

## Stellungnahme

Zum Entwurf eines elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Kontakt

Referent Verkehrspolitik

[allianz-pro-schiene.de](mailto:allianz-pro-schiene.de)

Lobbyregisternr. R000866

### Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat am 28. Juli 2025 ausgewählten Verbänden den Referentenentwurf eines „Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ (Bearbeitungsstand: 21.07.2025) übermittelt und um Stellungnahmen bis zum 30. Juli 2025 gebeten. Als gemeinnütziges, unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (weitere Informationen unter [www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)) nehmen wir diese Gelegenheit gerne wahr.

Bei allem Verständnis für die Eilbedürftigkeit sind wir allerdings nicht der Auffassung, dass eine Frist von zwei Tagen für Stellungnahmen zu Gesetzentwürfen ausreichend ist.

### Allianz pro Schiene-Stellungnahme

#### Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene betrachtet das Deutschlandticket als einen bedeutenden verkehrspolitischen Fortschritt. Die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs mit Bus und Bahn ist durch das Deutschlandticket ganz erheblich einfacher geworden. Die Attraktivität des Tickets spiegelt sich in den Nutzerzahlen: Mit über 13,5 Millionen Abos erfreut es sich zwei Jahre nach seiner Einführung einer unverändert hohen Beliebtheit bei den Menschen. Studien bestätigen zudem einen positiven Verlagerungseffekt des Deutschlandtickets: Millionen Autofahrten werden ersetzt, wodurch CO<sub>2</sub>-Emissionen und externe Verkehrskosten deutlich reduziert werden (vgl. u. a. Infas/BMDV 2025; Krämer & Mietzsch 2024).

Um das Deutschlandticket dauerhaft zu etablieren und die damit verbundenen verkehrspolitischen Erfolge zu sichern, bedarf es einer klaren Finanzierungsperspektive. Denn nur, wenn die Bürgerinnen und Bürger sich darauf verlassen können, dass das Ticket ein dauerhaftes

Angebot bleibt, werden sie sich zum längerfristigen Umstieg auf den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr entschließen.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir zwar grundsätzlich, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Finanzierung des Deutschlandtickets um ein weiteres Jahr bis Ende 2026 geregelt werden soll. Gleichwohl sehen wir einzelne Aspekte des Gesetzesentwurfes kritisch:

### Regelung zu Tarifangeboten nicht nachvollziehbar

*Zu Artikel 1 – Nr. 1, Buchstabe g)*

Das vorgeschlagene Verbot der Verwendung von Regionalisierungsmitteln für die Finanzierung von aus dem Deutschlandticket abgeleiteten Tarifangeboten durch Änderung des § 9, Abs. 6, Satz 4 des Regionalisierungsgesetzes lehnen wir ab. Um eine hohe Marktdurchdringung des Deutschlandtickets zu erreichen, sind zielgruppenspezifische Angebote – etwa für Studierende, Schülerinnen und Schüler oder Auszubildende – sinnvoll und notwendig. Zudem können Regionalisierungsmittel grundsätzlich auch für Tarifangebote verwendet werden. Eine Einschränkung dieser Möglichkeit ausgerechnet für das Deutschlandticket bzw. aus dem Deutschlandticket abgeleitete Tarifangebote ist weder sachlich begründet noch nachvollziehbar.

### Längerfristige Perspektive fehlt weiterhin

Trotz der begrüßenswerten Absicht, das Deutschlandticket auch im Jahr 2026 fortzuführen, fehlt weiterhin Planungs- und Finanzierungssicherheit über 2026 hinaus. Nur wenn die Kundinnen und Kunden sich darauf verlassen können, dass das Ticket ein dauerhaftes Angebot bleibt, werden weitere Nutzer zu gewinnen sein. Auch um weitere Arbeitgeber davon zu überzeugen, das Deutschlandticket als Job-Ticket anzubieten, ist Verlässlichkeit entscheidend – insbesondere hinsichtlich seiner dauerhaften Verfügbarkeit. Zudem fehlen Regelungen für den Fall, dass der tatsächliche Finanzbedarf über den Betrag von 3 Milliarden Euro (je 1,5 Milliarden von Bund und Ländern) hinausgehen wird.

Der Bund sollte daher gemeinsam mit den Ländern zeitnah einen verlässlichen, dynamisch anpassbaren Finanzierungsmechanismus entwickeln, der den Fortbestand des Deutschlandtickets dauerhaft gewährleistet und den Preis für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv hält.

Unabhängig vom Deutschlandticket bleibt der Ausbau des Nahverkehrsangebotes ein entscheidendes Anliegen, um noch deutlich mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Um hier – wie im Koalitionsvertrag angekündigt – nicht nur den Status quo zu sichern, sondern auch steigende Kosten aufzufangen und Spielräume für neue Verkehre zu schaffen, sollte der Bund die Regionalisierungsmittel erhöhen und so fortschreiben, dass das Angebot in urbanen wie in ländlichen Räumen deutlich ausgeweitet werden kann.

Berlin, 30. Juli 2025