

**Stellungnahme zum
Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes
von mofair e. V.**

30. Juli 2025

I. Allgemeine Einschätzung	2
1. Fehlender Umfang	2
2. Fehlende Langfristperspektive	2
3. Fehlende Zeitschiene	3
II. Zum Referentenentwurf und seinen Bestimmungen	3
1. Zu A. <i>Problem und Ziel</i> und B. <i>Lösung/Nutzen</i>	3
2. Zu D. <i>Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand</i>	3
3. Zu 1. a) – § 9 I 2 RegG	4
4. Zu 1. b), c), d) u. e) – § 9 II, III, IIIa u. IV RegG.....	4
5. Zu 1. g) – § 9 VI 4 RegG	5

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Negativ hervorzuheben ist die wiederholt deutlich zu knapp bemessene Frist zur Stellungnahme, die der Thematik nicht gerecht wird. Weiter wird angeregt, eine Synopse über die Änderungen beizufügen, welche den Prozess des Stellungnehmens deutlich effizienter gestaltet.

I. Allgemeine Einschätzung

1. Fehlender Umfang

Der Entwurf enttäuscht im Gesamtblick und lässt eine positive Perspektive – insbesondere über 2026 hinaus – vermissen. Es drängt sich der Eindruck einer Minimallösung auf, die lediglich jene Aspekte behandelt, die für das Deutschlandticket im Jahr 2026 zwingend notwendig sind. Mit einer derartigen Arbeitsgrundlage wird das Potenzial dieses Tarifangebots aber nicht ansatzweise ausgeschöpft. Weitere Verkehrsverlagerungen auf den nachhaltigen öffentlichen Verkehr werden hierdurch nicht gefördert. Es steht vielmehr eine weitere (Mangel-)Verwaltung des ungenügenden Istzustandes an.

Das Deutschlandticket ist weiterhin eine massive Vereinfachung der vormals vorherrschenden Tariflandschaft, schafft Komplexitätsreduktionspotenziale und ist ein spürbarer Gewinn für die Nutzerinnen und Nutzer. Die Verkehrsunternehmen, genannt seien hier insbesondere jene des Schienenpersonennahverkehrs, stehen bereit, um das Ticket langfristig zu einem absoluten Erfolgsprojekt wachsen zu lassen. Hierfür sind aber die notwendigen Voraussetzungen, etwa in Form ausreichender Regionalisierungsmittel und verlässlicher Planungssicherheit, zu schaffen.

2. Fehlende Langfristperspektive

Der Koalitionsvertrag stellt Planungssicherheit beim Deutschlandticket für die Kundinnen und Kunden, aber auch für Bund und Länder in Aussicht. Gerade diese ist angesichts der fehlenden Langfristperspektive des vorliegenden Gesetzentwurfs jedoch nicht gegeben. Eine jährliche Anpassung des Regionalisierungsgesetzes mitsamt der einhergehenden medialen Begleitung der Uneinigkeit von Bund und Ländern sowie der Auseinandersetzungen und Diskussionen hierzu, senden gegenüber (potenziellen) Fahrgästen vielmehr das Signal, besser nicht dauerhaft mit dem Fortbestand des Angebots zu planen.

Auch die vom Bund mit der Einführung des Deutschlandtickets angedachten und von der Branche prinzipiell unterstützten Effizienzsteigerungen, lassen sich nur bei hinreichender Langfristperspektive realisieren. Der regelmäßig noch immer nebenher existierende „Tarifdschungel“ lässt sich perspektivisch nur beseitigen, wenn er nicht mehr als

Rückfallebene nach einem etwaigen Auslaufen des Deutschlandtickets benötigt wird. Solange aber Unsicherheit herrscht, ob die regionalen, örtlichen, unternehmenseigenen etc. Tarife nicht doch noch im Folgejahr wieder zwingend benötigt werden könnten, sind diese auch weiterhin aufwändig fortzuschreiben und fortzuentwickeln. Gleiches gilt für die dahinterstehenden Strukturen.

3. Fehlende Zeitschiene

Eine Zeitschiene zur Verabschiedung des Gesetzes liegt mit dem Entwurf nicht vor; dem Vernehmen nach ist diese erst für Mitte Dezember 2025 avisiert. Es wird vorsorglich darauf hingewiesen, dass eine derart späte Verabschiedung den Fortbestand des Deutschlandtickets unmittelbar gefährden würde, da hierdurch Tarifanträge zu stellen wären, ehe die gesetzliche Grundlage dafür vorläge. Abhilfe könnte eine zeitlich befristeter Tarifanwendungsanweisung sein, wie sie etwa in § 9 I 4 RegG i. d. F. v. 25.04.2023 vorgesehen war.

Die Problematik gilt analog für die Einnahmeaufteilung, da der hierfür notwendige Vertrag zum 31.12. dieses Jahres endet und der Nachfolgevertrag erst gezeichnet werden kann, wenn die (gesetzlichen) Grundlagen hierfür vorliegen.

