

Berlin, 30. Juli 2025

Stellungnahme des ökologischen Verkehrsclub VCD e.V. zum „Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)“

Vorbemerkung

Der VCD unterstützt die im Entwurf zum RegG formulierte Einschätzung, dass „die Einführung des Deutschlandtickets zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geführt hat und deshalb fortgesetzt werden soll“. Der Erfolg zeigt sich nicht nur in Form einer stärkeren Nutzung des ÖPNV insgesamt, sondern auch in einer Verlagerung von PKW-Fahrten auf Bus und Bahn. Auch in ländlichen Räumen mit deutlich ausbaufähigem ÖPNV-Angebot findet das Deutschlandticket eine Verbreitung. Das D-Ticket ist ein immenser Werbefaktor für den ÖPNV mit einer deutlich positiven volkswirtschaftlichen Bilanz nach neuesten Metastudien. Der VCD betrachtet das Deutschlandticket als großen Erfolg, der nicht gefährdet werden darf. Das Deutschlandticket hat es einfach gemacht, den Nah- und Regionalverkehr bundesweit zu nutzen.

Bedauerlicherweise erleben wir seit der Einführung jedes Jahr erneute Diskussionen um den Fortbestand und die Preisgestaltung des Deutschlandtickets. Eine dauerhafte und für Nutzende verlässliche Lösung gibt es bislang nicht. Der Koalitionsvertrag als Grundlage für die aktuelle Bundesregierung sieht vor, das Deutschlandticket bis 2029 zu erhalten.

Im Vorfeld der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 27.07.2024 haben wir zum wiederholten Mal die Preisstabilität für das Deutschlandticket gefordert. Denn die sinkenden Abonnementzahlen zeigen: eine weitere Preissteigerung hätte negative Folgen. Insbesondere jüngere Menschen haben das Abonnement gekündigt. Wir brauchen Anreize, das Abonnement dauerhaft zu nutzen, statt monatsweise zu kündigen. Außerdem fordern wir, das Deutschlandticket durch eine bundesweit einheitliche Regelung für ein Jugend-, Azubi- und Sozialticket zu ergänzen. Kinder bis 14 Jahre sollen den Nah- und Regionalverkehr kostenlos nutzen können. Dadurch können sich auch Menschen mit wenig Geld und Familien Mobilität leisten und am gesellschaftlichen Leben teilhaben.

Damit der Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn attraktiver wird, muss dauerhaft in den Angebotsausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs investiert werden. Der ÖPNV dient der Daseinsvorsorge. Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für einen zukunftsfähigen und barrierefreien ÖPNV sowie eine Sicherstellung der Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2026 hinaus hält der VCD für essentiell.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Wallstraße 58
10179 Berlin
Tel. 030 / 28 03 51-0
Fax 030 / 28 03 51-10
E-Mail: mail@vcd.org
<https://www.vcd.org>

Daher sind umfassende Finanzierungszusagen von Bund und Ländern erforderlich, denn allein die Modernisierung des ÖPNV reicht nicht aus, es braucht auch den Ausbau von Bus und Bahn. Das bedeutet, in ein flächendeckendes und barrierefreies Angebot in ländlichen und urbanen Räumen zu investieren. Das stärkt gleichzeitig demokratische Strukturen, weil sich weniger Menschen regional abgehängt fühlen. Neben dem Ausbau und der Instandhaltung von Fahrzeugen und Infrastruktur, müssen auch die Arbeitsbedingungen für Beschäftigte der Verkehrsbetriebe verbessert werden. Dadurch kann die Branche für Nachwuchskräfte attraktiver werden. Nur mit ausreichend Personal und dem Angebotsausbau kann der Nah- und Regionalverkehr auch bei steigenden Fahrgastzahlen zuverlässig und in hoher Qualität zur Verfügung stehen.

