlichen Tarifsystem.



Das, was wir jetzt schaffen, bei 16 Bundesländern mit über 70 Verkehrsverbänden und eben dann ab Mai einem deutschlandweit gültigen Ticket, ist ein riesiger Erfolg für den Nahverkehr, auch für die Mobilitätspolitik und vor allem ein wahnsinnig gutes Angebot für viele Menschen in diesem Land. Wir sind auch überzeugt davon, dass mit einem preislich sehr attraktiven Ticket – jeder kann ja auch seine jetzigen Monatstickets und seine Preise vergleichen, im Vergleich zu 49 Euro –, dass wir auch durchaus in sozialer Hinsicht die Chance haben, dass die Menschen näher zusammenwachsen und deutlich mehr Mobilitätsangebote und -möglichkeiten haben.

Ich habe Fragen an Frau Korbitt und an Norbert Mauren. Zuerst Frau Korbitt: Der Hamburger Verkehrsverbund umfasst ja nicht nur Hamburg, sondern auch deutlich ländlichere Gebiete. Daher würde mich mal interessieren – so ein bisschen in der Rückschau auf das 9-Euro-Ticket –, ob Ihre Erfahrungswerte, wie jetzt die Umstellung auf das neue Nahverkehrsticket, auch Verkehrsgewohnheiten der Menschen verändern können, sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Der zweite Aspekt, den ich gerne ansprechen möchte, ist, was uns bei der Debatte auch wichtig war, das Thema „Jobticket“; eben nochmal eine weitere Vergünstigung, auch für uns mit dem Ziel, auch noch eine deutlich langfristige und weitere Kundenbindung zu erreichen. Dort würde mich Ihre Einschätzung interessieren. Dritter Punkt ist, wenn Sie mal beschreiben könnten, wie jetzt auch der Einführungs- bzw. Umstellungsprozess bei Ihnen läuft; also sowohl von technischer Seite aus, digitales Ticket in Vorbereitung, aber, was uns eben auch wichtig war, die Möglichkeit einer Chipkarte, auch die Möglichkeit, noch ein Papierticket zu haben, also so ein bisschen aus der Praxis Ihre Erfahrung, Ihre Einschätzung und Ihre Tätigkeit. Letzte Frage, auch an Sie, wie Sie jetzt auch in der Perspektive die Auswirkung des Deutschlandtickets auf den eben beschriebenen, auch sehr zersplitterten regionalen Tarif im Verkehrsverbund sehen.

Dann noch eine Frage an Norbert Mauren. Wir diskutieren teilweise ja auch noch sehr unterschiedlich über das Thema „Tarifvorgabe“. Wer ist denn eigentlich Tarifgeber? Wer sollte Tarifgeber sein? Zum einen gibt es auch Forderungen,

dass eine allgemeine Vorschrift des Bundes notwendig sei. Sie kommen in Ihrer Stellungnahme aber zu einer anderen Einschätzung. Da würde mich interessieren, wie Sie zu Ihrer Einschätzung kommen, wie ich es gelesen habe, dass die vom Bund vorgeschlagene Regelung im Regionalisierungsgesetz so ausreichend sei. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt der Kollege Donth das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, liebe Kolleginnen und Kollegen, vor allem aber liebe Sachverständigen, ich möchte Sie auch ganz herzlich namens unserer Fraktion begrüßen! Ja, Frau Martin hat darauf hingewiesen, es soll mit dem 49-Euro-Ticket ein attraktives und einfaches Angebot geschaffen werden. Ich glaube, das steht auch in allen Stellungnahmen nicht zur Debatte, sondern es geht darum, dass es einfach eine grotenschlechte Umsetzung gibt. Also ich bin jetzt zehn Jahre dabei, aber so eine vernichtende Stellungnahme, wie sie hier von den kommunalen Spitzenverbänden – von allen dreien, Städtetag, Städte- und Gemeindebund, Landkreistag – eingegangen ist, habe ich noch nie wahrgenommen. Ich glaube, das zeigt wirklich, dass es handwerklich noch ganz viele Fallstricke gibt, die auch natürlich Gefahr laufen, dass dieses Projekt scheitern kann. Wenn eben nicht nur da – auch mofair bringt es, von anderen ist es genauso vorgebracht worden –, weil einfach die technisch gesetzgeberische Umsetzung, wie gesagt, handwerklich unglaublich schlecht ist. Es geht um die fehlende Tarifvorgabe, es geht um die fehlende Sicherheit für die Unternehmen, und zwar finanziell, aber auch rechtlich. Müssen sie Rückstellungen bilden, falls die EU doch nicht zustimmt? Es geht darum, dass die Finanzierung über 2023 hinaus nicht sichergestellt ist. Und es geht auch um die fehlenden Perspektiven für den ÖPNV-Ausbau.

Jetzt meine Fragen zunächst an Frau Leonard vom BDO: Das kam gerade schon in der Frage der Kollegin Martin, die rechtssichere Anordnung der Tarife. Wer macht es? Der Bund? Die Länder? Oder jetzt im Bundesrat wollen die Länder, dass es die Verkehrsverbände machen. Wie soll das aus Ihrer Sicht funktionieren? Stellen Sie uns das doch bitte einfach nochmal dar, wie Sie als Verband das sehen, wie Sie das bewerten, damit eben auch der Ausgleichsanspruch für das Unternehmen sichergestellt ist.



Meine zweite Frage geht an Frau Buchholz. Sie sind Unternehmerin, Sie sind diejenige, die nachher damit arbeiten muss, die nachher damit leben muss, was wir hier jetzt beschließen, was die Bundespolitik hier beschließt. Wie sehen Sie das, gerade auch für eigenwirtschaftliche Verkehre? Sie sind ja auch mit vielen Ihrer Kollegen im Austausch. Wie sehen Sie die Folgen für eigenwirtschaftliche Verkehre mit der Einführung des 49-Euro-Tickets, für Ihre Lage dann in Zukunft? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Frau Kollegin Slawik das Wort.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Guten Morgen! Auch von meiner Seite an die Sachverständigen vielen Dank für Ihre Stellungnahmen und dass Sie heute hier sind. Wir freuen uns wahnsinnig, dass das Deutschlandticket jetzt im parlamentarischen Verfahren in die nächste Runde geht und hier die nächste Etappe nimmt. Es ist richtig, wir haben es in den letzten Plenarreden gehört, es ist die Revolution im ÖPNV. Aber was man vielleicht noch sagen kann, die meisten Revolutionen werden nicht innerhalb weniger Tage abgewickelt, sondern ziehen sich oft eine ganze Weile hin. Deswegen ist das Deutschlandticket jetzt auch ein erster Aufschlag, ein erster Impuls. Das 9-Euro-Ticket hat den Anfang gemacht und mit der deutschlandweiten Gültigkeit durchdringen wir den Tarifdschungel. Wir haben die Leute entlastet. Wir entlasten jetzt auch ganz viele Menschen mit dem Deutschlandticket. Und wir leisten unseren Beitrag für die Verkehrswende und den Klimaschutz, indem wir klimafreundliche und ökologisch sinnvolle Mobilität stärker unterstützen. Wir haben auch schon die Gelder für den ÖPNV erhöht, die Regionalisierungsmittel. Aber das ist natürlich jetzt erst der Anfang, denn das 9-Euro-Ticket hat ja auch eine Mobilitätsarmut in Deutschland sichtbar gemacht. Es bedeutet für viele Menschen eine Entlastung, die 49 Euro. Aber für manche natürlich immer noch zu teuer. Manche machen sich auf den Weg mit Sozialtickets, mit Lösungen für junge Menschen, für Studierende.

Meine Fragen gehen deswegen an Frau Dr. Hille. Sie hat zu den sozialen Auswirkungen des 9-Euro-Tickets und zur Mobilitätsarmut in Deutschland geforscht. Meine zwei Fragen an Sie wären: Einmal in Ihrer schriftlichen Stellungnahme sagen

Sie, dass die Änderung des Regionalisierungsgesetzes grundsätzlich zu befürworten sei. Vielleicht können Sie einmal darstellen, warum Sie dieses Gesetz grundsätzlich befürworten.

Dann würde ich Sie bitten, einmal darauf einzugehen, was Ihres Erachtens die Schwächen sind, was die soziale Gerechtigkeit angeht. Welche Arbeitsaufträge würden Sie uns über die heutige Gesetzesänderung hinaus noch mitgeben, um den ÖPNV für alle Menschen leistbar zu machen und Mobilitätsarmut in Deutschland zu beenden? Abschließend würde ich vielleicht noch sagen, dass ich mich natürlich auch auf die Antworten von den anderen Sachverständigen freue. Ich bin gespannt, welche Perspektiven sich uns noch bieten, für die weiteren Arbeitsaufträge, was den Ausbau des ÖPNV angeht. Wir haben wirklich viele Baustellen, Digitalisierung, Barrierefreiheit, und wie wir jetzt sehen, gute Arbeitsbedingungen auch für die Beschäftigten – diesen Freitag steht ja auch ein Streik von ver.di an. Also ich bin gespannt, was Sie uns heute alles mitgeben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt die AfD-Fraktion das Wort, Herr Kollege Moncsek!

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Auch von unserer Seite her vielen Dank für Ihre ausführlichen Statements! Wir begrüßen Sie genauso recht herzlich wie unsere Kollegen. Meine Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Stellungnahmen! Als direkt gewählter Abgeordneter meines Wahlkreises im ländlichen Raum und Aufsichtsrat eines kommunalen Verkehrsbetriebes ist es mir eine Herzenssache, einen stabilen ÖPNV für meine Bürger zu haben. Nun hat das 9-Euro-Ticket im letzten Jahr mehrheitlich den Wochenendausflüglern genutzt. Es sei ihnen auch gegönnt. Dem ÖPNV und denen, die gerade im ländlichen Raum auf ihn angewiesen sind, brachte dieses Experiment aber nichts. Nicht ein Bus mehr ist wegen des Tickets gefahren. Dass die bundespolitische Praxis der ÖPNV-Finanzierung dringend einer Reform bedarf, hat bereits der Bundesrechnungshof mehrfach festgestellt. Wie Kollege Donth sagte, fehlerhafte handwerkliche Einführung bzw. Umsetzung und unsichere Planungssicherheit scheinen hier sehr wohl möglich zu sein.

Meine Fragen richten sich als erstes auch an Frau Buchholz. Sie befürchten ja negative Auswirkungen auf den Fernbusverkehr und wünschen sich



eine Einbindung der Fernbusanbieter in das 49-Euro-Ticket. Wie hoch beziffern Sie denn die Einbußen bei eigenwirtschaftlichen Fernbusanbietern durch das 49-Euro-Ticket?

Meine zweite Frage geht an Herrn Mauren vom VDV: Denken Sie, die Pläne der Bundesregierung sind geeignet, die Attraktivität des ÖPNV für die deutschen Bürger zu steigern? Bringen die steigenden Regionalisierungsmittel auch qualitative Vorteile für die Fahrgäste? Wir bewerten Sie das rein digitale Ticket mit den Blick auf die kleineren Verkehrsbetriebe? Wie schon eingangs erwähnt, mein regionaler Verkehrsanbieter – das ist kein großer – und andere können ein solches digitales Ticket bis zum 1. Mai eher nicht realisieren und ihre Kundschaft damit nicht erreichen. Sind Ihnen weitere solcher Fälle bekannt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die FDP-Fraktion gebe ich das Wort Herrn Kollegen Abel.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen herzlichen Dank und auch herzlichen Dank ausdrücklich an alle Sachverständigen für Ihre Einschätzung zum Deutschlandticket! Ein Projekt – wir haben es gerade schon gehört –, das eine Revolution im ÖPNV darstellt. Auf jeden Fall ist es eine Reform in einer Tragweite, wie wir sie im ÖPNV jahrzehntelang nicht gesehen haben. Vielleicht auch, weil niemand den Mut hatte, das Thema „ÖPNV“ anzupacken, mit allen Problemen, die dranhängen, von Tarifverbänden über praktische Anwendungen bis hin zu Dingen wie der Vertriebsprovision. Ich glaube aber, dass es umso wichtiger ist, dass wir uns jetzt über diese Themen unterhalten, nicht nur im Hinblick auf das Deutschlandticket, sondern auch in der Verlängerung daraus auf eine grundlegende Reform, die den ÖPNV auf stabilere Beine stellt und gleichzeitig sicherstellt, dass die Attraktivität des Angebots sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum ausgebaut wird.

Meine beiden Fragen richten sich an Herrn Dr. Stoffregen und Frau Leonard. Herr Dr. Stoffregen, Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme auch die nicht unbedeutenden technisch-organisatorischen Fragen eines deutschlandweit gültigen Tickets an. Ich denke hier an Fälschungssicherheit, aber gleichzeitig an eine einfache, kostengünstige Kontrollierbarkeit, die ja auch mit der Digitalisierungsthematik zusammenhängt. Halten Sie die von Ihnen erwähnte Chipkarte für das langfristig

beste und einheitlichste Format für die Ausgabe eines papierlosen Deutschlandtickets?

Meine Frage an Frau Leonhard: Das Deutschlandticket wollen wir unbedingt zu einem Erfolg für das komplette ÖPNV-System werden lassen. Da müssen wir aber alle Regionen Deutschlands mit ihren großen regionalen Unterschieden, die wir auch anerkennen müssen, im Blick haben. Sie vertreten einen Verband, der sehr viele eigenwirtschaftlich agierende Busunternehmen vertritt, der in vielen Regionen auch das Rückgrat des ÖPNV darstellt. Als „Landei“ aus Baden-Württemberg kann ich ein Lied davon singen. Mit welchem rechtlich realistischen System stellen wir Ihrer Meinung nach am besten sicher, dass die Anbieter von Mobilität den Tarif anwenden können, über den wir hier jetzt sprechen, ihr Geld bekommen und dann damit sicherstellen können, dass das Projekt Deutschlandticket erfolgreich wird? Danke!

