

Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)

## **Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Drucksache 21/1495)**

Das Deutschland-Ticket wurde 2023 auf Initiative der Bundesregierung und der Länder eingeführt und innerhalb weniger Monate weitgehend reibungslos am Markt platziert. Entscheidend waren dabei zwei Faktoren: Die meist massiven Preissenkungen gegenüber Abos und Zeitkarten in den Regionen wurden durch Bund und Länder finanziert und die Kunden der Verkehrsunternehmen und Verbünde erhielten unkompliziert und proaktiv von den Verkehrsunternehmen und Verbünden das neue Ticketangebot bereitgestellt. Bei Bestandsabonnenten oft im Rahmen einer automatischen Umstellung. Nicht allein, aber aufgrund ihres hohen Kundenbestands haben die kommunalen ÖPNV-Unternehmen in Großstädten und Metropolregionen nicht unwesentlich zu diesem Erfolg beigetragen. Es konnten in großem Umfang Neukunden gewonnen oder die ÖPNV-Nutzung bei Bestandskunden erhöht werden. Damit gelang ein deutlicher Beitrag zur Verkehrswende. In Stuttgart etwa konnte der ÖPNV-Marktanteil (Modal-Split) im Jahr 2024 um 3%-Punkte auf 26% gesteigert werden.

Diesen Erfolg zu erhalten, ist im Sinne aller Beteiligten. Deshalb ist dem Bundesgesetzgeber und den mitfinanzierenden Ländern für die Bereitschaft sehr zu danken, auch nach 2025 die Finanzierung des Deutschland-Tickets fortzuführen, indem das Regionalisierungsgesetz nun entsprechend geändert wird. Diese Stellungnahme erfolgt aus Sicht der Stuttgarter Straßenbahnen AG, einem kommunalen Verkehrsunternehmen, dessen Situation aber sicherlich als beispielhaft für viele Verkehrsunternehmen angesehen werden kann. Für die SSB als aktiver Akteur am Kundenmarkt mit voller unternehmerischer Verantwortung sind dabei zwei Aspekte für die Einordnung der Situation zum Deutschland-Ticket von zentraler Bedeutung: die langfristige **Planungssicherheit für die wirtschaftliche Führung des Unternehmens** und **der Erhalt und die Entwicklung des Kundenbestands hin zu einer möglichst hohen Nutzung des ÖPNV-Angebots**.

### **1. Bewertung des Gesetzentwurfs für das Jahr 2026**

Im vorliegenden Gesetzentwurf sind **einige wichtige Änderungen vorgesehen**, die **äußerst positiv und teilweise unverzichtbar** sind. Zuerst ist hier die grundsätzliche Bereitschaft zur Bereitstellung der Finanzierungsmittel anzuführen. Diese stellt zumindest in 2026 einen ersten wichtigen Schritt zur angesprochenen unternehmerischen Planungssicherheit dar. Ebenso ist nachvollziehbar, dass neben den Bundesmitteln nach wie vor generische Mittel der Bundesländer zur Ko-Finanzierung einzusetzen sind und ein neuer Verwendungsnachweis für die Länder eingeführt wird. Dass dabei eine Mittelver-

schiebung zwischen den Ländern ermöglicht wird, ist wichtig und war ein ganz wesentlicher Konsens der letzten Verkehrsministerkonferenz.

Darüber hinaus ist jedoch noch **eine Lücke in den meisten Regelungen auf Länderebene** im Hinblick auf die Randbedingungen für die lokalen Aufgabenträger festzustellen, die bisher auch nicht geschlossen wird. Die notwendigen Regelungen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder fehlen noch weitgehend und ergeben Unsicherheit für viele ohnehin in finanzieller Not befindliche Kommunen und Aufgabenträger. Deshalb wäre eine Regelung in diesem Gesetz wünschenswert, welche die **Umsetzung von „Anwendungsbefehlen“ durch die Länder verbindlich** vorgibt.

