

Stellungnahme der D-TIX GmbH & Co. KG zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Bundestagsdrucksache 21/1495

1. Vorbemerkung

Die D-TIX GmbH & Co. KG wurde eigens von den Branchenverbänden bdo, BSN und VDV sowie der DTVG gegründet, um das Clearing des Deutschlandtickets durchzuführen und die jeweiligen Sachstände zu visualisieren.

Sie finanziert sich aktuell aus den Mitteln, die von Bund und Ländern als Ausgleich für die Mindererlöse, die durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehen, bereitgestellt werden. Es ist vorgesehen, die Finanzierung ab 2027 über einen Anteil aus den Ticketeinnahmen zu bestreiten.

Die D-TIX weist darauf hin, dass nicht alle der nachfolgenden Anmerkungen und Äußerungen den Positionen aller vier Gesellschafter entsprechen müssen.

2. Aufgaben der D-TIX

Zum besseren Verständnis der nachfolgenden Hinweise zum vorliegenden Gesetzentwurf werden zunächst die Aufgaben der D-TIX in Zusammenhang mit dem Deutschlandticket dargestellt.

Von den annähernd 400 Partnern des Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 (nachfolgend als bundesweiter Einnahmeverteilungsvvertrag (bEAV) abgekürzt) ist die D-TIX GmbH & Co. KG der einzige Vertragspartner, der nicht aus dem Bereich der Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen stammt.

Die Aufgaben der D-TIX umfassen das Vertragsmanagement, die Übernahme der Einnahmemeldungen, deren Aufbereitung nach den Vorgaben der Stufe 2 mit anschließender Verteilung auf die Bundesländer sowie – dort, wo dies gewünscht wurde – die rechnerische Verteilung innerhalb der jeweiligen Länder, teilweise bis hin zu den Verkehrsunternehmen. Als Ergebnis des Clearings werden monatlich sogenannte Zahlungsanweisungen ausgestellt, aus denen sich aus dem Delta zwischen selbst erzielten Einnahmen und dem sog. Erlösanspruch der Verkehrsunternehmen bzw. Tariforganisationen entweder eine Zahlungsverpflichtung oder ein Zahlungsanspruch ergibt.

Sobald die kassenwirksamen Abrechnungen gestartet sind, ist die D-TIX ebenfalls zuständig für die Überwachung der Zahlungsflüsse und – falls erforderlich – das Mahnwesen.

3. Hinweise zum Entwurf zur Änderung des RegG

3.1. Verlässlichkeit des Angebots des Deutschlandtickets

Seit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 war dessen Bestand stets nur kurzfristig gesichert, da die finanziellen Zusagen für den Ausgleich der Mindereinnahmen anfangs auf zweijähriger, seit 2025 jedoch nur noch auf jährlicher Basis erfolgten. Um den Fahrgästen zumindest eine mittelfristige Klarheit zu geben, ist eine gesicherte Laufzeit – wie sie die Länder in Abstimmung mit dem Bund bis 2030 gemäß Protokoll der VMK vom 18.09.2025 beabsichtigen – in Verbindung mit einem eindeutigen Mechanismus für die künftige Preisentwicklung von großer Bedeutung für die weitere Akzeptanz bei den Fahrgästen.

Vor diesem Hintergrund sollte die Laufzeit in § 9 Abs. 2 RegG nicht nur 2026 umfassen, sondern gesetzlich bis mindestens 31.12.2030 abgesichert werden und zudem auch die Übertragbarkeit eventuell nicht verbrauchter Bundesmittel auf die Folgejahre beinhalten.

Eine solche Laufzeitbemessung würde es den Partnern des Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 erleichtern, ab 2027 eine Vereinbarung abzuschließen, die über die bisher nur einjährige Vertragslaufzeit hinaus geht und mittelfristig auch einen Übergang in eine grundsätzlich nachfrageorientierte Einnahmeverteilung begünstigt. Allein hierdurch würde der Aufwand bei allen Vertragspartnern nachhaltig reduziert. Dies gilt auch für die D-TIX selbst, da eine jährliche Prüfung von annähernd 400 Vertragszeichnungen mit den jeweiligen Anlagen erheblichen Aufwand verursacht.