Vorsitzender: Danke! Nun gebe ich das Wort Herrn Riexinger für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und auch nochmal vielen Dank an alle Sachverständigen, dass Sie uns heute zur Verfügung stehen! Ich meine, Lenin soll ja mal gesagt haben, wenn die Deutschen eine Revolution machen und einen Bahnhof erstürmen wollen, lösen sie vorher eine Bahnsteigkarte. Insofern trifft vielleicht der Begriff „Revolution“ von Grünen und FDP auch ein bisschen zu. Man kann bei der Revolution nur mitmachen, wenn man 49 Euro hat. Aber Spaß beiseite. Wir haben auch gesagt, dass das 49-Euro-Ticket in die richtige Richtung geht. Uns wäre es ganz recht gewesen, man hätte ein bisschen mehr Mut gezeigt und den Abstand zum 9-Euro-Ticket geringer gemacht und auch eine soziale Komponente eingeführt. Jetzt zeigt sich ja auch ein bisschen, dass es durch die unterschiedlichen Regelungen mit Jobticket und ähnlichem doch wieder einen gewissen Tarifschub geben wird. Unsere Kritik ist nicht, dass hier was falsch gemacht wird, sondern dass es nicht weit genug geht.

Meine Frage richtet sich daher an Frau Haarmann vom VCD, eine doppelte Frage. Wie beurteilt der VCD die im Gesetzentwurf dargestellten Regelungen als Grundlage für die Einführung des Deutschlandtickets? Und vor allem, welche sozialen,



strukturellen und finanziellen Aspekte bleiben im Gesetzentwurf unberücksichtigt? Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön, dann würde ich vorschlagen, wir gehen alphabetisch vor. Zunächst hat Frau Buchholz maximal acht Minuten Zeit, um die Fragen zu beantworten.

Carry Buchholz (WBO): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, meine sehr geehrten Damen und Herren, gerne beantworte ich die Fragen, die mir gestellt wurden. Nochmal kurz zu mir, mein Name ist Carry Buchholz, ich führe mein Familienunternehmen – das seit 1926 besteht, also seit 97 Jahren – in dritter Generation seit 2016 an der Spitze. Ganz klar zu sagen ist, dass wir mit unserem Verkehr, den wir eigenwirtschaftlich fahren, auf die Fahrgeldeinnahmen angewiesen sind. Wir benötigen diese, um unseren Verkehr aufrecht zu erhalten, um unsere Fahrgäste, die uns am wichtigsten sind, von A nach B zu bringen. Das ist unsere Grundaufgabe, die wir auch als unsere wichtigste Aufgabe sehen. Ganz klar ist, dass das Deutschlandticket uns Chancen bringt, für den gesamten ÖPNV Chancen bringt, mehr Fahrgäste, klimafreundlicher Busverkehr, idealerweise auch der Umstieg vom Pkw auf den Bus. Und da ist es natürlich ganz klar im Hinblick auf die Verkehrswende richtig und wichtig. Aber – das wurde hier auch schon gesagt – demgegenüber bestehen Risiken, die ich natürlich ganz klar und deutlich sehe. Wenn ich an den 1. Mai denke, dann ist es tatsächlich so, dass mir angst und bange wird, weil ich nicht weiß, wie unser Verkehr finanziert werden soll. Uns werden massiv Einnahmen fehlen. Bei uns im Verkehrsverbund in Stuttgart liegt das Defizit prognostiziert bei 80 bis 90 Millionen Euro. Wir haben im Verkehrsverbund rund 33 Unternehmen. Sie können runterrechnen, was das dann für den einzelnen Betrieb bedeutet. Und das Geld fehlt uns bisher. Wir brauchen die fehlenden Einnahmen, weil wir sowieso schon Mindereinnahmen haben. Wir sind aufgrund von Corona und der Dieselpolitik gebeutelt. Das muss ich ganz klar sagen. Und auch hier bekommen wir leider Gottes nicht alles ausgeglichen, was ausgeglichen gehört. Wir erbringen tatsächlich eine Gesamtleistung. Wir reduzieren keinen einzigen Fahrplankilometer. Eigenwirtschaftliche Betriebe, die machen in Baden-Württemberg 30 Prozent aus, reduzieren keinen Fahrplankilometer in dieser ganzen Zeit und erhalten

aber nicht das Geld, das dafür notwendig ist, um diese zu fahren. Und jetzt mit dem 49-Euro-Ticket, dem Deutschlandticket, das eingeführt werden soll, stehen wir wieder vor dem großen Fragezeichen, wie wir hier die finanziellen Ausgleichsmittel erhalten. Und das ist ganz klar unsere Meinung, sage ich als Vertreterin der eigenwirtschaftlichen Verkehre, dass das um Gottes willen, Sie verzeihen es mir, Ihre Aufgabe ist, das für uns zu lösen, denn Sie beschließen dieses Ticket. Da bin ich nämlich bei dem Punkt, dass derzeit keiner in die Finanzierungsverantwortlichkeit gehen will, für die vollen Kosten. Weder der Bund noch das Land oder unsere Aufgabenträger. Wir sind davon abhängig, dass dies geregelt wird, um auch weiter in der Zukunft diesen Verkehr leisten zu können, denn ich will 2026 gerne hundertjähriges Jubiläum feiern und gerne natürlich auch hundertzweijähriges, hundertzwanzigjähriges. Denn es macht trotz allem Spaß. Und wir sind mit vollem Herzen dabei und deswegen wollen wir das auch gemeinsam lösen, aber wir brauchen die richtigen Voraussetzungen dafür. Wir brauchen ganz klar Liquidität, und zwar rechtzeitig. Beim 9-Euro-Ticket war gewährleistet, dass das Geld rechtzeitig geflossen ist. Sie müssen auch hier dafür Sorge tragen, dass wir rechtzeitig vor dem 1. Mai eine Liquiditätssicherung haben, denn auch wir müssen Löhne zahlen. Es wurde gerade erwähnt, wir stehen vor einem erneuten Tarifkonflikt, auch im privaten Busgewerbe. Und wenn wir schon allein in Verzug kommen, Löhne zu zahlen, dann kann ich Ihnen gar nicht deutlich genug sagen, wie schwierig dann die Tarifverhandlungen in Zukunft werden. Denn wir wollen gerechte Löhne zahlen. Ich stehe ganz klar dafür. Aber auch hier muss uns einfach die Möglichkeit gegeben werden, diese gerechten Löhne auch zu zahlen. Rechtssicherheit ist das nächste Thema. Nicht nur, wann ich mein Geld bekomme, sondern auch, wie ich es langfristig erhalte. Ich bin ganz klar der Meinung, dass dies für eigenwirtschaftliche Verkehre nur über eine allgemeine Vorschrift zu regeln ist. Die muss erlassen werden, damit für uns die Gelder rechtskonform, rechtssicher und unabhängig von EU-Erlassen gezahlt werden können. Und im deutschen Recht besteht auch die Möglichkeit, dies zu tun. Wir erhalten derzeit unsere Einnahmen durch eine Einnahmenaufteilung über den Verbund. Da ist ganz klar geregelt, dass die Tickets, die bei uns gekauft werden, in einen



Topf kommen und verteilt werden. Doch was passiert mit Deutschlandtickets, die in anderen Kommunen, in einer anderen Stadt gekauft werden, in Hamburg oder Berlin? Wie kommt das Geld für die Fahrgäste, die dann bei uns nachher fahren, tatsächlich auch zu uns ins Unternehmen? Das ist eine der großen Fragen, die uns umtreibt und die geklärt werden muss. Das ist eine große Problematik, denn wir zählen auf diese Einnahmen der Fahrgäste, die auch bei uns fahren. Dafür bringen wir unsere Leistung. Dann ist natürlich der nächste große Punkt, gerade für Unternehmen, die vielleicht etwas kleiner sind, die Kontrollierbarkeit der Tickets. Die Kontrollierbarkeit ist mit der reinen digitalen Form nicht gegeben. Denn ist es so, dass viele kleine Unternehmen, die auch nicht, wie wir, an einem großen Verbund angeschlossen sind, derzeit nicht die Infrastruktur haben, um Online-Tickets korrekt zu prüfen. Das heißt, auch hier müssen in der Umsetzung weitere finanzielle Mittel bereitgestellt werden oder zumindest mitbedacht werden, damit Online-Tickets auch geprüft werden können. Das Problem besteht auch mit der Einführung zum 1. Mai, denn bis dahin wird es technisch nicht machbar sein, diese Tickets in allen Bereichen zu kontrollieren. Die Folge wird sein, so wie wir halt sind und unser Fahrpersonal, dass die Fahrgäste trotzdem mitfahren. Sie können mir glauben – wir hatten es in der Corona-Zeit mit dem geschlossenen Vordereinstieg –, was es bedeutet, Fahrgäste wieder dahin zu bringen, vorne einzusteigen und auch ihr Ticket zu bezahlen. Das Problem wird dann wieder entstehen. Und ich muss ganz klar und deutlich sagen, das wird tatsächlich in Betrieben, die das nicht kontrollieren können, der Fall sein. Von daher muss das auch mitbedacht werden – die Lösung, ein Papierticket, ja oder nein, das müssen Sie oder die Fachgremien entscheiden.

Ich selbst bin keine Expertin für den Fernbusverkehr. Wir betreiben diesen nicht. Dieser sollte aber trotz allem mit einbezogen werden. Denn auch die Schiene wird in einer gewissen Form in den ÖPNV einbezogen, und hier ist der Fernbusverkehr eigentlich gleichzusetzen. Von daher sollte dieser mitbetrachtet werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Frau Buchholz! Dann hat jetzt Frau Haarmann das Wort, auch maximal acht Minuten.

Kerstin Haarmann (VCD): Herzlichen Dank! Sehr

geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Ausschussmitglieder und Sachverständige, guten Tag und vielen Dank, dass ich hier umständehalber digital teilnehmen darf. Im ÖPNV ist nichts einfach, weder für die Fahrgäste, die heute meines Erachtens besonderes Thema sein sollen, noch für die Betreiber, die sich angesichts der Tatsache, dass der ÖV-Sektor vollkommen überreguliert und unterfinanziert ist, sicher manchmal fragen, können wir zwei Busfahrer einstellen oder müssen wir doch erst noch einen Juristen einstellen. Aber jetzt zu den Fahrgästen. Die entscheiden über die Verkehrswende, denn sie entscheiden darüber, ob die Mehrheit zukünftig Bus und Bahn nutzen wird, die nämlich das Rückgrat der Verkehrswende sind. Und ob sie es nutzen, hängt davon ab, erstens und fast am wichtigsten, ob es ein überzeugendes, gut ausgebautes, häufiges ÖV-Angebot gibt, zweitens, ob vor allem der Zugang auch einfach und bezahlbar ist. Das Deutschlandticket wird den Zugang zum ÖV revolutionieren, da stimmen wir als VCD unbedingt zu und zwar unabhängig davon, welche Farbe die Revolution hat – im Moment die der Regierungskoalition –, weil das Ticket eben relativ einfach ist und weil es für die meisten bezahlbar ist, in digital. Und hier komme ich schon zur Frage von Herrn Riexinger: Ist das Regionalisierungsgesetz eine gute strukturelle Grundlage, um die Zwecke zu erfüllen und was müsste noch geändert werden? Aus Sicht des VCD gibt es drei Aspekte, die auf jeden Fall noch ergänzend geändert werden müssen, Und zwar einmal aus sozialer Sicht. Verschiedene Gruppen bundesweit werden sich das 49-Euro-Ticket nicht leisten können. Es ist wirklich ein deutlicher Unterschied zum 9-Euro-Ticket und deshalb sprechen wir uns für eine bundesweit einheitliche Regelung für Sozial- und Jugend-Tickets für maximal 30 Euro aus. Dies wird dazu führen, dass erheblich mehr Kundinnen und Kunden den ÖPNV nutzen. Sie werden sonst ausgeschlossen und das ist nicht sozial. Weiterhin ist natürlich auch Preisstabilität wichtig. Und wenn wir das Gesetz genau lesen – viele der anderen Sachverständigen haben es in den Stellungnahmen auch angesprochen –, es muss auch sichergestellt sein, wie es weitergeht und es kann nicht sein, dass zum nächsten Ersten des nächsten Jahres, dann auf einmal dieser Preis noch erhöht wird.

Zweites Thema „strukturell“: Aus Sicht des VCD



ist das Angebot auf jeden Fall noch sehr viel wichtiger als der Preis, und auch die Einfachheit. Über dieses Thema „Deutschlandticket“, was wirklich sehr, sehr erfolgreich ist, dürfen wir nicht vergessen, dass im Moment die Einnahmen – Sie haben es eben auch gehört – kaum ausreichen, den derzeitigen Status Quo des Betriebs aufrecht zu erhalten. Und deswegen müssen parallel die Regionalisierungsmittel erhöht werden oder andere finanzielle Mechanismen gefunden werden, wirklich deutlich einen Ausbau des Angebots zu finanzieren. Dritter Punkt, da sind wir bereits bei den Finanzen. Der VDV hat berechnet, ich glaube, das war 2018, dass insgesamt jährlich ungefähr zehn bis zwölf Milliarden Euro notwendig sind, um einen Ausbau zu finanzieren. Hochgerechnet auf heute werden das wahrscheinlich 15 Milliarden Euro sein, um wirklich die Ziele zu erreichen, die sich die Koalition gesetzt hat, Verdopplung des Personenverkehrs im ÖV. Ohne diese zusätzliche finanzielle Flankierung wird es nichts. Wir schlagen daher vor, entweder jetzt im Regionalisierungsgesetz oder auch darüber hinaus, dass Sie als Gesetzgeber weitere Maßnahmen auf den Weg bringen. Zur Angebotserhöhung braucht man nicht nur Geld, sondern man braucht auch ergänzend eine Mobilitätsgarantie – denn nur da, wo ein Bus fährt, kann man auch das Deutschlandticket nutzen –, die Bedien- und Qualitätsstandards festlegt. Wir als VCD machen den Vorschlag, in Orten ab 200 Einwohnern jede Stunde, jede Hauptrichtung, wo die Menschen hin wollen, zum Einkaufen etc., von 6 bis 22 Uhr ein Angebot zu machen. Blicken wir in die Schweiz, dort gibt es sowas. Und im Koalitionsvertrag ist ja auch vorgesehen, einen Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV zu schließen. Dies würde dazu gehören. Ein weiterer Punkt sind multimodale Mobilitätsknotenpunkte im ÖPNV. Diese sollten auch zusätzlich gefördert werden, weil sie gerade auch im ländlichen Raum dazu führen, dass Menschen eine Alternative zur Nutzung des Autos haben. Im Übrigen ist es wichtig, auch soziale Aspekte zu berücksichtigen. Nur wenn die Verkehrswende sozial gerecht ist, werden viele Leute auch Bus und Bahn nutzen. Und das Thema „Barrierefreiheit“ gehört auch zu Mobilitätsknotenpunkten und insgesamt auch zur Ausstattung des ÖPNV. Es gibt immer noch massive Defizite in diesem Punkt und deswegen sollte es auch ein zusätzliches Bundesprogramm geben, dass sich