Der Vollständigkeit halber ist auf zwei weitere Punkte hinzuweisen, welche die Nachfrageentwicklung im Kontext des Deutschlandtickets und damit auch die Planungssicherheit in Bezug auf die Ertragssituation negativ tangieren. Bei den Bürgerinnen und Bürgern bleibt es sinnvollerweise weiterhin beim einfachen Zugang zum Deutschland-Ticket, was sehr zu begrüßen ist; allerdings sind die Kunden als Folge **des gleichbleibenden Finanzierungsvolumens mit einer Preiserhöhung von 5 €, d.h. +8,6% konfrontiert**, welche erfahrungsgemäß nicht **ohne negative Auswirkung auf die Nachfrage** bleiben wird, wie die Preisanpassung im letzten Jahr gezeigt hat. Insofern steigt bereits 2026 der Anteil der Nutzerfinanzierung deutlich an. Ähnlich **hemmend wirkt die bisher fehlende Entfristung des Rabatts von 5% für das Deutschland-Ticket Job über den 31.12.2025 hinaus**. Der Wegfall dieses Angebots hätte eine noch gravierendere Auswirkung auf die Nachfrage und die Ertragssituation der Verkehrsunternehmen, falls mit dem Ausstieg von Arbeitgebern und dem Entfall der damit einhergehenden Bezuschussung größere Kundengruppen auf einmal wegfallen würden. Aber auch allein schon die Tatsache, dass es bisher keine langfristige Regelung zum Job-Ticket gab, begleitet von den kontinuierlichen öffentlichen Diskussionen um etwaige Preisanpassungen, hat viele Firmen davon abgehalten, mit den Verkehrsunternehmen vor Ort entsprechende Rahmenverträge abzuschließen.

## **2. Wirkungen im Jahr 2026, die aus Regelungen des Gesetzentwurfes folgen**

Aus dem Entwurf ergeben sich zwei wesentliche Sachverhalte, die für die SSB als kommunales Verkehrsunternehmen mit erheblicher Planungsunsicherheit für 2026 einhergehen.

- I. Das Finanzierungsvolumen für 2026 laut Gesetz liegt unverändert in der bisherigen Höhe von 3 Mrd. €. Nachdem kein Mittelübertrag aus 2025 mehr erwartet werden darf, sinkt das bisher in 2025 bei den Unternehmen ankommende Volumen in Höhe von vsl. 3,44 Mrd. € um 13% auf 3 Mrd. € in 2026. Damit ist für 2026 eine komplementäre Finanzierungsquelle notwendig. Der erwartete **zusätzliche Umsatzerlös aus der Preisanhebung um 5 € ab 01.01.2026 muss als bundesweit insgesamt zu knapp angesehen werden**. Die zu Recht eingeforderten Effizienzsteigerungen im Vertrieb und in den administrativen ÖPNV-Strukturen lassen sich nicht kurzfristig ab dem 1. Januar 2026 ergebniswirksam umsetzen und müssen darüber hinaus für die Akteure vor Ort anreizkonform ausgestaltet werden. Die im kommunalen ÖPNV mittlerweile eingetretenen und weiter zu erwartenden Kostensteigerungen, v.a. im Zuge hoher Tarifabschlüsse im öffentlichen Dienst, finden in der Gesamtfinanzierung noch keine angemessene Berücksichtigung.
- II. Des Weiteren sind die **Auswirkungen für die verschiedenen Beteiligten ungleich verteilt**, weil statt des bisherigen Ausgleichsregimes der Fördermittelrichtlinien bis 2024 **nun die Pauschalierung** des Ausgleichs vorgesehen ist. Mit dieser wird der prozentuale Anteil eines jeden Aufgaben-

trägers am Fördertopf von 2025 auch für das Jahr 2026 festgeschrieben. Durch den Rückgang des Fördervolumens um 13% sind die Fördermittelempfänger im ersten Schritt nun von einer analogen Kürzung des Ausgleichs betroffen. Zwar werden die Fahrgelderlöse ebenfalls steigen, jedoch führt dies zu einer unterschiedlich hohen Deckung des tatsächlichen Finanzbedarfs, da das **Verhältnis zwischen Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsbedarf von Region zu Region sehr unterschiedlich** ist. Eine Unterdeckung kann vor allem in solchen Regionen eintreten, die ursprünglich ein höheres Preisniveau hatten und deshalb heute einen hohen Ausgleichsbedarf vorweisen, der nicht dynamisiert ist. Beim realistischen Fall eines Unternehmens mit 120 Mio. € Fahrgeldeinnahmen und 80 Mio. € Zuschuss, wird die Entwicklung in 2026 zu höheren Fahrgeldeinnahmen von etwa 10 Mio. (+8,6 % gemäß Preiserhöhung auf 63 EUR, zu erwartende Nachfragerückgänge noch unberücksichtigt) aber gleichzeitig die geänderte Bezuschussung (-13%) zu rd. -10 Mio. € führen. Ein Ausgleich der gestiegenen Kosten ist dann nicht mehr möglich. Als Folgerung ist daher **für 2026 ein Ausgleich zwischen unterschiedlich betroffenen Regionen zwingend erforderlich**. Die entsprechenden Regelungen sollten auf Bundes- und/oder Landesebene verankert werden.