3.2. Preisfestsetzung und -fortschreibung

Die erste Preiserhöhung des Deutschlandtickets betrug neun Euro und wurde zum 01.01.2025 umgesetzt. Ungeachtet der Preiserhöhung lagen die Kundenzahlen im Januar 2025 im Vergleich zum Dezember 2024 nahezu unverändert bei mehr als 13,7 Mio. monatlich genutzten Tickets. Bis zum Sommer 2025 stieg diese Zahl teilweise auf Werte von deutlich über 14 Mio. monatlichen Kundinnen und Kunden.

Somit konnte trotz einer erheblichen Preiserhöhung und – bezogen auf die Fortführung dieses Tickets - unsicherer Rahmenbedingungen die Nachfrage nicht nur beibehalten, sondern noch weiter erhöht werden -insbesondere im Bereich der Semestertickets und teilweise auch im Jobticket, während die Nachfrage bei den Regel-Deutschlandtickets leicht zurückgegangen ist.

Der in der Verkehrsministerkonferenz gefundene Kompromiss einer Erhöhung auf 63 € stellt zwar für die Fahrgäste eine weitere signifikante Belastung dar, wird dessen ungeachtet dennoch zu weiter steigenden Einnahmen führen.

Von zentraler Bedeutung ist es, einen Mechanismus zur indexbezogenen Preisfortschreibung zu entwickeln, dem die spezifischen Kostenindizes des ÖPNV zugrunde gelegt werden. Nur so kann eine jährliche politische Diskussion und Unruhe im Kreis der Unternehmen und Verbünde des bEAV vermieden werden. Dies wurde im Beschluss der VMK bereits entsprechend hinterlegt. Um die Akzeptanz im Kreis der Unternehmen zu erhalten, empfiehlt es sich, die Branche bereits in die Entwicklung des Indexes einzubeziehen und nicht nur hierzu anzuhören.

Da sich die Finanzierung aus einer Kombination von Fahrgastbeitrag und öffentlichen Mitteln zusammensetzt, erscheint es darüber hinaus erforderlich, die Gesamthöhe der Mittel, die von Bund und Ländern zur ergänzenden Finanzierung des Deutschlandtickets bereitgestellt werden, ebenfalls dieser Indizierung zu unterwerfen. Unterbleibt dies, müsste der Ticketpreis über den ermittelten Dynamisierungswert hinaus mit einem weiteren Aufschlag belegt werden, der einen dann fehlenden Dynamisierungsbeitrag von Bund und Ländern ausgleicht.

3.3. Verpflichtende Einführung des Deutschlandtickets

Die in den Erläuterungen zum Gesetzentwurf unter „Zu Buchstabe d“ im zweiten Absatz formulierte Erwartung des Bundes, dass die Länder das Deutschlandticket verpflichtend einführen und dies durch geeignete Maßnahmen sicherstellen – wie z.B. durch einen Anwendungsbefehl in den ÖPNV-Gesetzen der Länder – wird von der D-TIX zur Absicherung ihrer Vertragspartner ausdrücklich begrüßt.

Nur so ist auch eine zügige Vertragszeichnung möglich. Diese ist wiederum Voraussetzung für eine durchgängige Anwendung des Deutschlandtickets über die jeweiligen Jahreswechsel hinaus.

Aufgrund der Zeitläufe bei der Bundesgesetzgebung des RegG ist kaum davon auszugehen, dass in allen Ländern bis zum 31.12.2025 entsprechende rechtssichere Vorgaben vorliegen werden. Daher ist es für die Vertragspartner des bEAV von entscheidender Bedeutung, dass sie bis zu einer abschließenden Auferlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets in Verbindung mit einem daraus entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie entstehenden Anspruch eines Ausgleichs durch die Länder eine finanzielle Absicherung erhalten.

3.4.Ausblick

Die Verständigung von Bund und Ländern im Rahmen der VMK am 18. September 2025 bietet eine sehr gute Grundlage, das Deutschlandticket mittelfristig fest zu verankern. Daher sollte die Änderung des RegG auch diese zeitliche und finanzierungsseitige Komponente entsprechend umsetzen.

Neben einer Indexierung des Ticketpreises wäre eine entsprechende analoge Indexierung der Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern sachgerecht.