wirklich alle – und hier sind alle gemeint – den ÖPNV leisten können, aber auch dort eigenständig hingelangen. Als dritten Punkt für ergänzende Maßnahmen – Sie merken, es kommt immer wieder in den Diskussionen in diesem Jahr über das Thema „Verkehr“ vor – wir brauchen eine grundsätzliche strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik hin auf die Themenbereiche Umweltfreundlichkeit, Gesundheitsschutz und auch soziale Gerechtigkeit. Für diesen neuen Rechtsrahmen schlägt der VCD ein Bundesmobilitätsgesetz vor, mit dem man die Bundesverkehrswege integriert planen und finanzieren kann und er sieht auch einen Mechanismus vor, wie man das verfassungskonform hinbekommt, nämlich dass die Länder Zielbeiträge mit dem Bund selber aushandeln, sich auf Standards verpflichten lassen und man so ein Modell hat, wie man verfassungskonform auch zusätzliche Mittel – das ist wirklich das Wichtigste – ausreichen kann und wie man auch die Umsetzung der Standards, die die Länder sich gegeben haben, kontrollieren kann. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann darf ich Frau Dr. Hille bitten, auf die Fragen einzugehen. Auch Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Dr. Claudia Hille (FH-Erfurt): Vielen Dank für die Einladung, auch hier nochmal von meiner Seite. Grundsätzlich finde ich, kann man das Gesetz in jedem Fall befürworten. Es ist gesagt worden, es sei eine Revolution im ÖPNV. Da würde ich unbedingt zustimmen und natürlich hat es trotzdem Schwächen. Warum ich es befürworten würde? Es ist grundsätzlich erstmal eine große Entlastung für alle Menschen, die bereits ein ÖPNV-Ticket haben. Da gibt es eine große finanzielle Entlastung. Das heißt, für Pendlerinnen und Pendler wird es auch weiterhin ein Anreiz sein, den ÖPNV zu nutzen, und das ist ja im Grunde das, was auch im Sinne einer Verkehrswende ist und der Erreichung der Klimaziele. Und hier kann es natürlich auch ein Anreiz sein, Routinen aufzubrechen, Gewohnheiten aufzubrechen, die das 9-Euro-Ticket vielleicht auch nicht geschafft hat aufzubrechen, weil es einfach keine langfristige Lösung war und kein langfristiges Angebot. Wenn es darum geht, neue Routinen zu etablieren, dann geht es eben auch um Langfristigkeit. Des Weiteren finde ich, kann man es befürworten, weil es den viel zitierten Tarifschunzel, grundsätzlich im ersten Schritt abbaut und zu einer Harmonisierung der



Tarifsysteme führen kann. Das heißt, in Gänze kann es auf jeden Fall ein großer Schub für den ÖPNV sein.

Und jetzt komme ich aber direkt zu den Schwächen, die ich sehe. Und das ist auf jeden Fall die Frage der sozialen Gerechtigkeit, also der Mangel an einem einheitlichen Sozialtarif bzw. Sozialticket. In der jetzigen Fassung wird es dazu führen, dass am Ende der Wohnort darüber entscheidet, ob ich Zugang zur Mobilität habe. Es wurde vorher von der AfD-Fraktion gesagt, das 9-Euro-Ticket war nur für Wochenendausflügler, größtenteils. Da kann ich ganz klar sagen, für Menschen in Armut und für armutsgefährdete Haushalte hat es zum Teil Mobilität ermöglicht, die vorher überhaupt nicht möglich war, und damit eben auch Zugang zum Bildungssystem, Zugang zum Gesundheitssystem und Zugang zu sozialen Kontakten, die vorher einfach nicht leistbar waren. Das ist für die Gruppe der Menschen mit sehr geringen Einkommen statistisch nachgewiesen. Es gab für sie erhebliche Mobilitätsgewinne und vor allem erhebliche Teilhabegewinne. Wenn wir jetzt also Sozialtickets den Kommunen oder den Ländern überlassen, entsteht zudem ein ganz neuer Flickenteppich an Tarifen. Im Grunde hat man damit einfach einen neuen Tarifschunzel geschaffen. Des Weiteren ist als Schwäche die ja vermeintlich erstmal gute Digitalisierung des Angebots anzumerken. Es gibt eine ganze Reihe von Menschen, die keinen Zugang zu digitalen Tickets haben, entweder weil sie es nicht wollen – das lässt sich vielleicht noch am ehesten beheben – oder weil sie einfach nicht mit digitalen Angeboten aufgewachsen sind oder weil sie zu jung für digitale Angebote sind. Wir laufen hier also Gefahr, eine ganze Gruppe von Menschen – und die ist nicht unerheblich – vom Verkehrssystem auszugrenzen und ihnen damit den Zugang zur Mobilität zu verwehren. Das zweite ist das Abo-Modell, was ich durchaus auch nochmal infrage stellen würde. Denn natürlich ist ein Abo erstmal eine Nutzungsbarriere. Vor allem für Kundinnen und Kunden, die bisher überhaupt nicht am ÖPNV teilgenommen haben, besteht doch die Unsicherheit, erstmal ein Abo abzuschließen, zudem der bürokratische Aufwand. Ich würde auch nochmal infrage stellen, ob dieses Abo-Modell tatsächlich gerechtfertigt ist.

Eine weitere Frage war zur Mobilitätsarmut. Da

muss man grundsätzlich sagen, Mobilitätsarmut hat eigentlich vier Dimensionen. Die finanzielle Mobilitätsarmut, die ich angesprochen habe, ist das eine. Das andere ist aber eine räumliche Ebene, also die Frage von Zugang zum Verkehrssystem. Gibt es überhaupt ein Angebot? Und da muss man doch darauf dringen, dass auch Mittel für den Ausbau bereitgestellt werden sollten. Das ist, glaube ich, im jetzigen Gesetzentwurf – dazu wird es sicherlich auch noch Anmerkungen geben – auf jeden Fall nicht gesichert. Bei der räumlichen Ebene der Mobilitätsarmut geht es einerseits um den ländlichen Raum, aber natürlich auch darum, eine Pkw-Abhängigkeit zu überwinden – also der Zwang zur Pkw-Mobilität ist ja auch nicht immer freiwillig. Dann gibt es noch eine zeitliche Dimension von Mobilitätsarmut. Da geht es darum, dass mir tatsächlich nicht nur einmal am Tag ein Bus zur Verfügung steht, sondern dass der ganze Tag abgedeckt ist und man auch in Randzeiten Zugang zum Verkehrssystem hat. Und dann gibt es natürlich eine persönliche Ebene von Mobilitätsarmut. Das heißt, ein Mobilitätsangebot muss möglichst inklusiv gestaltet sein. Da gehört natürlich Barrierefreiheit, also bauliche Barrierefreiheit, dazu. Da gehört die Frage der Digitalisierung dazu, aber auch die Frage, wie verständlich ist das Mobilitätsangebot. Also alles in allem sind gerade die Dimensionen der sozialen Gerechtigkeit im aktuellen Gesetzentwurf nicht ausreichend beleuchtet. So wie es jetzt ist, wird es zu einem Flickenteppich und tatsächlich zu einer Mobilitätsungerechtigkeit führen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat Frau Korbutt jetzt vier Minuten, um auf die Fragen einzugehen.

Anna-Theresa Korbutt (HVV): Vielen Dank! Frau Martin, Danke für Ihre Fragen. Vielleicht noch kurz vorweg, Herr Riexinger, Sie haben eben gesagt, für eine Revolution bedürfe es einer Bahnsteigkarte. Wir haben die in Hamburg oder im Hamburger Verkehrsverbund noch. Kurz zum Deutschlandticket für die Diskussion: Ich habe vorher in der Schweiz und in Österreich gearbeitet und dort gibt es diese Produkte längst, zu anderen Preispunkten und mit deutlich mehr Leistungsumfang. Aber ich sehe das eher so, dass hier Deutschland einen wahnsinnigen Nachholbedarf hat, Tarife und Vertriebssysteme von der Komplexität runterzunehmen und bundeseinheitliche An-



gebote zu schaffen. Das mal vorweg zu dem Ticket. Insofern begrüße ich das. Wir können lange über Preispunkte sprechen, über Zugänge und Finanzierungen, aber dass Deutschland es jetzt schafft, hier ein gemeinsames Produkt zu entwickeln, ist deutlich zu begrüßen. Wir haben im Hamburger Verkehrsverbund – der besteht nicht nur aus Hamburg, sondern auch aus dem Umland – im Einzugsgebiet des Hamburger Verkehrsverbunds knapp 3,7 Millionen Bürger:innen, die dort leben, davon knapp 1,7 Millionen in der Stadt, der Rest im Umland. Wir haben zum Zeitpunkt des 9-Euro-Tickets selber Umfragen durchgeführt – parallel zu dem, was der VDV geforscht hat – und in Panels befragt und mit unseren Kund:innen aktiv gesprochen und es ist durchaus festzustellen, dass das 9-Euro-Ticket nicht nur den städtischen Raum bewegt hat, sondern insbesondere ein Entlastungspaket für den ländlichen Raum war. Das glaubt man fast nicht. Dem ist aber so. Der Preispunkt von 9 Euro war gesetzt und die Leute waren bereit, Unbequemlichkeiten in Kauf zu nehmen, längere Reisewege oder Umstiege, um an diesem Entlastungspaket zu partizipieren. Das heißt, deutlich über 17 Prozent aller Personen im Umland haben ihr Auto stehen lassen und sind auf das 9-Euro-Ticket umgestiegen. Die Behauptung kann nicht standhalten, dass das fürs Umland nichts bringt. Ganz im Gegenteil, sonst hätten ja auch andere Geschäftsmodelle in Deutschland, Ryanair, FlixBus und Co., überhaupt keine Daseinsberechtigung. Die sind nämlich auch nicht immer auf Bequemlichkeit des Fahrgastes ausgerichtet. In Summe hat man gesehen, mehr Menschen nutzen den ÖPNV. Und die, die neu dazugekommen sind, also nicht klassisch die Abonentinnen und Abonnenten, sondern die, die neu in das System reingekommen sind, haben dieses Produkt weniger genutzt, um damit zur Arbeit zu kommen – das machen unsere Abonent:innen –, sondern primär auch nicht nur für die Freizeit, sondern auch, um alltägliche Fahrten zum Arzt oder zum Einkaufen zu unternehmen. Und über 60 Prozent dieser Leute haben das dann mit dem ÖPNV gemacht, anstatt mit dem Auto. Das sind Befragungen aus unseren eigenen Reihen. Ich habe dazu mehrere Seiten Papier. Wen es interessiert, ich stelle das gerne zur Verfügung, um das auch mit validen Fakten zu belegen. Da sind wir auch mit dem VDV, mit Herrn Ackermann, konform in diesen Aussagen, um einfach auch diese

Debatte mal auszuräumen. Natürlich ist das Angebot relevant, aber das Deutschlandticket ist jetzt nicht der Treiber, um das Angebot wegzunehmen, sondern wird aus meiner Sicht, das Angebot sein, was auch die politische Instanz dazu bringt, mehr im Angebotsraum zu tun.

Frau Martin, Sie sprachen vom Job-Ticket. Das Job-Ticket umfasst heute in Deutschland fast drei Millionen Kund:innen, die damit unterwegs sind. Das ist mit eine der größten Gruppen oder die größte Gruppe, wenn ich jetzt die ganzen Ausbildungsverkehre mal außen vorlasse, also außer Schüler- und Student:innen, Auszubildende, die unterwegs sind. Dass wir es gemeinsam geschafft haben, hier ein bundesweites Angebot festzuhalten, ist unheimlich wichtig für uns in der Branche, weil die Arbeitgeber die Multiplikatoren schlechthin sind. Also im Hamburger Verkehrsverbund haben wir mehr Job-Tickets als Jedermann-Abos, wie das so schön bei uns heißt, und diese Kunden zu halten, denen mit einem geringen, minimal geringen Verbundrabatt entgegen zu kommen, sie aber im System zu halten, ist enorm wichtig. Und deshalb danke, dass der Bund das an dieser Stelle unterstützt und er es auch genehmigt hat. Der Clou an der ganzen Geschichte ist, dass wir hier zu einer Drittmittel-Finanzierung kommen. Alleine mit den drei Millionen Abonent:innen, die wir im Job-Ticket haben, finanzieren Arbeitgeber mit dem neuen Modell über eine halbe Milliarde Euro mit in das System und entlasten damit die Endkunden. Das führt zu einem neuen Preispunkt und unsere Kaufbereitschaften zeigen eindeutig, dass knapp über 15 Prozent mehr Leute dieses Deutschlandticket kaufen werden, weil sie nicht 49, sondern maximal 34,30 Euro werden zahlen müssen. Und das sind genau die Kund:innen, die wir am Ende des Tages brauchen, um nicht an dem Drei-Milliarden-Finanzierungsvolumen knabbern zu müssen. Denn das ganze Thema wird sich dann rechnen, wenn wir möglichst viele Kunden im System haben, die 49 Euro einspielen werden.

Sie hatten noch zum Umstellungsprozess gefragt. Wir bewegen uns im Hamburger Verkehrsverbund digital und analog, das heißt, wir werden hier unsere mobilen Handys ausstatten. Wir haben eine eigene Produktion vorgenommen. Das heißt, wir lösen uns von bestandsgroßen Unternehmen, gehen in Eigenentwicklungen rein und schaffen ein



maximal kundenfreundliches Produkt, aber nicht nur für Digitalaffine, sondern auch für diejenigen, die nicht digitalaffin sind und einen Kartenzugang benötigen.

Vorsitzende: Danke! Dann darf ich jetzt Frau Leonard das Wort geben, acht Minuten.