II. Zum Referentenentwurf und seinen Bestimmungen

1. Zu A. Problem und Ziel und B. Lösung/Nutzen

Richtigerweise wird auf den Koalitionsvertrag und dessen Festlegung zur Fortführung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus Bezug genommen. Umso verständlicher ist, dass diese nur für das Folgejahr 2026 festgelegt wird. Dies umso mehr als in *B. Lösung/Nutzen* explizit auf die Erfolge des Tarifangebots hingewiesen wird.

2. Zu D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die auch in 2026 begrenzte Bereitstellung von lediglich 1,5 Mrd. Euro seitens des Bundes (und der Länder) führt angesichts der erheblich gestiegenen und weiter ansteigenden Kosten für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen – die der auch in anderen Branchen und Sektoren anfallenden Teuerung unterliegt – zwangsläufig zu einem Preisanstieg des Deutschlandtickets gegenüber den Fahrgästen. Nach der Bezugnahme auf die entsprechende Passage im Koalitionsvertrag unter *A. und B.* ist nicht dies nachvollziehbar, da

der „Anteil der Nutzerfinanzierung“ erst „ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht“ werden soll, nicht bereits ab dem Jahr 2026.

3. Zu 1. a) – § 9 I 2 RegG

Der Entfall eines konkreten Preises ist nur folgerichtig. Anpassungen der Tariffhöhe werden, insbesondere vor dem Hintergrund der auf unzureichende 3 Mrd. Euro festgeschriebenen Ausgleich finanzieller Nachteile, notwendig werden.

4. Zu 1. b), c), d) u. e) – § 9 II, III, IIIa u. IV RegG

Der Aufwand, der für die Anpassung einer Jahreszahl (notwendigerweise) betrieben werden muss, zeigt pars pro toto den Aufwand, der auch auf rein administrativer Seite durch fehlende Langfristlösung für die Fortführung des Deutschlandticket entsteht Die Anzahl der Gremien, welche sich durch die Kurzfristigkeit miteinander verständigen und immer neue Beschlusslagen herbeiführen müssen (Sonder-VMKs, vorbereitende GKVS-Sitzungen, Sitzungen des Koordinierungsrat, UAGs und UUAGs, aber auch zahlreiche Gremien in den vielen Verkehrsverbänden und Verbänden) ist immens. Auch die Anzahl der damit einhergehenden Verwaltungsakte und die stetigen jährlichen Vertragsanpassungen stellen eine massive Belastung für Verwaltung als auch die Branche dar. Dies führt zu einer Lähmung der Branche, Kernthemen wie Digitalisierung und Bürokratieabbau, aber auch angestrebte Vereinfachung der Tariflandschaft, werden dadurch nicht oder mit zu wenig Kraft vorangetrieben. Dies ist eine vermeidbare Arbeitsbelastung.

Zugleich verdeutlicht die – korrekterweise – mehrfach festgehaltene Jahreszahl 2026 für (potenzielle) Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets, dass es sich eben nicht um ein Tarifangebot handelt, welches auf Dauer angelegt ist und mit dem sich auch nur mittelfristig planen lässt. Umstiege vom MIV auf den öffentlichen Verkehr werden somit aktiv behindert. Versinnbildlicht: Kein MIV-Nutzender wird das eigene KfZ verkaufen und sich dauerhaft auf den öffentlichen Verkehr einlassen – selbst, wenn dies dank Deutschlandticket und bestehenden Verkehrsangebots grundsätzlich möglich wäre –, wenn unklar ist, ob die Voraussetzungen schon im übernächsten Jahr noch vorliegen.

Schließlich irritiert, wie oben ausgeführt, dass über mehrere Jahre des Bestehens hinweg lediglich die Jahreszahl fortgeschrieben, jedoch nicht der Finanzbedarf angepasst wird. Für den dauerhaften Erfolg des Deutschlandtickets bedarf es hier jedoch ebenfalls einer Steigerung.

5. Zu 1. g) – § 9 VI 4 RegG

Die neuerliche Klarstellung, dass die originären Regionalisierungsmittel nicht „für den Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket oder für weitere aus dem Deutschlandticket abgeleitete Tarifangebote sowie Verrechnungen, die dies bewirken“ gestattet sind, ist auch in der neuen Formulierung zu begrüßen. Dies gilt im selben Maße für die exaktere Definition. Angesichts ohnehin zu knapp bemessener Regionalisierungsmittel sind jene, die außerhalb des Deutschlandticketausgleichs zur Verfügung gestellt werden, zwingend für die Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots im Schienenpersonennahverkehr zu nutzen.

Unabhängig davon werden Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Deutschlandtickets grundsätzlich begrüßt. Hierbei sollte das Ticket jedoch nicht so ausgestaltet werden, dass es für die Nutzung von Zügen des Schienenpersonenfernverkehr eingesetzt werden darf, vulgo das Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets die Sphäre des ÖPNV/SPNV verlassen, wo sie dringend benötigt werden.