Grundsätzliche Anmerkungen zum Novellenentwurf

Das Deutschlandticket soll im RegG von 2025 auf 2026 verlängert werden. Dieses Handeln von einem Jahr zum nächsten ist die minimalste Lösung und knüpft nicht einmal an das im Koalitionsvertrag festgehaltene Ziel bis 2029 an. Damit stehen wir 2026 vor der gleichen Situation, dass RegG abermals novellieren zu müssen, um das Deutschlandticket auch über 2026 hinaus zu sichern. Der VCD hält das nicht für effizient. Wir fordern eine dauerhafte Zusage an das Deutschlandticket, mindestens aber bis 2029.

Der Bund will für das Deutschlandticket weiterhin mit 1,5 Milliarden Euro bezuschussen. Wenn die Länder bei Ihrem Zuschuss von 1,5 Milliarden Euro bleiben, stehen für das Deutschlandticket insgesamt 3 Milliarden Euro bereit. Wie die erwarteten Mehrkosten aufgeteilt werden, wird nicht beantwortet. Diese entscheidende Frage wird durch die Novelle nicht gelöst. Das Deutschlandticket darf nicht zum Spielball finanzieller Auseinandersetzungen zwischen Bund und Ländern werden – dafür ist es zu wichtig.

Abschließende Bewertung

Der VCD vermisst eine verbindliche finanzielle Regelung für das Deutschlandticket weit über 2026 hinaus. Die dauerhafte Sicherstellung eines preiswerten, den gesamten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr umfassenden Deutschlandtickets bleibt eine zentrale Forderung des VCD. Sie geht einher mit einem verlässlichen Leistungsangebot. Beides zusammen sind für uns Bestandteile, um Teilhabe zu ermöglichen und es überhaupt zu ermöglichen, ohne eigenes Auto mobil sein zu können. Denn nur dann werden mittel- und langfristige Entscheidungen zur Wahl des Wohnorts und zur Anschaffung von Fahrzeugen im Sinne der Verkehrswende positiv beeinflusst. Potenzielle Abonnenten werden sich gut überlegen, ob sie sich das Deutschlandticket kaufen, wenn es nicht gesetzlich bis mindestens 2029 verankert ist. Auch Unternehmen, die das Deutschlandticket ihren Mitarbeitenden als Jobticket anbieten wollen, wird die Entscheidung erschwert, wenn unklar ist, was nach 2026 rechtlich gilt. So lange diese Unsicherheit da ist, werden die Potenziale des Deutschlandtickets nicht vollends genutzt.

20 Millionen Menschen haben das Deutschlandticket mindestens einmal gekauft. Sobald klar ist, dass es das Deutschlandticket dauerhaft zu einem stabilen Preis geben wird und das Leistungsangebot spürbar ausgeweitet wird, werden sich voraussichtlich mehr Menschen entschließen, das Ticket zu abonnieren. Es braucht eine längerfristige Phase mit einem stabilen Preis, um mehr Kunden zu gewinnen und damit auch größeren Erfolg im Kampf gegen den Klimawandel.

Die Aufteilung der Kosten zwischen Bund, Ländern und Gemeinden muss, vergleichbar mit der Aufteilung der Infrastrukturkosten der Straßen, ohne Nachteile für die Nutzenenden des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden. Die Länder müssen einen Weg finden, ihre Mittel effizienter einzusetzen, Vertriebsstrukturen/Verkehrsverbünde wie Aufgabenträger zusammenzuführen und die Tarife - wo es noch nicht geschehen - dem Deutschlandticket anpassen.

Auch der Bund darf sich als Initiator des Deutschlandtickets nicht ausruhen. So lange laut dem heutigen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 25 Milliarden Euro umweltschädliche Subventionen in den Verkehr fließen, die auch die Klimaschutzziele des Bundes konterkarieren, sind wir nicht auf dem richtigen Weg für eine nachhaltige Mobilität für alle. Aber mit diesen Mitteln wäre es dem Bund möglich, das Deutschlandticket langfristig zu sichern und Busse und Bahnen mitzufinanzieren. Ein Vorbild für eine entsprechende Regelung bietet die Schweiz. Damit kann eine [Mobilitätsgarantie](#), wie sie der VCD fordert, umgesetzt werden, um bundesweit eine verlässliche und regelmäßige Möglichkeit zu haben, den öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org