Christiane Leonard (BDO): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Und vielen Dank für die Fragen, die ich bekommen habe. Ich glaube, dass die Diskussion zumindest unter den Sachverständigen schon sehr deutlich gezeigt hat, dass niemand im Raum wirklich ernsthaft gegen dieses Ticket ist. Es ist niemand da, der gesagt hat, das brauchen wir nicht oder das soll es nicht sein. Ich glaube, da sind wir uns alle einig. Und ich kann das auch nachvollziehen, was gerade gesagt wurde. Ich lese ja auch Zeitung und Twitter und lese, dass das ein wahnsinniger Erfolg ist. Ich glaube auch dran, dass es ein Erfolg sein kann, wenn man es richtig macht. Aber die Betonung liegt auf „kann“, wenn man es richtig macht – und noch ist es keiner. Wir haben es noch nicht eingeführt. Wir reden nämlich noch darüber, wie man es einführt und wie es entwickelt wird und was man dazu braucht. Wir sind hier mitten in einem Gesetzgebungsverfahren, wo wir das ja erst noch regeln müssen, damit es nachher ein Erfolg wird. An dieser Stelle will ich sehr deutlich sagen, es ist von einer Revolution gesprochen worden. Ja, ich glaube auch, es wird zu massiven Veränderungsprozessen kommen. Die können auch gut sein und die sind in weiten Teilen vielleicht auch sinnvoll, aber wenn man zum Beispiel Fahrgeldeinnahmen, die bislang von den Menschen vor Ort auch freiwillig – niemand wird ja dazu gezwungen – gezahlt werden, wenn man diese um ein Drittel, zwei Drittel oder drei Viertel kürzt, dann ist das eine Revolution. Denn das Geld fehlt dann den Unternehmen vor Ort und die brauchen einfach einen Ausgleich dafür.

Ich bin gefragt worden, wie das rechtssicher funktionieren kann. Da ist auch dieses Wort „Tarifvorgabe“ gefallen. Das Wort Tarifvorgabe hat zwei Ebenen. Zum einen will ich sagen, der Tarif ist ja längst politisch beschlossen worden. Wenn man sich den Entwurf anschaut, dann steht da ja „49 Euro“ drin. Wir wissen ja, was es kosten soll. Das ist ein Tarif. Es steht dort drin und es ist der Wunsch, es soll 49 Euro kosten. Nur jetzt muss den auch mal irgendjemand festlegen. Denn es ist

ein Höchstattarif. Normalerweise würde ein eigenwirtschaftlicher Verkehr vielleicht 89 Euro kosten – oder 200 Euro in ländlichen Räumen. Jetzt soll er nur noch 49 Euro kosten. Wer legt denn das fest? Das ist erstmal eine Frage des Flickenteppichs. Einer muss es festlegen, denn sonst gibt es keine Vorgabe. Und der Bund hat gesagt, er kann es nicht vorgeben. Er würde vielleicht gerne, aber er kann es nicht, verfassungsrechtliche Bedenken. Und gleichzeitig hat sich im Bundesrat der Verkehrsausschuss schon mit dem Thema befasst, und ich glaube, am Freitag wird wieder eine Abstimmung stattfinden. Auch der Bundesrat befasst sich parallel damit, weil wir ein verkürztes Verfahren haben, worüber man auch streiten könnte bei so einer Revolution, ob man das unbedingt in einem verkürzten Verfahren machen muss. Aber der Bundesrat verhält sich dazu und er hat auch schon etwas dazu gesagt, nämlich im Verkehrsausschuss ist der Beschluss angenommen worden, dass die Länder auch keine Tarifvorgabe machen werden. Das haben zumindest die Länder so erstmal signalisiert. Damit hat derjenige, der diesen Tarif gerne möchte, ihn aber nicht vorgegeben. Warum ist das so dramatisch? Es ist so dramatisch, weil die zweite Ebene einer Tarifvorgabe eben auch die beihilferechtlich sichere Finanzierung darstellt. Das hat der EuGH jetzt nochmal relativ aktuell für Estland festgestellt. Wenn man einen Höchstattarif festsetzt, das heißt, die normalen mit den kalkulierten Einnahmen ... und ich rede vor allem als Vertreterin der Unternehmen, die sich in einem Wettbewerb befinden, die keine Direktvergaben haben, sondern in einem Wettbewerb entweder um eine wirtschaftliche Genehmigung oder um Nettoverträge stehen, die sind auf die Fahrgeldeinnahmen angewiesen, weil die in den Verträgen so vereinbart sind. Und wenn man die reduziert, muss man sie eben ausgleichen und das geht beihilferechtlich nur auf zwei Wegen. Entweder man notifiziert das Ganze. Das hat man aber nicht gemacht. Das hat man bewusst nicht gemacht, vermutlich, weil die Zeit nicht reichte. Oder aber man bewegt sich im Rahmen der Verordnung 1370 und da ist für eigenwirtschaftliche Verkehre – aber auch für Nettoverträge sehe ich das im Übrigen genauso problematisch – nur der Weg, über eine allgemeine Vorschrift zu gehen. Und eine allgemeine Vorschrift bedeutet, ich gebe einen Tarif vor und ich gebe auch vor, wie dieser auszugleichen ist, nämlich mit den Mitteln, die



ich schon mal festgelegt habe. Man hat sich ja schon geeinigt, zumindest bis 2025, dass man jeweils drei Milliarden Euro zur Verfügung stellt. Aber man hat sich noch nicht über eine Nachschusspflicht geeinigt, über 2023 hinaus. Meine Damen und Herren, das ist aus meiner Sicht der Knackpunkt, weil offensichtlich das ganze Ticket nicht ausfinanziert ist, will niemand die „heiße Kartoffel“ in die Hand nehmen und diese Tarifvorgabe machen, denn dann müsste er diese Zahlungen, nämlich diese Finanzverantwortung, auch übernehmen. Und das hat bislang niemand gemacht. Das möchte man gerne auf die Aufgabenträger delegieren oder auch auf die Unternehmen, die den Tarif vielleicht sogar noch freiwillig anwenden wollen, ohne dass sie dafür eine Sicherheit erhalten, das Ganze ausgeglichen zu bekommen. Das kann so nicht funktionieren! Sie haben jetzt aber noch alles in der Hand. Sie können mit den Ländern auch noch darüber verhandeln. Die Länder könnten es auch machen. Dann hätten wir nämlich keinen Flickenteppich über 400 Aufgabenträger, sondern dann hätten wir 16 Länderregelungen. Die Länder diskutieren täglich über dieses Ticket und können sich auch bei den Tarifbestimmungen darüber abstimmen, ob Hunde oder Fahrräder mitgenommen werden dürfen oder nicht. Und sie könnten auch so eine Regelung gemeinsam vorbereiten und dann auch erlassen. Und dann wäre alles gut, dann hätten alle Sicherheit! Und ich meine, dass es auch in der Verantwortung von Bund und Ländern gemeinsam liegt, die dieses Ticket wollen, dass sie so eine Tarifvorgabe und so einen Ausgleichsmechanismus auch dort hineinnehmen. Und dann kann ich beide Fragen, auch die von Herrn Abel beantworten, dann funktioniert das bei allen Verkehren im ländlichen Raum und auch bei den Städten. Und auch im Übrigen muss man sagen, auch bei Direktvergaben gibt es die Möglichkeit, über eine allgemeine Vorschrift einen einfacheren Weg zu wählen, dass ich nicht jedes Mal die Dienstleistungsaufträge anpassen muss. Es ist auch Bezug genommen worden auf andere Länder, die haben das im Übrigen gemacht. In Österreich hat man das nämlich gemacht. Da hat man eine allgemeine Vorschrift für dieses Ticket über alle bestehenden Dienstleistungsaufträge und Genehmigungen gezogen. Damit waren alle sicher und das Geld konnte auch sicher an alle ausgezahlt werden. Wenn man das dann so täte, dann würde auch das

Deutschlandticket wirklich ein Erfolg werden und dann würden wir auch damit wirklich das erreichen, was wir erreichen wollen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Mauren, Sie haben maximal acht Minuten Zeit.

Norbert Mauren (VDV): Vielen Dank! Bevor ich auf die Fragen antworte, wollte ich erstmal Entschuldigung sagen. Eigentlich sollte Oliver Wolff, unser Hauptgeschäftsführer, hier sitzen. Er hat mich gebeten, Ihnen auszurichten, dass er kurzfristig erkrankt ist und sogar zum Lungenarzt musste, weil er keine Stimme mehr hatte. Somit bin ich die Vertretung und kann die Fragen aber sicher auch beantworten.

Die erste Frage betraf ja ebenfalls das Stichwort „Tarifgenehmigungen“. Ich denke, das ist bei dem ganzen Komplex auch ein sehr zentrales Thema – hat auch sicherlich mit dazu geführt, dass das neue Ticket nicht schon im Januar gekommen ist, sondern erst im Mai kommen wird. Das ist nämlich ein „dickes Brett“ gewesen und ist nach wie vor ein „dickes Brett“. Ich kann aber vielleicht die Runde beruhigen, aus Sicht des VDV ist der Paragraph 9 im Regionalisierungsgesetz ausreichend, da ist eine sogenannte Genehmigungsfiktion vorgesehen. Das bedeutet, dass Städte, Landkreise, Kommunen den neuen Tarif jetzt nicht überall individuell genehmigen müssen, sondern durch den Paragraphen 9, der jetzt formuliert ist, kann der neue Tarif sozusagen Inkrafttreten, und zwar ohne, dass er überall eine Einzelgenehmigung braucht. Damit ist einer großen Sorge, auch von uns, Rechnung getragen worden. Und mit anderen Worten, der Paragraph 9 kann so bleiben. Dann habe ich vielleicht noch eine gute Nachricht in dem Kontext. Es gab ja in den letzten Wochen und Monaten auch bei uns immer wieder die Sorge, dass wir trotz des einheitlichen Tickets irgendwie einen Flickenteppich bekommen, im Verkehrsverbund A kann der Hund kostenlos mitfahren, im Verkehrsverbund B möglicherweise das Kind. Auch das wird aktuell gelöst und zwar durch die sogenannten einheitlichen Tarifbestimmungen. Darauf haben sich die Länder jetzt in diesen Tagen verständigt. Das soll, wie ich hörte, ein Papier sein, das in etwa zehn Seiten umfasst und das wird parallel mit dem neuen Ticket in Kraft setzen. Dort wird auch konkret drinstehen, was gilt und was nicht. Das heißt, auch das wird dazu führen, dass ein Flickenteppich vermieden werden kann. Das



sind vielleicht die wichtigsten Aspekte zum Thema „Tarif“.

Dann gab es noch eine globalere Frage, die die Qualität des neuen Tickets betraf bzw., ob das neue Ticket die Qualität des ÖPNV verbessern wird. Wenn wir ehrlich miteinander sind, glaube ich, können wir das heute noch nicht beantworten. Deswegen soll es ja auch, so habe ich das verstanden, parallel zur Einführung des Tickets eine Evaluierung geben, weil man dann sozusagen untersuchen muss, was das Ticket gebracht hat. Wir haben natürlich Erfahrungen durch das 9-Euro-Ticket. Damals waren wir alle im Raum auch sehr kritisch, auch wir als VDV, und waren am Ende sehr überrascht, dass über 50 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft worden sind. Insofern, denke ich, kann man optimistisch in die Zukunft gucken. Sicherlich wird auch das neue Ticket die Qualität verbessern. Zugleich sagen wir natürlich als VDV auch, wir brauchen parallel dringend einen Ausbau des ÖPNV, im Übrigen auch der Schiene, des Eisenbahnverkehrs. Es reicht jetzt nicht, nur ein Ticket einzuführen, sondern wir brauchen eine dichtere Taktung, wir brauchen mehr Fahrzeuge. Ich denke, das ist hier im Raum auch hinlänglich bekannt. Was sicherlich durch das neue Ticket auch vorankommt, ist ein Fortschritt beim bundesweiten digitalen Ticketing. Seit Jahren reden wir alle davon, dass wir das bräuchten, dass das nötig sei. Es ist auch schon viel erreicht worden, beim Rhein-Main-Verkehrsverbund kann man beispielsweise heute schon sein ICE-Ticket direkt mitbuchen, wenn man im örtlichen Verkehrsverbund auf der Plattform ist. Und das neue Ticket, denke ich, wird bei dem Thema auch nochmal Vortrieb geben, dass wir wirklich ein echtes, bundesweit gültiges digitales Ticket hinbekommen. Also insofern, Daumen hoch!

Vielleicht als letzten Punkt – Christiane Leonard vom BDO hat es gerade schon gesagt –, die Bundesratsinitiative sollte man sich tatsächlich vielleicht nochmal genauer angucken, denn da stehen gute Sachen drin. Auch wir haben da zwei, drei Punkte in dem aktuellen Antrag der Länder identifiziert, die man sicherlich hier nochmal prüfen sollte und dann vielleicht sogar in den Gesetzentwurf übernehmen könnte. Möglicherweise ist das auch noch mal ein Thema für eine zweite Frageunde.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf jetzt Herr

Dr. Stoffregen auf die Frage antworten. Sie haben maximal vier Minuten Zeit.

Dr. Matthias Stoffregen (Mofair): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Auch von meiner Seite nochmal guten Tag an alle und vielen Dank für die Einladung und die Gelegenheit, etwas zu sagen. Ganz kurz nochmal zu Mofair. Wir sind ein Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr, repräsentieren dort Betreiber mit einem Marktanteil von ungefähr 40 Prozent. Die meisten Unternehmen, wie gesagt, sind im Nahverkehr tätig, daher vielleicht eine kurze Exkursion. In dem ganzen Finanzierungskonstrukt deutschlandweit spielen ja auch die Aufgabenträger eine große Rolle im kommunalen ÖPNV, aber nicht zuletzt auch im ÖPNV der Länder, also im SPNV. Insofern finde ich es ein bisschen schade, dass die heute nicht mit am Tisch sitzen, weil die da ja durchaus auch eine Meinung haben. Es würde mich an manchen Stellen durchaus interessieren, was sie dazu zu sagen hätten.