### 3. Situation für die Folgejahre 2027 ff. und zukünftige Herausforderungen

Der vorliegende Gesetzentwurf sieht bis dato lediglich eine Verpflichtung bis 2026 vor. Unter den zu Beginn genannten Aspekten der Planungssicherheit für die Unternehmen und dem Ziel einer Erhaltung oder Steigerung der Akzeptanz des Deutschland-Tickets bei den Kunden fehlt aktuell eine ergänzende Gesetzesgrundlage zur **Sicherung der Finanzierung für 2027 und die Folgejahre**. Dabei sollte eine kontinuierliche **Dynamisierung des Ausgleichsvolumens auf Basis der Kostenentwicklung der Verkehrsunternehmen in Erwägung** gezogen werden. Andernfalls würde die zu erwartende Kostenentwicklung zu deutlich überproportionalen Preissteigerungen beim Deutschlandticket führen. Ein durchschnittlicher Kostenanstieg von 2,7% p.a. würde den Preis beim Deutschlandticket bis 2030 auf über 75 € steigen lassen. Die Folge wäre der verkehrspolitisch kontraproduktive Effekt, dass gerade vom Pkw zum ÖPNV gewechselte Nutzende wegen des nun als zu hoch wahrgenommenen Preises wieder abwandern. Der steigende Finanzbedarf würde über einen überproportional hohen jährlichen Preisanstieg vorrangig von dem Teil der Kunden abverlangt werden müssen, die auf den ÖPNV angewiesenen sind.

Aufsetzend auf einer gesetzlich verankerten, öffentlichen Finanzierung sind folgenden Regelungen vorzusehen:

- Die von Seiten der ÖPNV-Kunden zu erbringenden Finanzierungsbeiträge sind in Form **eines verbindlichen Preisfortschreibungsindex** so zu gestalten, dass die **Kostensituation der Verkehrsunternehmen adäquat abgebildet** wird und der D-Ticket-Preis marktverträglich und für den Kunden nachvollziehbar weiterentwickelt wird. Dies dient der Planungssicherheit bei Unternehmen wie auch der Akzeptanz bei Kunden.
- Eine **Verständigung auf eine sachgerechte Einnahmenaufteilung** ist bundesweit zu finden und muss im Zusammenhang mit der Entwicklung und ggf. Anpassung der Zuschussmittel gesehen werden, die die Nivellierung unterschiedlicher Wirkungen bei den Akteuren ermöglicht. Kein wirtschaftlich handelnder Entscheidungsträger wird einer Einnahmenaufteilung zustimmen können, die am Ende dazu führt, dass die Einnahmen vor Ort geringer ausfallen als vorher.

#### 4. Zusammenfassung und Fazit

Zusammenfassend ist der Gesetzentwurf aus Sicht eines kommunalen Verkehrsunternehmens wie der SSB **als positives Signal für die Fortführung und perspektivisch dauerhafte Finanzierung des Deutschlandtickets** zu werten. Er stellt einen ersten wichtigen Schritt zur Planungssicherheit dar.

Um das Angebot und bisherige Erfolge zu sichern, sind jedoch weitere Maßnahmen notwendig.

**Kurzfristig braucht es ergänzende Regelungen im laufenden Jahr**, damit das Deutschlandticket 2026 weiterhin vollumfänglich angeboten und genutzt werden kann:

- Die **unbefristete Fortführung des Deutschlandticket-Job ab dem 01.01.2026** sollte zeitnah geregelt werden. Dies könnte zusätzliche Nachfragepotenziale erschließen, insbesondere mit der Unterstützung leistungsfähiger Vertriebspartner vor Ort.
- Der **pauschalierte Ausgleich ab 2026 muss durch einen Nivellierungs-Mechanismus ergänzt werden**, der allen Regionen faire Kompensationen ermöglicht, um kommunale Mehrbelastungen zu vermeiden.
- Ein **Preisfortschreibungsmechanismus ab 2027 sollte frühzeitig vereinbart werden** – für Planungssicherheit bei Unternehmen und Kunden.
- In vielen Bundesländern fehlen rechtliche Rahmenbedingungen. Eine **verbindliche Vorgabe** an die Länder wäre hilfreich.

**Mittelfristig ab 2027 sollte die Dynamisierung der Finanzierung überdacht werden**, um

- die allgemeinen Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen durch entsprechende Ertragsentwicklungen auf Basis von **Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen** abdecken zu können.
- **strukturelle Einnahmeverluste durch eine bundesweite Einnahmeaufteilung auszugleichen**. Nur mit passenden Zuschüssen kann eine solche Umstellung tragfähig gestaltet werden.