



Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Mit der E-Mail vom 28. Juli 2025 hat das Bundesministerium für Verkehr die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) bis zum 30. Juli 2025 um eine schriftliche Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes gebeten. Die EVG dankt für diese Möglichkeit und nimmt im Folgenden Stellung zum Gesetzentwurf.

Vorab möchten wir anmerken, dass die äußerst knappe Frist zum Einreichen der Stellungnahme der Relevanz des Vorhabens nicht gerecht wird. Durch die frühzeitige Beteiligung der Zivilgesellschaft sollen wichtige Hinweise aus der Perspektive der Betroffenen in Gesetzgebungsprozesse einfließen. Mit einer Frist von nur zwei Tagen ist es jedoch nicht möglich, die Auswirkungen der Regelungen des vorliegenden Gesetzentwurfs mit der gebotenen Sorgfalt zu analysieren. Daher verweisen wir auch auf die Stellungnahme von mobifair e.V.

Bewertung und Stellungnahme

Die EVG begrüßt, dass die Finanzierung des Deutschlandtickets im Jahr 2026 gesichert werden soll. Laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nutzen schon 13,5 Millionen Menschen diese einfache Möglichkeit für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir erwarten, dass sich bei einem stabilen und bezahlbaren Preis noch mehr Menschen für das Ticket entscheiden werden.

Wir fordern, den Preis des Deutschlandtickets ganz oder weitgehend stabil zu halten. Die für 2029 angedachte Erhöhung der Nutzerfinanzierung sollte – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – schrittweise und sozialverträglich erfolgen. Der Rahmen der allgemeinen Teuerung darf dabei nicht überschritten werden, um den Erfolg des Tickets nicht zu gefährden.

Anstelle der alljährlichen Verunsicherung über den Fortbestand des Tickets sollten sich Bund und Länder schon jetzt auf eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung über das Jahr 2026 hinaus einigen und so ein starkes Signal für bezahlbare Preise im öffentlichen Verkehr setzen.

Gleichzeitig sollte der Bund folgende Maßnahmen ergreifen, um das Angebot für die Reisenden zu verbessern:

- Verkauf des Deutschlandtickets auch ohne Abo und zum sofortigen Fahrtantritt;
- Ausstellung des Tickets weiterhin nicht nur digital, sondern bei Bedarf auch als Chipkarte;
- Gewährung voller Fahrgastrechte, insbesondere in Bezug auf Weiterbeförderung bei Anschlussverlust, ggf. Übernachtung sowie insbesondere auch bei Reiseketten in Kombination mit Fahrkarten des Fernverkehrs oder des internationalen Verkehrs;
- ermäßigte Angebote z. B. für Kinder, Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende, Eltern im Elterngeldbezug, Senior:innen und andere Personen mit niedrigem Einkommen;

Wir fordern Bund und Länder auf, den mit dem Deutschlandticket eingeschlagenen Weg, den Öffentlichen Personenverkehr in Deutschland zu vereinfachen sowie billiger und besser zu machen, konsequent fortzusetzen und so ein klima- und sozialverträgliches Mobilitätssystem aufzubauen. Damit das Deutschlandticket weiterhin attraktiv bleibt, fordern wir insbesondere:

- Eine auskömmliche und langfristig gesicherte Finanzierung durch Bund und Länder zu gleichen Teilen;
- einen ganz oder weitgehend stabilen Ticketpreis;

- weitere Steigerung der Regionalisierungsmittel durch den Bund für mehr Verkehrsangebote, moderne Fahrzeuge und zusätzliches Personal in allen Regionen;
- eine konsequente Zweckbindung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr;
- zusätzliche Fahrtenangebote von Bussen und Bahnen, insbesondere auch in Klein- und Mittelstädten sowie im ländlichen Raum;
- mehr Geld für den Aus- und Neubau des Schienennetzes im Bundeshaushalt bereitzustellen und dafür Mittel vom Autobahn-Neubau zur Schiene umzuschichten.

Mit den vorliegenden Änderungen im Regionalisierungsgesetz sichert der Bund lediglich die Finanzierung zum Fortbestand des Deutschlandtickets bis einschließlich 2026. **Im Koalitionsvertrag haben CDU/CSU und SPD darüber hinaus im Hinblick auf die Bundesmittel angekündigt, den Status quo zu sichern, steigende Kosten aufzufangen und Spielräume für neue Verkehre zu schaffen. Dafür soll die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel angepasst werden.**

Hier darf der Bund keine Zeit verlieren. Einige Bundesländer haben den Umfang der Verkehrsangebote bereits aus Kostengründen reduziert. Durch signifikante Kostensteigerungen – insbesondere bei den Energiepreisen – sind weitere Verkehre im Nah- und Regionalverkehr von der Abbestellung bedroht.

Bis 2031 rechnen die Bundesländer mit einer durchschnittlichen jährlichen Kostensteigerung von 4,8 Prozent. Die derzeitige Steigerung der Regionalisierungsmittel in Höhe von nur 3 Prozent pro Jahr reicht also nicht aus, um den Status quo zu bewahren und die von der Koalition angestrebten Neuverkehre zu schaffen. Wir fordern den Bund deshalb auf, die Regionalisierungsmittel und die jährliche Dynamisierung umgehend deutlich zu erhöhen.