Die konkrete Frage ging nach der Fälschungssicherheit und nach der Kontrollfähigkeit der Tickets. Vielleicht erstmal, warum das eigentlich so wichtig ist. Beim 9-Euro-Ticket haben wir, wenn wir mal ganz ehrlich sind – und der Rechnungshof ist, glaube ich, auch gerade nicht im Raum –, alle miteinander ein bisschen nonchalant darüber hinweg geschaut, weil wir gesagt haben, da zahlt ja „Vater Staat“ sowieso alles. Damit ist gewissermaßen die oberste Pflicht, die ein jedes Unternehmen hat, nämlich zu überprüfen, ob der Fahrgast sein Beförderungsentgelt vorschriftsmäßig entrichtet hat, gewissermaßen abbedungen. Das können wir natürlich nicht bei einem Ticket machen, was zwar nicht ganz so günstig ist, aber ja prinzipiell jetzt erstmal bis auf Widerruf gelten soll. Die Idee ist ja schon, dass das eben nicht nur ein „Strohfeuer“ sein soll, sondern sich dauerhaft etablieren soll und ja auch dauerhaft – Frau Hille hat es gesagt – zu einer Verhaltensänderung der Menschen führen soll. Das heißt aber auch, bei einem Betrag von 49 Euro im Monat lohnt es sich wieder, zu tricksen, bei 9 Euro vielleicht nicht so. Daher ist es wichtig, an diesem Punkt intensiv weiter zu arbeiten. Es ist ja nicht so, dass es da nichts gäbe. Also elektronische Standards zur Fälschungssicherheit und zur Kontrollierbarkeit, die gibt es, nicht zuletzt vom VDV entwickelt, aber auch andere Standards auf europäischer Ebene gibt es. Es



kann sie im Moment schlicht und ergreifend noch nicht jeder auslesen. Das hat – das kann man hier vielleicht auch mal sagen – auch ein bisschen mit der zum großen Teil erratischen Förderpolitik des Bundes in den vergangenen Jahren zu tun. Es gab immer mal wieder hier und da ein paar Mittel, um mal das ein oder andere Pilotprojekt anzustoßen. Dabei blieb es dann aber auch. Ja, es wurden dicke Berichte geschrieben, deutschlandweit hat das nicht wirklich gezündet. Über ein deutschlandweites Hintergrundsystem reden wir seit mindestens zehn Jahren, wahrscheinlich eher länger. Ich hatte in meiner früheren Rolle beim VBB auch die Freude, mich darum ein bisschen zu kümmern, aber es ist halt nicht gekommen. Jetzt muss es aber kommen. Spätestens an der Stelle möchte ich auch den Bund wirklich inständig bitten, jetzt am Ball zu bleiben und auch da weiter eine gewisse Form – ich sage jetzt mal untechnisch gesprochen – der Projektsteuerung wahrzunehmen, damit das auch wirklich „fliegt“. Denn wie gesagt, noch mehr Mindereinnahmen kann sich der Sektor insgesamt ganz sicher nicht erlauben. Und spätestens dann kommt auch wieder der eben schon zitierte Rechnungshof. Bei der Ausgabe von digitalen Tickets sind die großen Portale im Moment noch im Vorteil. Das ist auch so eine Geschichte – Frau Buchholz hat es angedeutet. Das kann dazu führen, dass früher oder später ganz viele auf Bahn.de gehen, das finden wir gerade auch als Wettbewerbsbahnen nicht so gut. Auch da brauchen wir einfach Mechanismen, die eine Wettbewerbsgleichheit oder wenigstens einen fairen Wettbewerb auch beim Fahrausweisvertrieb ermöglichen.

Es gab noch die spezielle Frage nach der Chipkarte. Die ist nicht per se besser. Das wäre ein Missverständnis. Sie bietet aber im Moment durch Kontrollnachweise wenigstens die Möglichkeit, heute schon Daten zu sammeln, wo denn das Deutschlandticket eingesetzt wird. Das haben wir beim Smartphone in der Form nicht. Es sei denn, das Smartphone würde von Anfang an wie eine Chipkarte angewendet und beim Kontrollieren vorgezeigt. Das ist aber nur in der Minderzahl der Fälle heute so.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommen wir jetzt zur zweiten Runde. Ich bitte alle Kolleginnen und Kollegen, sich kurz zu fassen, auch wenn wir die Zeitvorgaben haben. Wir haben insgesamt nur noch gut 50 Minuten. Zunächst einmal hat für die

SPD der Kollege Kröber das Wort.

Abg. **Martin Kröber** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hätte zuerst eine Frage an Matthias Pippert. Das 9-Euro-Ticket hat uns gezeigt, wie groß die Nachfrage der Menschen in Deutschland ist, aber auch welche Herausforderung das für den öffentlichen Nahverkehr mit sich bringt. Sie als EVG haben im letzten Sommer insbesondere die personelle Überlastung vielerorts kritisiert. Das Deutschlandticket lässt nun vermuten, dass es auch wieder ein deutlich höheres Fahrgastaufkommen geben wird als das jetzt der Fall ist. Und es ist wahrscheinlich nicht vergleichbar mit dem 9-Euro-Ticket, aber zumindest eine deutliche Erhöhung. Welche Erwartungen und Vorstellungen hätten Sie, die Bedingungen für die Beschäftigten im ÖPNV und im SPNV so zu schaffen, dass wir die Überlastung von Bahnangestellten vermeiden könnten?

Dann hätte ich noch eine Frage an Frau Dr. Hille. Sie haben sehr deutlich gemacht, welchen Einfluss das 9-Euro-Ticket auf die soziale Situation vieler Menschen hatte. Bei mir ist auch sehr deutlich angekommen, dass wir es mit dem Ticket nach wie vor nicht schaffen werden, alle abzuholen, weil 49 Euro vielleicht für den einen oder anderen doch zu viel sind. Vielleicht können Sie trotzdem Schlussfolgerungen ziehen, auch wenn das nicht explizit so auftaucht, welchen Einfluss das vielleicht auch auf Familien hat? In meinem Wahlkreis gibt es sehr viele Familien, die von außen in die Stadt einpendeln und die bezahlen im Moment alle im Durchschnitt 200 Euro für ihre Monatskarte. Das ist relativ viel für eine Familie, meistens vierköpfig. Glauben Sie nicht, dass es die Menschen auch abholt, wenn man es schafft, den Preis zumindest von 200 Euro pro Person schon einmal auf 49 Euro runter zu setzen? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Kollege Donth hat das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Brohm. Ich habe ja die Stellungnahme, die Sie uns zugeschickt hatten, vorhin schon angesprochen. Darin habe ich gelesen, dass der Gesetzentwurf eine, ich zitiere, „unzulässige Vereinfachung“ enthält, „die ein Scheitern der Einführung des Tickets befürchten lässt“ und auch den „langfristigen Bestand



deutlich in Frage“ stellt, vor allem auch im Hinblick auf den fehlenden Ausgleich für die Einnahmeverluste der Unternehmen, und dass die flächendeckende Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtarifs nicht sichergestellt sei. Jetzt hat uns Herr Mauren vom VDV gesagt: „Alles kein Problem, Paragraph 9 ist völlig ausreichend. Die Genehmigungsfiktion, die dort ausgesprochen wird, reicht aus.“ Sie haben ja geschrieben, dass eben die Genehmigungsfiktion schon vom Begriff „Fiktion“ her ausdrücklich keine Tarifvorgabe bedeutet. Können Sie uns das vielleicht nochmal erläutern? Und es ist ja heute auch im *Spiegel* zu lesen, dass Herr Dedy vom Deutschen Städtetag vor einem „Flickenteppich“ warnt, wenn nicht einheitlich von den Ländern das Ticket angeordnet wird und es den Verbänden zugewiesen wird.

Die zweite Frage wollte ich noch einmal an Frau Leonard richten. Welche Regelungen bräuchte es denn, um den Koordinierungsbedarf für diesen deutschlandweiten Tarifverbund hinzubekommen, wenn jetzt 80 Prozent aller 49-Euro-Tickets beim Navigator gekauft werden, damit eben auch sichergestellt ist, dass in Ludwigsburg bei Frau Buchholz das Geld der Ludwigsburger ankommt, die die Busse vor Ort nutzen. Wie soll das geregelt werden? Brauchen wir da eine extra Behörde oder ist das alles gar kein Problem? Vielleicht können Sie das nochmal erklären und auch auf die Genehmigungsfiktion eingehen. Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Kollege Gelbhaar.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Also bei allen berechtigten Hinweisen auf einen potentiellen Flickenteppich, immer mal wieder der Hinweis, was wir aktuell haben – den Flickenteppich. Und natürlich geht es hier um eine Disruption. Man kann das dann auch gerne Revolution nennen. Revolutionen haben per se nicht immer Opfer. Ich verweise auf die Friedliche Revolution. Aber bleiben wir vielleicht beim Thema „Disruption“. Ja, die Bahnsteigkartenfrage, die liegt jetzt hier auf dem Tisch, weil wir gerade jetzt durchspielen, was an Evolutionen noch passieren muss. Und die Evolution hat uns aber genau hier hin gebracht, zu diesem Flickenteppich – das vielleicht als Vorwort. Es muss Kritik geben und natürlich, Herr Donth, gibt es viel Kritik. Natürlich haben Sie keine gehört, weil Sie so ein Gesetz nicht auf den Tisch gelegt haben. Das Gesetz der Groko unter Führung

der CDU/CSU, das mir am meisten im Gedächtnis geblieben ist, war der ÖPNV-Deckel, den Sie in das Grundgesetz geschrieben haben, mit den 333 Millionen GVFG-Mitteln, was wir dann zusammen in einer großen Aktion mit allen politischen Farben wieder raushebeln mussten. Vielleicht erinnern Sie sich daran? Da gab es auch viel Kritik und die war auch berechtigt. Das vielleicht als Vorwort.

Zu meinen Fragen: Ich möchte zum einen noch mal auf die soziale Dimension kommen und Frau Dr. Hille nach den Ticketvarianten „Jobticket, Sozialticket, Semesterticket“, insbesondere nach dem Semesterticket fragen. Vielleicht können Sie uns schildern, wie da die Bewegung in der Bundesrepublik ist, weil das natürlich viele Studierende bewegt, auch wie die solidarische Finanzierung unter dem Stichwort oder unter der Prämisse „49-Euro-Ticket“ jetzt künftig aussehen könnte. Gleiches beim Sozialticket, wie sich das da entwickeln kann.

An Frau Korbitt würde ich gerne die Frage nach der ökologischen und ökonomischen Wirkung in der Einschätzung eines Verkehrsverbundes stellen. Ich weiß, man weiß das nicht, das ist alles Prognose und eine Einschätzung. Aber wenn die Tarifgrenzen wegfallen, da kann ja der Pendler bzw. die Pendlerin auf die Idee kommen, eben nicht mehr mit dem Auto hinter die nächste Tarifgrenze zu fahren, um irgendwie einen Euro zu sparen, sondern direkt zum nächsten Bahnhof zu gelangen. Dadurch könnten ja die Strecken, die man mit dem ÖPNV nutzt, länger werden und die Autonutzung geringer. Gibt es da vielleicht eine Idee beim HVV, wie sich das auswirken könnte, auch auf die Belastung in den Fahrzeugen? Und zum anderen die ökonomische Wirkung: gibt es denn Gedanken dazu? Da gibt es ja sehr viele verschiedene Schätzungen, wie viele Menschen jetzt sagen: „49-Euro-Ticket, gönne ich mir.“ Also, wie viele steigen dann um – so „Pi mal Daumen“ – im ersten Monat und in einem Jahr? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Für die AfD hat Kollege Wiehle das Wort.

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Vielen Dank! Meine Damen und Herren, seit Jahren wird eigentlich sehr viel Geld in den Nahverkehr gesteckt, immer mehr. Ob das jetzt wirklich zu einer Verbesserung führt, ist manchmal fraglich. Das hat sehr viel mit



Überlastung der Infrastruktur zu tun und genau die wird aber jetzt mit dem 49-Euro-Ticket, über das wir sprechen, im Zweifel nicht verbessert. Wir werden diese Fragen nicht alle heute betrachten können. Und gerade zum Thema „Einnahmen aus dem Ticketvertrieb“ hat die AfD-Fraktion auch eine Kleine Anfrage gestellt, die jetzt natürlich separat läuft und von der ich hoffe, dass jedenfalls die Antwort da sein wird, bevor wir uns mit den Antworten von heute dann im Ausschuss wieder mit dem Gesetz befassen. Ich kürze wegen der Zeit ein paar Punkte ab.

Ich möchte zunächst Herrn Dr. Stoffregen fragen. Sie haben ja in Ihrer Stellungnahme auch schon auf die Schwierigkeiten mit der Einnahmenaufteilung und auf die Schwierigkeiten mit der Provision hingewiesen. Herr Dr. Brohm hat ja eine ähnliche Frage von Herrn Donth gestellt bekommen und ich möchte Sie das auch fragen: Wie groß schätzen Sie die Gefahr ein, dass der Verkauf des Deutschlandtickets am Ende für die größeren Marktteilnehmer einen Vorteil bringt und für die kleineren Marktteilnehmer Nachteile? Ergänzend dazu: Wie könnte das denn in Ihren Augen aussehen, eine gerechtere Aufteilung der Einnahmen aus dem Ticketvertrieb? Wie könnte das zum einen auf dem Papier und zum anderen in der Praxis aussehen? Ich darf dann noch ergänzen, es hat sich ja auch ein großer Player, der nicht aus Deutschland ist, die Domain „Deutschlandticket.de“ gesichert, was hier vielleicht auch noch für Ungleichgewichte sorgen kann.

Herrn Dr. Brohm möchte ich auch zwei Fragen stellen, und zwar wegen der organisatorischen Aufwände, die die kommunalen Verbände, die Kommunen betreffen werden. Sie sprechen ja von erheblichen Mehrkosten, die auf die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zukommen können. Haben Sie dafür eine Schätzung? Wie viel wird das ungefähr sein, also von der Größenordnung her? Zweiter Punkt: Sie sprechen von fehlenden Gremien, dass man so etwas braucht, wie einen Deutschlandticket-Tarifverbund. Meine Frage dazu: Wie könnte so etwas rechtlich möglich gemacht werden? Wie könnte das aussehen? Welche zusätzlichen Kosten wären damit wieder verbunden, für die Länder und vielleicht auch die Kommunen? Wie lange würde es dauern, bis so ein Gremium etabliert ist? Wir ha-

ben ja nicht viel Zeit, irgendwann läuft die Genehmigungsfiktion für den Tarif aus und zum 1.1.2024 muss irgendwas „fliegen“. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann darf ich dem Kollegen Abel das Wort geben.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank! Eingedenk der Zeit möchte ich direkt zu den Fragen kommen. Die erste geht an Herrn Mauren. Wir haben ja die Debatte, dass immer wieder über den Einführungspreis geredet wird und auch möglicherweise ein längeres Einfrieren dieses Preises von unterschiedlichen Seiten ins Gespräch gebracht wird. Wenn wir uns jetzt mal abseits der Thematik „Nachschusspflicht 2024 und 2025“ unterhalten: Welche Gefahren sehen Sie für Verkehre, wenn der Preis von 49 Euro auch gegenüber kommenden Kostensteigerungen zu lange eingefroren wäre?

Die zweite Frage, die würde noch mal an Dr. Stoffregen gehen. Sie haben gerade schon einmal ein bisschen die Fahrdatennutzung für den Erfolg des Deutschlandtickets angesprochen. Da würde mich interessieren, welche technischen Möglichkeiten Sie sehen, das zu erheben, also einerseits in statistischen Verfahren versus trennscharfen Verfahren, und wie wir sicherstellen können, dass die Aufteilung der Erlöse zu dem Anfall der Kosten auch regional gut abgebildet werden kann. Danke!

Vorsitzender: Und zu guter Letzt der Kollege Riexinger!

Abg. **Bernd Riexinger** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich mache es auch kurz, möchte aber vorher bemerken, dass ich interessant fand, dass Frau Korbutt eindrücklich dargestellt hat, welche Auswirkungen der Preis auf die Frage des Umsteigens hat. Und unser Ziel muss ja sein, dass möglichst viele Leute vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Das 9-Euro-Ticket hat wirklich hervorragend gezeigt, dass auch bei gleichbleibendem Angebot mit einem geringeren Preis mehr Leute umsteigen. Auch Frau Hille hat im Prinzip darauf hingewiesen, wo noch die Schwachstellen sind, was ja eher ein bisschen in unsere Richtung geht. Ich frage aber trotzdem noch mal Frau Haarmann: Welche flankierenden Maßnahmen schlägt denn der VCD vor, damit das Deutschlandticket zu einem erfolgreichen Baustein der Verkehrswende werden kann? Sie haben ja schon ein paar Punkte mit der Finanzierung und mit dem sozialen Ticket angesprochen. Aber



in welche Richtung muss es da weiter gehen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann können wir jetzt wieder in die Antwortrunde einsteigen. Dann hat jetzt Herr Dr. Brohm maximal acht Minuten.

Dr. Markus Brohm (BVkom/DLT): Vielen Dank! Ich bin zu der Flickenteppichproblematik gefragt worden. Die sehen wir in der Tat so. Wir sehen keine flächendeckende Einführung und Anerkennung durch das Gesetz und nicht durch die begleitenden Umsetzungsmaßnahmen der Länder sichergestellt. Der Bund trifft keinen Anwendungsbefehl, aus nachvollziehbaren verfassungsrechtlichen Gründen. Die Länder tun das aber auch nicht und damit ist die Umsetzung eigentlich in die Freiwilligkeit der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen gestellt. Wir sehen ein erhebliches Risiko, dass das Ticket nicht flächendeckend umgesetzt wird oder auch nach kurzer Zeit wieder aus der Umsetzung ausgestiegen wird. Aus drei Gründen: Das Ticket ist nicht ausfinanziert. Die Ausgleichsmechanismen sind nicht abschließend geklärt und die beihilferechtlichen Risiken ebenfalls nicht ausgeräumt. Zur Ausfinanzierung des Tickets: Es ist nur eine Nachschusspflicht für 2023 im Gesetz verankert. Der Nachschuss wird erst noch ermittelt werden müssen. Von den ganzen Gesetzgebungsverfahren, die das dann auch noch erfordert, wird ein Nachschuss dann erst Ende 2025, Anfang 2026 tatsächlich ausgekehrt werden können. Das heißt, die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen finanzieren das vor. Auf die Liquiditätsschwierigkeiten hatten wir schon hingewiesen. Mehrbelastungen ab 01.01.2024 sind nicht abgesichert. Die Frage ist: Kommt es zu Tarifanpassungen? Wer entscheidet darüber und wann? Ist das dann auskömmlich? Und ab 2026 haben wir noch keinerlei Finanzierungszusagen. Die Ausgleichsmechanismen sind nicht abschließend geklärt. Das betrifft einmal die Einnahmenaufteilung. Die Frage ist: Wie werden denn die Verkaufserlöse zugeschrieben? Wie erfolgt da die Liquiditätssicherung für die Unternehmen, insbesondere für die kleineren, die nicht ohne weiteres in einen digitalen Vertrieb einsteigen können? Wir wenden uns gegen ein ausschließlich digitales Ticket. Wir halten es nicht für genehmigungsfähig und sehen auch keine Rechtfertigung darin, Nutzergruppen ohne Not auszuschließen. Aber es wird überwiegend digital

vertrieben werden. Es gibt schon Anbieter, die haben sich die Webseite www.deutschlandticket.de gesichert und werden auch darüber letztlich zentral Verkäufe tätigen und die landen nicht bei den Verkehrsunternehmen, die vor Ort die Leistung erbringen, wie Frau Buchholz das vorhin auch geschildert hat. Das ist eine große Fragestellung. Die Erstattungsregelungen der Länder sind nicht klar und der beihilferechtliche Ausgleichsmechanismus ist mit der Kommission noch nicht abschließend geklärt. Wir sehen hier den Bund in der Pflicht, belastbare beihilferechtliche Klärungen herbeizuführen, und zwar vor Einführung des Tickets, denn die beihilferechtlichen Risiken gehen mit den Verkehrsunternehmen nach Hause und mit den Aufgabenträgern. Unzulässige Beihilfen sind ohne Wenn und Aber nach der EuGH-Rechtsprechung zurückzuführen. Hier bestehen auch Insolvenzrisiken aufgrund der angegriffenen Liquiditätsdecke bei den Unternehmen. Und auch die Aufgabenträger werden hier belastet. Insofern werden sich vor Ort die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger sehr wohl überlegen, ob sie dieses Risiko und dieses Wagnis einer Einführung des Deutschlandtickets so ohne weiteres übernehmen können. Die Genehmigungsfiktion löst diese Probleme nicht. Sie ist vor allen Dingen eine verfahrensmäßige Vereinfachung und Erleichterung für die Tarifgenehmigungsbehörden der Länder. Sie gilt nur bis zum 31.12.2023, schon ab dem 01.01.2024 sind neue Anträge zu stellen. Da wird dann auch der Nachweis der Auskömmlichkeit zu prüfen sein. Ich hatte gerade schon festgehalten, dass wir für 2024 und folgende Jahre keine Nachschusspflicht haben. Was ich sehr deutlich auch nochmal betonen möchte: Genehmigungsfiktion ersetzt nur die Genehmigung, nicht den Antrag. Ausdrücklich ist im Gesetz festgehalten, es ist keine Tarifvorgabe, es ist eine freiwillige Anwendung. Wer einen solchen Tarif beantragt, muss ihn wirtschaftlich und unternehmerisch verantworten können. Wir haben auch schon Verbundgeschäftsführer in unserem Mitgliedsbereich, die ganz deutlich sagen, sie werden das ohne Gremienbeteiligung nicht machen. Das ist eben vor dem Hintergrund der angesprochenen Unsicherheiten schwierig. Die Erstattungsregelungen der Länder sind noch nicht klar. Das Einnahmenaufteilungsverfahren ist noch nicht klar. Die Ausgleichsmechanismen sind beihilferechtlich



nicht abschließend geklärt. Insofern ist der Einführungstermin 1. Mai durchaus kritisch. Wir werden hier nicht zu einer flächendeckenden Anwendung kommen. Ich glaube schon, das ist eine ein bisschen andere Situation als eben bei anderen Tarifen, weil es eben ein Deutschlandtarif ist, der an sich den Anspruch erhebt, deutschlandweit gültig zu sein und natürlich auch entsprechende Erwartungen bei den Nutzerinnen und Nutzern weckt. Die werden nicht erfüllt werden. Wir hatten es auch angesprochen, dass auch diejenigen, die das Ticket vertreiben, ja dieses Leistungsversprechen eingehen, im Zweifel aber nicht erfüllen können, weil nicht alle mitmachen.

Organisatorische Aufwände waren angesprochen worden. Ja, die haben wir. Der Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen muss in Einklang mit der Verordnung 1370 über die Aufgabenträger erfolgen, über die Anpassung von Verträgen oder den Erlass allgemeiner Vorschriften. Auch die Finanzierung des ÖPNV ändert sich grundlegend. Die Beiträge der Nutzerfinanzierung werden geschwächt, werden gedeckelt. Der öffentliche Zuschussbedarf, also die Gelder, die die ÖPNV-Aufgabenträger in die Finanzierung des ÖPNV stecken müssen, erhöhen sich dadurch. Insofern haben wir ganz erhebliche Mehrbelastungen. Beziffern kann ich die nicht. Aber es ist absehbar, dass wir das am Schluss auch über höhere Bestellerentgelte bezahlen, insbesondere auch, wenn es um den weiteren Angebotsausbau geht. Der wird uns dadurch erschwert, weil eben die Säule der Nutzerfinanzierung geschwächt wird. Insofern drängen wir auch auf eine wenigstens zeitnahe weitere Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit entsprechender Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

Ich bin noch zur Notwendigkeit eines Deutschlandticket-Tarifverbunds gefragt worden. Momentan werden sämtliche Regelungen zu den Tarifbestimmungen, zu der Frage, wie hoch der Tarif ist, wann er angepasst wird, unter welchen Kautelen, im Grunde genommen so ein bisschen in Gremien und Arbeitskreisen miteinander diskutiert, die dafür aber eigentlich rechtlich nicht hinreichend legitimiert sind. Die Frage ist ja auch: Wie kommt man zu einer Verbindlichkeit und Legitimation solcher Gremien? Der Bund hat gesagt, er könne das nicht regeln, weil er keine Regelungskompetenz habe. Ich meine, dass zumindest die Länder

so etwas wie einen Länderstaatsvertrag erlassen müssten, der eben Gremienstrukturen und Verfahren vorsieht, wie dieser Tarif weiterentwickelt und angewandt wird und wie auch der Ausgleichsbedarf dann finanziert wird. Das ist nicht kurzfristig möglich. Über Kosten kann ich auch nicht reden. Das muss man dann sehen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf ich Frau Haarmann das Wort geben, auch maximal acht Minuten.

Kerstin Haarmann (VCD): Vielen Dank! Zur Frage von Herrn Riexinger: Welche flankierenden Maßnahmen sind erforderlich, damit das Deutschlandticket ein erfolgreicher Baustein der Verkehrswende wird? Dem möchte ich vorausschicken, die Menschen werden nur den ÖPNV nutzen, wenn er immer das Verkehrsmittel der ersten Wahl ist. Die Leute wollen ja wählen – da sind wir uns alle einig –, wie sie von A nach B kommen. Deshalb muss der ÖPNV auch immer das Mittel der ersten Wahl sein. Hinzu kommt, dass mehr als 75 Prozent aller Wege von zu Hause ausgehen. Es geht also darum, wirklich flächendeckend das Deutschlandticket auch überhaupt nutzbar zu machen. Nochmal, wo kein Bus fährt, da wird man auch mit einem noch so tollen Ticket nicht den ÖPNV nutzen. Oder auch nicht, wo der Bus viel zu selten fährt. Deswegen sind einige flankierende Maßnahmen erforderlich. Ich hatte eben schon genannt: Mobilitätsgarantie, multimodale Verknüpfungspunkte dort, wo die Haltepunkte sind, und natürlich auch eine auskömmliche Finanzierung. Ich möchte mich aber auf eines beschränken, weil es erstmal das Wichtigste ist: die Mobilitätsgarantie. Wenn wir in Erinnerung rufen, dass mehr als Dreiviertel aller Wege von zu Hause ausgehen, dann entscheidet sich dort, wie ich mobil bin. Da möchte ich einen Anschluss an den ÖPNV vorfinden, idealerweise direkt vor der Haustür oder auf dem Land auf jeden Fall so, dass ich dort auch hinkomme. Das heißt, da, wo der ÖPNV losfährt, gibt es nicht nur genügend Parkplätze, sondern es gibt Mobilstationen, ich kann mein Fahrrad da sicher abstellen, ich kann das E-Bike aufladen usw. Aber die Mobilitätsgarantie bedeutet, dass jeder und jede wirklich ohne eigenes Automobil sein kann. Das heißt nicht, dass nur mal ein Taxi fährt, wenn mal der Bus zu spät kommt. Und wenn man „jeder und jede“ sagt, heißt das zunächst mal unabhängig von finanziellen Gesichtspunkten, aber



auch unabhängig von meinen körperlichen Fähigkeiten. Zum Punkt finanzielle Gesichtspunkte. Es herrscht einmal direkt Mobilitätsarmut bei vielen Menschen, wenn der Preis zu hoch ist. Und zur Preisfindung haben eben schon verschiedene Sachverständige einiges gesagt. Nochmal: einheitliche Sozial- und auch Jugendtickets sind erforderlich. Die Mobilitätsgarantie an sich muss so sein, dass sie wirklich verlässlich ist. Von morgens, wo man früh zum Dienst fahren muss, bis abends, aber natürlich auch am Wochenende. Für Orte ab 200 Einwohnern schlagen wir vor, dass es so sein kann, dass in Tagesrandzeiten oder auch am Wochenende auch mal flexible Bedienformen eingesetzt werden. Das muss man tatsächlich vor Ort entscheiden. Es muss aber auch nicht nur jede Stunde in jede Hauptrichtung mindestens einen Bus geben, sondern auf den örtlichen Achsen zu den Mittel- und Oberzentren natürlich auch schnellere Verbindungen, also halbstündig, da wo es sinnvoll ist. Es ist auch sinnvoll, dass es alle Angebote mit Echtzeitdaten gibt, sodass man auch flexibel ist und sehen kann, wo man hinfahren möchte. Natürlich muss optimaler Weise der Busverkehr auch in den Deutschlandtakt integriert werden.