Um für mehr und bessere Verkehrsangebote zu sorgen, muss der Bund außerdem seiner Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag nachkommen und den angekündigten Modernisierungspakt schnell umsetzen.

Wo Busse und Bahnen ausgedünnt oder ganz eingestellt werden, schwindet nicht nur die Anbindung an Arbeit, Bildung und medizinische Versorgung. Auch wächst das Gefühl der Ausgrenzung und damit die Anfälligkeit für rechte Parolen. Deshalb ist eine soziale und solidarische Verkehrspolitik eine demokratische Notwendigkeit. Alle Menschen in Deutschland müssen Zugang zu einem gut ausgebauten, öffentlichen Nah- und Regionalverkehr haben: mit engen Takten, guter Erreichbarkeit und ausreichend Personal – in den Städten ebenso wie auf dem Land.

Wir halten die im Gesetzentwurf vorgesehene Klarstellung für wichtig und richtig, dass die Regionalisierungsmittel gemäß § 5 RegG nicht für die Finanzierung des Deutschlandtickets herangezogen werden sollen und beispielsweise nicht preisreduzierte Deutschlandtickets für bestimmte Personengruppen ausgleichen sollen. Solche Maßnahmen sind vom jeweiligen Bundesland aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren. Solch eine klarstellende Regelung ist notwendig, um sicherzustellen, dass sowohl die bestehenden Leistungen des SPNV als auch der dringend notwendige deutliche Ausbau des Angebotes mit den Regionalisierungsmitteln finanziert werden kann.

Allerdings halten wir es nicht für sinnvoll, kategorisch auszuschließen, dass Regionalisierungsmittel gemäß § 5 RegG auch dafür herangezogen werden, die Anerkennung des Deutschlandtickets in Fernverkehrszügen zu finanzieren.

Denn die tarifliche Trennung zwischen Zügen des Nahverkehrs und jenen des Fernverkehrs, die in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern besonders strikt ist, verhindert ein einheitliches, übersichtliches und somit fahrgastfreundliches Angebot. Die Verträge, die zwischen Aufgabenträgern und der DB Fernverkehr AG für einige ausgewählte Strecken bestehen, um Nahverkehrsfahrkarten in Fernzügen anzuerkennen, ermöglichen dort in vielen Fällen erst einen als Mindeststandard notwendigen Stundentakt im SPNV.

Überall dort, wo ansonsten Nahverkehrsfahrkarten gelten, sollte auch das Deutschlandticket gelten. Wenn die Geltungsbereiche auseinanderfallen, sind das ärgerliche Kostenfallen für die

Reisenden, und die Einfachheit des Deutschlandtickets wird eingeschränkt.

Wenn Nahverkehrsfahrkarten in Fernzügen (IC/EC/ICE) anerkannt werden, können die Aufwendungen der Länder hierfür richtigerweise aus den regulären Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Für die Anerkennung des Deutschlandtickets, das eine weitere Ermäßigung gegenüber den regulären Nahverkehrstarifen beinhaltet, sind ggf. zusätzliche Beträge erforderlich. Es wäre angemessen, für diese Fälle zumindest eine anteilige Finanzierung (ggf. begrenzt auf z. B. 50 Prozent) aus Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 RegG zu ermöglichen.

Wir fordern grundsätzlich die **Aufnahme qualitativer Vorgaben für die Verwendung der Regionalisierungsmittel**. Das umfasst geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Beschäftigte und Reisende in den Zügen durch mehr Personal und zusätzliche Sicherheitskräfte, Ausbildung und Personalgewinnung, sowie personenbediente Beratung und Verkauf von Tickets an Bahnhöfen, denn die Zielstellung muss ein attraktiver, sicherer und inklusiver Nahverkehr als flächendeckend verfügbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Damit außerdem Tarifverhandlungsergebnisse nicht zu Kürzungen bei den Verkehrsangeboten führen, müssen **Personalkostenindizes** konsequent angewendet werden – auch auf bestehende Verkehrsverträge.

Um eine effizientere Arbeitsweise und Einsatz der Regionalisierungsmittel im Sinne der Beschäftigten und Reisenden zu erreichen, muss der Flickenteppich der **Ausschreibungskonzepte** mit unterschiedlichen Tarifsystemen und Vertriebswegen abgebaut werden. Fahrpläne müssen besser koordiniert werden. Auch die Anzahl und Struktur der bundesweit 27 **Aufgabenträger** gilt es deutlich zu reduzieren und zu überarbeiten.

Aus unserer Sicht sind mindestens die folgenden Qualitätsvorgaben essenziell und sollten in das Regionalisierungsgesetz aufgenommen werden:



- Tariftreue
- Personalübergang bei Betreiberwechsel
- Sicherstellung von Ausbildung
- Vorgabe verbindlicher Personalkonzepte
- Regelmäßige Kontrollen der Vorgaben sowie Sanktionen bei Verstößen

Darüber hinaus sollten auch weitere qualitative Vorgaben im Regionalisierungsgesetz aufgenommen werden, die besonders aus Fahrgastsicht wünschenswert sind:

- Sicherstellen durchgehender Verbindungen in andere Bundesländer; Abstimmung auf bundesweiten Fahrplan (D-Takt)
- Angebot durchgehender Fahrkarten
- Fahrgastrechte