Zum Thema „Preis“, zum Thema „Angebot“ – Angebot ist wirklich viel wichtiger als alles andere – kommt noch das Thema „Barrierefreiheit“ hinzu. Es ist immer noch nicht genügend umgesetzt. Viele Menschen möchten den ÖV nutzen, können das aber nur, wenn sie das – sage ich mal – im Vorhinein bei bestimmten Bahnen anmelden. Das Ziel ist wirklich, dass wir ein flächendeckendes Netz schaffen. Wie kann man das umsetzen? Man kann Standards definieren. Man kann es entweder per Bundesgesetz machen. Man kann auch, wenn man zusätzliche Regionalisierungsmittel hierfür ausgeben möchte, überlegen, wie wir das rechtssicher hinkriegen. Wie gesagt – das ich hatte eben schon erwähnt –, ein Bundesmobilitätsgesetz was der VCD vorschlägt, wo sich Länder zu Zielbeiträgen und zu Zielstandards verpflichten, damit man dafür auch Mittel ausreichen kann. Eine Mobilitätsgarantie halten wir wirklich für das allerwichtigste Mittel, damit dieses Deutschlandticket, das eine gute Idee ist – wir haben gehört, auch noch handwerkliche Fehler enthält –, auch für jeden und jede umgesetzt werden kann. Denn ohne genügend Angebot wird das Ticket nicht so erfolg-

reich sein, wie es sein könnte. Immer wenn Menschen den ÖV nutzen, wird sich auch in der Politik bei allen Parteien, die vielleicht jetzt etwas skeptisch sind, die Einsicht durchsetzen, da müssen wir sehr viel mehr investieren, und zwar sehr viel mehr als bisher. Und wenn wir uns die Kosten betrachten, wie viel auf Bundesebene in die Autobahnen und Straßen und in Schienen und ähnliches investiert wird, ist es immer noch so, dass es nicht ausgeglichen ist. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes müssten auf jeden Fall Vorrang haben. Zu den multimodalen Anknüpfungspunkten möchte ich noch erwähnen, man kann auch dort lokal Angebote machen und kann die praktisch als zusätzliche Bausteine zu einem Deutschlandticket verkaufen. Ob es Car-Sharing ist oder was weiß ich. Das Angebot muss ja lokal passend sein, weil, wie gesagt, die meisten Wege von zu Hause ausgehen. Deswegen wäre es auch sinnvoll, dafür entsprechende Regelungen vorzusehen, sich zu verabreden, dass diese lokalen Bausteine auch einfach digital integriert werden können, sei es Car-Sharing oder Fahrradausleihe oder ähnliches. Ich würde es mal bei diesem Thema bewerten lassen, weil es wirklich das allerwichtigste ist, die Mobilitätsgarantie. Gucken Sie ins Ausland, es gibt sie teilweise. Es zieht natürlich einen erhöhten Finanzierungsbedarf nach sich, aber wir haben ja als Ziel die Verkehrswende. Es steht im Koalitionsvertrag. An der Mobilitätsgarantie führt nach Ansicht des VCD kein Weg vorbei, wenn wir nennenswert, Menschen zum Umsteigen motivieren möchten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann hat jetzt Frau Dr. Hille das Wort, auch maximal acht Minuten.

Dr. Claudia Hille (FH-Erfurt): Vielen Dank! Ich würde anfangen mit der Frage, welchen Einfluss das 49-Euro-Ticket voraussichtlich auf Familien haben wird und ob es hier Entlastungseffekte gibt. Herr Kröber, Sie haben es gesagt, wir bewegen uns mitunter bei Ticketpreisen von über 100 Euro, über 200 Euro, wenn wir in so ganz große Regionen gehen. So ist das auch in Thüringen, das kann ich bestätigen. Da ist es natürlich ganz klar eine Entlastung. Da ist ein Entlastungseffekt für Familien mit Kindern zu erwarten. Ich will an dieser Stelle doch nochmal auf meine Forschung zum 9-Euro-Ticket eingehen, denn da hat sich gezeigt, das 9-Euro-Ticket war gerade für Kinder und Jugendliche ein ganz großer Gewinn. Das hat auch



im Grunde in der öffentlichen Debatte nicht stattgefunden, was das 9-Euro-Ticket eigentlich für Jugendliche bedeutet hat, nämlich Selbstbestimmung, selbstbestimmte Mobilität, die so vorher ganz oft nicht möglich war. Da bleibt natürlich zu hoffen, wenn denn vielleicht auch ein Sozialtarif kommt oder wenn eine vergünstigte Ergänzung zum Deutschlandticket kommt, dass wir diese Effekte für Kinder und Jugendliche wieder erleben werden. Mir ist da ein Beispiel aus unserer Studie sehr präsent geblieben. Da hat eine alleinerziehende Mutter von fünfzehn- und sechzehnjährigen Kindern gesagt „Das ist Mobilität, die vorher einfach nicht leistbar war.“ Also sie konnte vorher ihren Kindern kein Ticket ermöglichen. Das ist natürlich – aus meiner Perspektive – doch ein gesellschaftlicher Missstand. Denn es geht hier nicht um die Fahrt nach Sylt oder Rügen, sondern um die Fahrt in die Innenstadt oder zu irgendeinem Freund oder Freundin.

Die andere Frage war die nach den Semestertickets. Das ist natürlich auch ein Thema, was bisher kaum beachtet wurde. Die Semestertickets binden natürlich Studierende ganz oft an den ÖPNV. Das ist ein großartiges Angebot. Es ist ein Solidarmodell. Und natürlich muss darauf geachtet werden, dass Studierende hier nicht vergessen werden. Das bedeutet im Grunde, dass man das 49-Euro-Ticket für Studierende öffnen muss. Und zwar nicht, indem sie es zusätzlich erwerben, sondern indem man eine Lösung findet, wie man es in das Semesterticket integrieren kann, und zwar möglichst ohne einen großen finanziellen Aufwuchs. Für Studierende ist das Semesterticket natürlich auch der Weg zu selbstbestimmter Mobilität, fernab des eigenen Autos. Was wir aus der Wissenschaft kennen, wenn wir auf Mobilitätsbiografien schauen, also auf Mobilität im Lebensverlauf, dann sehen wir ganz oft einen Bruch nach dem Studium. Man hatte die Studierenden während des Studiums in Bus und Bahnen und dann verlassen sie die Hochschule, haben kein Semesterticket mehr und dann wird plötzlich umgestiegen. Und auch da vielleicht mal ein Beispiel aus meiner Heimat Thüringen. Wenn wir an Erfurt/Jena denken, Jena eine große Universitätsstadt. Danach fangen die Leute an, vielleicht in Erfurt zu arbeiten und dann ist man ganz schnell bei einem Preis von weit über 100 Euro für das Monatsticket. Da überlegt man sich natürlich, bleibe

ich jetzt bei Bus und Bahn oder steige ich vielleicht doch aus, denn am Ende ist es mit dem Auto vielleicht doch praktischer. Da kann natürlich das Deutschlandticket eine Lösung sein, ein nahtloses Angebot zu schaffen und die Leute tatsächlich im ÖPNV zu halten und Routinen zu etablieren. Es geht um Routinen. Alles in der Mobilität macht man unter Routinen. Man steht nicht morgens auf und überlegt sich bewusst, was nehme ich heute für ein Verkehrsmittel, sondern man handelt in Routinen. Das heißt, man muss Gewohnheiten schaffen. Und die schafft man nur, indem man langfristige Angebote ermöglicht. Grundsätzlich gilt es, die Studierenden nicht zu vergessen. Ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Punkt. Es gilt auch hier, eine einheitliche Regelung zu schaffen, denn sonst erleben wir einen Effekt, dass wir am Ende bestimmte Hochschulen deutlich attraktiver machen, weil sie in Gebieten liegen, die es geschafft haben, eine Regelung für das Semesterticket hinzubekommen.

Man sollte natürlich auch die Azubis nicht vergessen. Also auch das Thema „Azubi-Ticket“ ist sicherlich relevant, in Zeiten von steigenden Preisen – und wir wissen, glaube ich, alle, wie hoch Azubilöhne sind. Da ist das auch ein ziemlich wichtiger Punkt.

Jetzt habe ich noch zweieinhalb Minuten und habe alle Fragen beantwortet. Deswegen möchte ich doch nochmal betonen, wie wichtig es ist, ein einheitliches Sozialticket zu schaffen, mit Blick auf die Untersuchung, die wir gemacht haben. Es geht hier um Fragen der Einsamkeit. Ich nenne mal ein Zitat: „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass ich nicht alleine sein muss.“ Dann, es geht um Fragen von Zugang zum Gesundheitssystem. Auch hier nochmal ein Zitat: „Das 9-Euro-Ticket hat mir ermöglicht, endlich wieder zu Fachärzten zu gehen.“ Es geht hier darum, grundlegende Bedürfnisse zu ermöglichen, was wir mit einem einfachen Ticket schaffen können.

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Korbutt, Sie haben vier Minuten.

Anna-Theresa Korbutt (HVV): Zwei Fragen, einmal zum Thema „Tarifgrenzen“, die wir heute haben und ob deren Abschaffung zur Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV führt. Ich würde sagen: ja! Mit einem kurzen Beispiel. ÖPNV ist ja was für Profis. Sobald Sie außerhalb eines Verbundes,



über zwei Verbünde – geschweige denn zwei Bundesländer – reisen, müssen Sie schon Fachmann sein, um zu verstehen, dass Sie nicht nur den richtigen Zug nehmen, sondern welches Ticket Sie benötigen. Beispiel: Lübeck und Hamburg liegen ja nicht so schrecklich weit auseinander. Faktisch bedienen Sie aber dort zwei Bundesländer und zwei Verbünde. Sie fahren einmal bei der NAH.SH. Dann später in Reinfeld, meine ich, ist dann die Verbundgrenze und Sie fahren nach Hamburg rein. Heute bedeutet das für eine Einzelfahrt 15 Euro One-Way mit einem Ticket. Da können Sie sich überlegen, wie oft man das macht, vor allem als Berufspendler oder wenn man eine Familie hat. Wenn Sie mit einem Abo-Sortiment unterwegs sind, müssen Sie einmal studiert haben, wie die NAH.SH das abbildet, einmal wie der HVV das abbildet. Sie enden am Ende des Tages bei knapp 270 Euro für den Spaß pro Monat. Das schreckt natürlich Menschen, die an diesen Grenzen leben, ab. Und es gibt verdammt viele dieser Grenzen, weil wir über 80, 100 Verbünde in Deutschland haben und verbundfreie Räume. Und dass es Menschen, die halt „ungünstig“ wohnen, müsste man von dem Standpunkt sagen, natürlich behindert. Und dieser Tarifdschungel auf beiden Segmenten – ganz schlimm ist es, wenn man über drei Segmente fahren muss, dann hat man verloren –, das ist definitiv nicht hilfreich. Das lässt mich ein bisschen auf die Frage von Frau Martin aus der ersten Runde zurückkommen, wo Sie gefragt hatten, was diese Tarif- und Vertriebskomplexität mit sich bringt. Am Ende führt das ja zu der Fragestellung: Brauchen wir überhaupt noch den Tarifdschungel darunter? Also im HVV werden 80 Prozent aller Umsätze durch das Deutschlandticket ersetzt werden. Mir verbleiben 120, 140 Millionen Euro in den Einzelfahrscheinen. Dafür brauche ich keine Komplexität mehr im Bartarif. Und die Frage ist auch: Warum kostet Hamburg in der Stadt dann einen anderen Preis als Lübeck, Flensburg, Berlin, München; es ist egal, welche Stadt ich aufrufe. Und die Komplexität, die wir im Abo-Segment rausnehmen, die können wir am Ende auch in den einzelnen Tariffahrscheinen rausnehmen. Da würde nur hoher politischer Druck benötigt, das am Ende des Tages auch zu wollen, um auch hier dann am Ende die Vertriebssysteme so zu vereinfachen, dass wir nicht bei über 100 Verbänden und weiß ich wie vielen Verkehrsunternehmen alle einzelne Lösungen für die

Umsetzung des Deutschlandtickets finden werden, dann hundert Mal, wie vertreibe ich eine Karte und hundert Mal, wie kriege ich das aufs Handy. Das geht dann auch am Ende zulasten des Steuerzahlers.

Die zweite Frage, die Sie hatten, war: Was schätze ich denn, wieviel wir verkaufen? Das ist eine super tolle Frage. Also, ich möchte keine Schätzungen abgeben. Ich kann nur das mitgeben, was wir als Kaufbereitschaft eruiert haben und wir werden über eine weitere Panelmarktforschung, das heißt die Kunden, die wir vorher im 9-Euro-Zeitraum befragt haben, also die echten Menschen, die werden wir später auch nochmal fragen: „Hast du es denn auch wirklich gekauft, obwohl du es vorher behauptet hast?“ Wenn ich das mal platt runterrechne, wir haben 1,8 Millionen Verkäufe monatlich im HVV, davon nehme ich mal 800.000 Abonnenten raus, bleiben eine Million 9-Euro-Käufer. Die hatten vorher kein Abo. Die dort ermittelte Kaufbereitschaft, das, was Leute von sich behaupten beim Preispunkt von 49 Euro, liegt bei 24 Prozent, maximale Obergrenze. Das würde in Abo-Zahlen bedeuten, 240.000 Abonnements für den HVV. Wenn man das auf Deutschland hochrechnet – 28 Millionen Leute ohne vorherigen Abo-Besitz haben laut VDV das 9-Euro-Ticket gekauft –, dann liegen wir bei einer Zahl zwischen sechs bis sieben Millionen neuen Käufern. Das kann sich jeder selber mit 49 multiplizieren und dann auch selber annehmen, wie viele Monate davon genutzt werden. Es sind ja dann nicht zwölf Monate, sondern durch die Kündigungsmöglichkeiten – oder Pausieren sage ich viel lieber – sind es dann weniger. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Leonard, vier Minuten!

Christiane Leonard (BDO): Vielen Dank! Zur Genehmigungsfiktion: Ich glaube, das ist hier sehr deutlich geworden, da herrschen manchmal noch so ein bisschen Unsicherheit oder vielleicht auch falsche Ideen dazu. Herr Dr. Brohm hat es gesagt, ich kann dem nichts hinzufügen, das ist absolut richtig. Eine Genehmigungsfiktion kann nur eintreten, wenn ein Tarif beantragt wurde. Und er kann zurzeit nicht beantragt werden, jedenfalls nicht, wenn man sich dem Beihilferecht da ausliefern will, wenn vorher nicht alles geklärt ist. Deswegen wird diese Tarifgenehmigungsfiktion nicht



den Flickenteppich verhindern. Das wird teilweise so behauptet, es ist aber einfach nicht zutreffend, weil es da immer eines Antrags oder zumindest ein aktiven Tuns der Unternehmen bedarf. Und das werden die Unternehmen sich eben aus besagten Gründen auch dann überlegen müssen. Zum Thema „Einnahmenaufteilung“: Da ist ehrlich gesagt noch gar nichts wirklich geregelt. Es ist allen klar, dass man eine bundesweite Einnahmenaufteilung nicht bis zum 1. Mai hinbekommt. Was macht man deshalb? Man geht den Weg über die bestehende Systematik des Rettungsschirms. Ob man das so machen kann, wird gerade noch seitens der Kommission in einem inoffiziellen Gespräch mit Vertretern des BMDV, aber auch der Länder, eruiert. Darüber liegt uns zum heutigen Zeitpunkt gar kein Sachstand vor. Eventuell sind wir nächste Woche ein bisschen schlauer, weil es in dieser Woche angeblich Gespräche mit der Kommission dazu geben soll. Aber da ist noch gar nichts endgültig geklärt. Ob diese Systematik funktioniert, alles über den Rettungsschirm zu regeln, weil man noch keine Einnahmenaufteilung hat, ist noch nicht geklärt. Wir reden in diesen Gremien, die Herr Dr. Brohm angesprochen hat. Wir sind als BDO dort auch teilweise vertreten und besprechen schon diese Themen und denken auch darüber nach, was nach 2025 und in Zukunft kommen kann, wenn es nicht mehr unter die Rettungsschirmsystematik fallen kann. Und da ist sehr wenig geklärt. Aber wir machen uns als Vertreter des Mittelstands schon große Sorgen, wenn wir hören, dass es große Plattformen gibt, die sich auch schon Domänen sichern. Und wir wissen, dass unsere Unternehmen Schwierigkeiten haben, sich bis zum Mai zu digitalisieren. Sie setzen zwar alles daran, im digitalen Abo zu verkaufen, aber da wird es welche geben, die das nicht schaffen werden. Das heißt, deren Kunden werden dann bei diesen Plattformen möglicherweise buchen und dann werden die Einnahmen dann erstmal dort hingehen. Und alles, was wir über die zeitnahe Aufteilung oder Einnahmenaufteilung im Rahmen dieser Rettungsschirmsystematik hören, ist, dass zumindest in diesem Jahr, also bis Ende 2023, alle Einnahmen erst einmal dort verbleiben sollen, wo sie denn gebucht werden, also wo der Abonnent aufgenommen wird. Da wird es massive Veränderungsprozesse geben. Da werden die Mittelständ-

ler, die erstens noch nicht so digital sind und deswegen vielleicht nicht darunter fallen, nicht davon profitieren. Und vielleicht auch noch die, die dieses Beihilfeproblem haben und zögerlich sind und diesen Antrag auf diesen Tarif noch nicht stellen können, die werden auch unter Umständen ihre Kunden erst einmal verlieren. Wir wissen auch, jeder, der ein Abo abgeschlossen hat und erst einmal die Zahlungsdaten hinterlegt hat, der wechselt ja auch nicht mehr zurück. Der ist erstmal da, wo er ist. Und wenn wir dann noch das Thema „Provision“ sehen müssen, das ist ja eben auch schon mal angesprochen worden. Wenn die Buchungsplattform, wo die Kunden, die bislang vielleicht immer noch vor Ort gekauft oder abonniert haben, hinwandern, dann dafür auch noch Provisionen bekommt, dann muss ich sagen, wird es wirklich schwierig, zumindest aus Sicht des Mittelstands. Da wird dann nämlich das Geld, was wir für den Ausgleich der Mindereinnahmen haben, denn das sind ja Fahrgeldausfälle, die ja gerade eigenwirtschaftliche Verkehre, aber auch Nettoverträge für ihre Vertragsgestaltung brauchen, diese Einnahmen werden dadurch geschmälert und werden in Provisionen gesteckt, wenn es denn so kommt, was ich nicht hoffe. Da muss ich dann schon die Frage stellen, dass man auf der einen Seite Geld für Provisionen ausgeben will, auf der anderen Seite aber das Angebot von FlixBus, die ja gesagt haben, sie würden auch gerne unter dem 49-Euro-Ticket oder Deutschlandticket fahren und auch noch zusätzliche Nutzer – und das ist ja auch angesprochen worden, dass ja auch dieses System jetzt zusätzliche neue Kunden und Kundinnen in das System bringen kann, das hat FlixBus gesagt, dass sie das machen können, dass die also auch noch Geld in das System reinbringen, ich meine, 500 Millionen Euro wären es gewesen –, das verstehe ich dann an der Stelle nicht mehr. Das wollte ich an dieser Stelle noch mal zum Thema „Einnahmenaufteilung“ sagen. Also da ist noch viel, was noch geregelt werden muss.

Vorsitzender: Gut, dann haben wir jetzt Herrn Mauren, der vier Minuten hätte.

Norbert Mauren (VDV): Vielen Dank! Die Frage betraf den Preis des Tickets, 49 Euro, ob es sinnvoll ist, den einzufrieren oder nicht. Das kann ich sehr klar beantworten. Den Preis sollte und darf man auf keinen Fall einfrieren, weil man davon ausgehen kann, dass der Preis irgendwann steigen



wird, aus verschiedenen Gründen. Dem hat auch im Großen und Ganzen der Gesetzentwurf Rechnung getragen. Im Paragraph 9 steht, dass die 49 Euro nur für das Einführungsjahr gültig sind. Damit können wir als VDV grundsätzlich leben. Man kann natürlich noch weiter gehen und den Vorschlag der Länder übernehmen, der aktuell im Bundesrat in der Pipeline ist. Die schlagen vor, den Satz aufzunehmen „Der Preis wird in Abstimmung von Bund und Ländern jährlich festgeschrieben.“ Wenn man den Satz in Paragraph 9 noch ergänzen würde, hätte man im Übrigen auch den Vorteil, dass man das Regionalisierungsgesetz nicht jedes Mal ändern müsste, wenn der Preis angepasst werden soll. Insofern könnte man das im Regionalisierungsgesetz noch fester zurren. Wenn das nicht möglich sein sollte, trägt Paragraph 9 auch jetzt unseren Sorgen Rechnung, nämlich dass die 49 Euro nur im Einführungsjahr gültig sind. Das ist in Ordnung und alles Weitere muss man abwarten.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Pippert, vier Minuten für die Beantwortung der Frage.

Matthias Pippert (EVG): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank für die Gelegenheit, hier auch etwas aus Sicht der Beschäftigten zu sagen. Die drei Monate des 9-Euro-Tickets waren für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, aber auch viele Busfahrerinnen und Busfahrer eine riesengroße Belastung. Es gab unerträgliche Situationen, was überfüllte Züge anging, überfüllte Bahnsteige oder verdreckte Züge und verdreckte Toiletten. Wir sind trotzdem der Ansicht, dass das 49-Euro-Ticket, so wie es jetzt diskutiert wird, einen neuen Schwung in die Verkehrswende bringen kann. Wir hoffen und wir sind auch optimistisch, dass das so ist. Und deshalb unterstützen wir es auch ausdrücklich, auch wenn es im Detail sicherlich noch die eine oder andere Frage gibt, wo wir uns dann auch gegebenenfalls noch mal zu Wort melden. Was ganz wichtig ist: die Finanzierung für das Deutschlandticket darf den Ausbau des ÖPNV nicht gefährden. Und da möchte ich mich ausdrücklich den Aussagen von Frau Dr. Hille und Frau Haarmann anschließen, die sich auf den Ausbau des Angebotes, die Schaffung von Mobilitätsmöglichkeiten und auch möglicherweise auf ein Sozialticket beziehen, weil 49 Euro sind eben für viele leider in diesem Lande auch nicht erschwinglich. Es muss aber über die

Finanzierung des Tickets hinaus genügend Mittel, genügend Ressourcen geben, um das Angebot auszubauen. Dafür gibt es allerdings ja auch Grundlagen im aktuellen Koalitionsvertrag und es muss auch Veränderungen bei der Situation der Beschäftigten im ÖPNV geben, sowohl auf der Straße, als auch auf der Schiene. Da gibt es auch Aussagen im Koalitionsvertrag zur Stärkung der Tarifbindung, die wir sehr wichtig finden. Darauf werde ich gleich auch noch mal ein bisschen näher eingehen. Zunächst mal: wir erhoffen uns vom Deutschlandticket mehr Fahrgäste. Das bedeutet aber auch, wir brauchen mehr Züge, mehr Busse und mehr Personal, was diese Verkehrsmittel dann auch fährt, und mehr Personal, was in den Zügen auch dabei ist und was in der Werkstatt und den anderen Diensten für die Bereitstellung der Verkehrsmittel sorgt. Da liegt einiges im Argen. Wir haben einen großen Fachkräfte- und überhaupt Personalmangel im Personennahverkehr, wie auch bei den Eisenbahnen. Die Ausbildung ist jahrelang vernachlässigt worden, auch durch die Politik und Nachlässigkeit der Aufgabenträger. Da muss dringend nachgesteuert werden und da muss auch sicherlich Geld in die Hand genommen werden. Da muss man auch ein bisschen gucken, dass man Personal auf Vorrat anwirbt und ausbildet, denn es gehen in den nächsten zehn Jahren auch viele unserer Beschäftigten in Rente. Zweiter wichtiger Punkt: Wir brauchen Flexibilität und Reserven im System. Wir wissen nicht genau, wo in einigen Monaten wie viele Fahrgäste unterwegs sind. Wir werden durch das Deutschlandticket eine Änderung im Mobilitätsverhalten haben. Das ist auch gut und richtig so. Aber da muss man vorbauen, dass dafür auch Reserven geschaffen werden, Flexibilität bei zusätzlichen Bereitschaftsdiensten, bei Zügen, bei der Länge von Bahnsteigen, bei Abstellgleisen und so weiter. Das muss man jetzt vorausschauend schaffen und nicht warten, bis dann der Fall eintritt. Die Tätigkeiten im Personennahverkehr müssen wieder attraktiver werden. Die Beschäftigten sind von den Unternehmen lange nicht gut behandelt worden, vor allem auch von den Aufgabenträgern. Ein Punkt, der uns ganz stark am Herzen liegt, ist der Personalübergang bei Betreiberwechseln. Da reicht die jetzige Gesetzeslage nicht aus. Im Masterplan Schienenverkehr steht es drin. Es muss zum Standard werden, dass bei Betreiberwechseln die Beschäftigten zu denselben Bedingungen zu



den neuen Betreibern übergehen. Das muss für alle Bereiche des ÖPNV gelten. Und wir wünschen uns auch, dass grundsätzlich bei allen Vergaben, auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren im Busbereich, Tariftreue vorgesehen ist und auch zu beachten ist. Wenn ich richtig gerechnet habe, hatten die Beschäftigten jetzt immerhin vier von 96 Minuten Redezeit, immerhin. Ich bedanke mich dafür und hoffe, dass es eine erfolgreiche Umsetzung gibt.

Vorsitzender: Dann hat jetzt Herr Dr. Stoffregen das Wort, maximal acht Minuten.

Dr. Matthias Stoffregen (Mofair): Herzlichen Dank! Es war noch mal die Frage nach Provisionen und Einnahmenaufteilung gestellt worden. Im Moment ist vorgesehen, an vielen Stellen auf eine Nullprovision zu gehen. Die Idee dahinter ist, dass man genau einen möglicherweise schädlichen Vertriebswettbewerb nicht noch befeuern will. Das ist auch prinzipiell nicht ganz falsch. Aber wir haben gerade in unserem Verband viele Unternehmen, bei denen Vertriebsprovisionen Teil der Kalkulation der Verkehrsverträge gewesen sind. Und wenn Sie die jetzt quasi auf einen Schlag auf null setzen, bei einem Produkt, was innerhalb des Marktes einen großen Anteil haben wird, dann haben diese Unternehmen Probleme mit nicht auskömmlichen Verträgen. Deswegen sagen wir ganz klar, wir sollten die vorhandenen Provisionsregelungen in den ja auch weiter vorhandenen Verkehrsverbänden erst einmal so lassen wie sie sind, um da jetzt nicht erstmal Kahlschlag zu betreiben. Zu der Domain „Deutschlandticket.de“: Das hat sich kein ausländisches Unternehmen gesichert, das ist ein deutsches Unternehmen, das sie ganz gut kennen, weil es unser größtes Mitgliedsunternehmen ist. Was tatsächlich hier wichtig ist – und das ist noch nicht Einnahmenaufteilung –, das ist Liquiditätssicherung. Die werden wir an vielen Stellen wiederum auch innerhalb der bestehenden Verkehrsverbände machen müssen. Jetzt wissen wir noch nicht genau, wie es geht. Bislang ist es halt immer so, dass man ungefähr da das Geld lässt, wo man auch geographisch unterwegs ist. Das wird natürlich künftig vollkommen anders sein. Wenn ich das Ticket auf Sylt kaufe und es im bayrischen Oberland abfare, dann muss es Regelungen geben, wie da relativ schnell zugeschieden wird, noch vor der eigentlichen Einnahmenaufteilung, die im Zweifel auch

mal zwei, drei Jahre dauern kann, wie die Erfahrungen zeigen. Die Einnahmenaufteilung selber kann nach meiner Einschätzung bislang auch nur über die bestehenden Verbände laufen, solange wir keine besseren und keine anderen haben. Es wurde eben gesagt, auf Bundesebene bräuchten wir einen Deutschland-Tarifverbund. Ich kann nur sagen, den gibt es. Es gibt eine Deutschland Tarifverbund GmbH, die ist bislang nur für den Nahverkehr auf der Schiene zuständig. Das wäre ein möglicher Anknüpfungspunkt, fänden wir gar nicht so schlecht.

Die Frage zur Datennutzung: Ich hatte schon in der ersten Runde angedeutet, man könnte aus Kontrollnachweisen, die bei elektronischen Kontrollen generiert werden, zum Beispiel bei einem Vordereinstieg im Bus oder bei den Kontrollen im Zug, die könnte man sammeln und versuchen, irgendwie zu kalibrieren, um daraus Erkenntnisse für Verkehrsplanung zu gewinnen. Da muss man sich noch ein paar kluge Gedanken machen. Ansonsten, was man immer machen kann und auch weiterhin machen muss, so traurig das ist, wir werden auch weiterhin um ganz banale Verkehrserhebungen nicht umhinkommen. Da werden auch immer noch Leute durch den Zug laufen und zählen: „Wo sind Sie eingestiegen? Wo wollen Sie hin? Welches Ticket haben Sie gerade?“ Und was man auch machen kann, wäre – aber das ist natürlich datenschutzrechtlich nicht ganz ohne – eine Form von Smartphone-Tracking. Da können sie das relativ schnell und flächendeckend machen. Dafür braucht man aber kein Deutschlandticket. Das können Sie auch heute schon machen, technisch kein Problem. Das wird aber natürlich von vielen Leuten nur mit spitzen Fingern angefasst, weil es durchaus herausfordernd ist, das datenschutzrechtlich wirklich absolut sicher zu machen.

Vorsitzender: Herzlichen Dank! Ich darf mich bei Ihnen bedanken, dass Sie hier waren und die Fragen der Ausschussmitglieder beantwortet haben. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss und die Fraktionen sich im Nachgang mit dieser Anhörung auch noch mal beschäftigen werden und das, was von Ihrer Seite hier angeregt wurde, mit in die Beratungen einfließen wird. Ich wünsche Ihnen eine gute Restwoche und alles Gute!



Schluss der Sitzung: 13:06 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender