

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



DEUTSCHER
LANDKREISTAG



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

01.10.2025

An die Mitglieder des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)26-G

vom 02.10.2025

Öff. Anhörung am 06.10.2025

Aktenzeichen

66.06.20 D (DST)

III/830-02-15 (DLT)

IV/723-22 (DSTGB)

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

(BT-Drs. 21/1495)

Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 06.10.2025

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände

Der örtliche ÖPNV gehört zum Kernbereich kommunaler Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 GG). Die Städte, Landkreise und Gemeinden sind als ÖPNV-Aufgabenträger für die **Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen ÖPNV** verantwortlich. Aus dieser Perspektive nehmen wir nachfolgend zum Gesetzentwurf Stellung.

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Der Gesetzentwurf betrifft die **Fortgeltung des Deutschlandtickets**. Das Gesetzgebungsverfahren hat die Bundesregierung in der Sommerpause zu einem Zeitpunkt eingeleitet, als noch nicht alle Details zur weiteren Finanzierung zwischen Bund und Ländern geeint waren. Zwischenzeitlich liegt der **Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK)** vom 18.09.2025 vor, aus dem sich Änderungs- und Anpassungsbedarf im Gesetzentwurf ergibt. Dieser Beschluss bleibt in einigen zentralen Punkten hinter den Forderungen der Kommunalen Spitzenverbände zurück, um eine auskömmliche Finanzierung für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger sicherzustellen:

- **Dynamisierung:** Nicht nur der Ticketpreis, sondern auch der von Bund und Ländern gewährte Ausgleichsbetrag muss entsprechend der Kostenentwicklung im ÖPNV („ÖPNV-Kostenindex“) dynamisiert werden. Alternativ ist ein Preisfindungsmechanismus nötig, der den Ticketpreis so ansteigen lässt, dass die fehlende Dynamisierung des Ausgleichsbetrags kompensiert wird.
- **Gesetzlicher Anwendungsbefehl:** Um eine flächendeckende Fortführung des Tickets sicherzustellen, müssen die Länder in ihren ÖPNV-Gesetzen die Tarifvorgabe gemäß der ÖPNV-Verordnung (EG) 1370/2007 gesetzlich vorschreiben und den Aufgabenträgern im Gegenzug einen

Mehrbelastungsausgleich gewähren. Das muss das Gesetz selbst einfordern. Die Ausführungen in der Gesetzesbegründung reichen nicht hin. Wir regen dringend an, dass der Bund seine Finanzierungsbeträge davon abhängig macht, dass die Länder die flächendeckende Anwendung des Deutschlandtickets in dieser Weise einheitlich sicherstellen.

- **Keine Abwälzung von Finanzierungslasten und Defizitrisiken auf die kommunale Ebene.**
- **Die Mittel zur Grundfinanzierung (§ 5 RegG) des Schienenpersonennahverkehrs müssen spätestens mit Wirkung zum 1.1.2027 angehoben und ein Terminplan für einen Modernisierungspakt im ÖPNV vorgelegt werden.**

Die **Geltung des Deutschlandtickets** beruht maßgeblich auf den entsprechenden **Tarifvorgaben der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger**, die als zuständige Behörden nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 den Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Höchsttarifvorgabe) durch Erlass Allgemeiner Vorschriften oder durch Anpassung ihrer öffentlichen Dienstleistungsaufträge auferlegen. Als Kompensation müssen die ÖPNV-Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen die Mindereinnahmen beihilferechtskonform ausgleichen. Durch diese Tarifvorgaben werden die kommunalen Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen gegenüber in vollem Umfang ausgleichspflichtig, ohne sich auf einen „Haushaltsvorbehalt“ berufen zu können (vgl. EuGH, Urt. vom 25.1.2024, Rs. C-390/22). Die **kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger tragen** damit das **volle Defizitrisiko** für das von Bund und Ländern gewollte und eingeführte Deutschlandticket, wenn keine auskömmliche und verlässliche Finanzierung des Tickets durch Bund und Länder gewährleistet ist.

Die **Anwendung des Deutschlandtickets** erfolgt in allen Ländern mit Ausnahme des Freistaats Thüringen durch die Aufgabenträger **bislang auf freiwilliger Basis und eigenes Risiko**, da die Muster-Erstattungsrichtlinien der Länder eine Erstattung größtenteils als Billigkeitsleistung vorsehen, die ausdrücklich „unter Haushaltsvorbehalt“ stehen. Der Freistaat Thüringen verpflichtet seine kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger im ÖPNV-Gesetz des Landes zur Vorgabe des Deutschlandtickets gegenüber den Verkehrsunternehmen und gewährt ihnen im Gegenzug einen verbindlichen gesetzlichen Ausgleichsanspruch. Diesem Vorgehen müssen die anderen Länder folgen. Das wird nur der Fall sein, wenn die Bundesmittel unter diesem Vorbehalt bereitgestellt werden.

Die **Kommunen können das Defizit nicht schultern**. Sie haben ihre eigenen Finanzierungsbeiträge zum ÖPNV bereits in den letzten Jahren erheblich erhöhen müssen, allein in den Jahren 2017 bis 2021 gesamtkommunal um rund 36 %. Seither sind die Erstellungskosten für den ÖPNV weiter massiv gestiegen. Über alle kommunalen Aufgabenbereiche hinweg weisen die kommunalen Haushalte für das Jahr 2024 zudem ein **historisches Rekorddefizit von rund 25 Mrd. €** auf, ohne dass Besserung in Sicht wäre. Für **2025** wird ein **weiterer Anstieg des Defizits auf über 30 Mrd. €** erwartet. Insofern bestehen **keinerlei finanzielle Spielräume**, um kommunale Mittel für die von Bund und Ländern mit dem Deutschlandticket beschlossene Tarifvergünstigung im ÖPNV aufzubringen. Die Kommunen sehen sich akut kaum mehr in der Lage, überhaupt das Bestandsangebot weiter finanzieren zu können, von einem politisch gewünschte Angebotsausbau ganz zu schweigen. Vielmehr werden bereits jetzt ÖPNV-Netze ausgedünnt und Strecken zeitweise eingestellt.

Wenn Bund und Länder das Deutschlandticket fortsetzen wollen, müssen sie dafür die Finanzierungsverantwortung übernehmen. Ohne auskömmliche Finanzierung durch Bund und Länder werden die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zwangsläufig keine **Beibehaltung des Tickets beschließen** können.

Keine sicher auskömmliche Finanzierung des D-Tickets für das Jahr 2026

Der vorgelegte Gesetzentwurf zur Elften Änderung des Regionalisierungsgesetzes schafft keine mehrjährige Finanzierungs- und Planungssicherheit für das Deutschlandticket. Der Finanzierungsbeitrag des Bundes soll sich demnach auf 1,5 Mrd. € und auf das Jahr 2026 beschränken.

Der Ausgleichsbetrag von 3 Mrd. € allein sichert für das Jahr **2026 keine auskömmliche Finanzierung**, da der Ausgleichsbedarf absehbar höher liegt. Beim aktuellen Preis des Deutschlandtickets von 58 €/Monat ist nach der im Juni vorgelegten Prognose für **2026** derzeit ein **Zuschussbedarf von 3,5 Mrd. € bis zu 3,92 Mrd. €** erforderlich. Wenn Bund und Länder jeweils 1,5 Mrd. € für das von ihnen gewünschte Deutschlandticket bereitstellen, bliebe somit eine **Finanzierungslücke für das Jahr 2026** in der Größenordnung **von bis zu 920 Mio. €**.

Durch die von der VMK beschlossene Anhebung des monatlichen Ticketpreises auf 63 Euro wird diese **Finanzierungslücke nicht verlässlich geschlossen**. Gegenüber einem maximalen Ausgleichsbedarf von 3,92 Mrd. Euro verbliebe eine Unterdeckung in Höhe von 170 Mio. Euro, da durch die Ticketpreiserhöhung überschlägig nur 750 Mio. Mrd. Euro an zusätzlichen Einnahmen erwartet werden (Preissensibilitäten der Nutzer nicht eingerechnet). Nur unter Einhaltung des unteren Prognosehorizonts (Ausgleichsbedarf bei 3,58 Mrd. Euro) wäre das Deutschlandticket sicher auskömmlich finanziert.

Damit werden Finanzierungslasten für die kommunale Ebene nicht sicher ausgeschlossen. Für Irritationen haben zusätzlich Pressemitteilungen nach der Sonder-VMK gesorgt, dass ein Defizit in Höhe von 200 Mio. Euro als „**Branchenbeitrag**“ zu finanzieren sei. Das ist mit Blick auf die oben genannte prekäre kommunale Finanzsituation **nicht darstellbar und wird von uns abgelehnt**.

Keine auskömmliche Finanzierung des D-Tickets für die Folgejahre

Für die Folgejahre 2027 bis 2030 ist die Finanzierung im Gesetzentwurf bislang ungeregelt. Bei bloßer Fortschreibung des Jahres 2026 bliebe eine auskömmliche Finanzierung ungewiss. Nach dem Beschluss der Sonder- VMK vom 18.09.2025 soll der Ausgleichsbetrag nun zwar auch für die Jahre 2027 bis 2030 und zudem überjährig bereitgestellt werden, aber auf Höhe der **3 Mrd. € / jährlich durch Bund und Länder ohne Dynamisierung** eingefroren werden. Aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände ist dies für eine Fortgeltung über 2026 hinaus unzureichend.

Das Deutschlandticket deckelt den Beitrag der Nutzerfinanzierung und erhöht den öffentlichen Zuschussbedarf für den ÖPNV aber dauerhaft. Angesichts **fortlaufend steigender Kosten für die ÖPNV-Leistungen** (u.a. für Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur und Energie), wächst der jährliche Finanzbedarf für den Ausgleich der aus dem Deutschlandticket resultierenden Fahrgeldmindereinnahmen von Jahr zu Jahr weiter an. Zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Neukunden reichen nicht aus, um diese Kostensteigerungen aufzufangen. Zusätzliche Fahrgäste bedürfen vielmehr auch zusätzlicher Kapazitäten, die neue Kosten hervorrufen.

Der Gesetzentwurf regelt den in der Sonder-VMK vereinbarten Ticketpreis nicht. Der aktuelle Gesetzentwurf streicht die Passage in § 9 Abs. 1 Satz 2 RegG zum Einführungspreis und enthält im Übrigen **keine Aussage zur Höhe des Ticketpreises**. Er macht ferner auch zum Finanzierungsbedarf keine Aussagen. Er lässt damit nicht erkennen, wie eine Bedarfslücke für die ÖPNV-Aufgabenträger verlässlich geschlossen werden soll, um das Deutschlandticket in den Folgejahren auskömmlich zu finanzieren. Nach dem unveränderten § 9 Abs. 2 Satz 3 RegG („Die Länder beteiligen sich mindestens in gleicher Höhe“) steht es den Ländern frei, einen höheren Betrag als den Beitrag des Bundes aufzuwenden. Tun sie dies nicht, verbleibt die Bedarfslücke bei den erstattungsverantwortlichen ÖPNV-Aufgabenträgern.

Nach dem VMK-Beschluss soll der Ticketpreis ab 2027 entsprechend einem ÖPNV-spezifischen **Kostenindex** fortgeschrieben werden. Das begrüßen wir grundsätzlich. Um die Kostenentwicklung und

den wachsenden Finanzierungsbedarf für das Deutschlandticket abzubilden, müsste jedoch nicht nur der Ticketpreis, sondern **auch der Ausgleichsbetrag** von Bund und Ländern für das Deutschlandticket entsprechend **dynamisiert** werden. Erst beide Finanzierungsbestandteile sichern eine auskömmliche Finanzierung des Tickets vor Ort. Wird der Ausgleichsbetrag nicht dynamisiert, muss ein Preisfindungsmechanismus vorsehen, dass der Ticketpreis überproportional steigt, um die fehlende Dynamisierung des Ausgleichsbetrags zu kompensieren. Wir regen an, dies im Gesetzestext zu verankern.

Zusätzliche kommunale Finanzierungslasten ab 2026 durch Pauschalen und gedeckelten Ausgleich

Mit der im VMK-Beschluss vorgesehenen Umstellung der Ausgleichssystematik im Jahr 2026 von der sog. „Rettungsschirmsystematik“ auf **Pauschalen** bei gleichzeitiger **Deckelung des Ausgleichsbetrags auf 3 Mrd. €** drohen zusätzliche Finanzierungslasten für die Kommunen, weil eine Einnahmenaufteilung nach Stufe 2 (PLZ-Prinzip) zum 1.1.2026 noch nicht sichergestellt ist.

Im Jahr 2025 beträgt der Ausgleichsbedarf **rund 3,5 Mrd. €** und kann nur durch die „Überjährigkeit“ der Mittel aus Überträgen der Vorjahre und der Ticketpreiserhöhung von 49 € auf 58 € sichergestellt werden. Durch die Deckelung des Ausgleichsbetrags auf 3 Mrd. € stehen den Aufgabenträgern damit **im Jahr 2026 geringere Ausgleichsbeträge als im Jahr 2025** zur Verfügung, trotz gestiegener Kosten. Gleichzeitig ist nicht gesichert, dass die Mehreinnahmen aus der Ticketpreiserhöhung pünktlich und verlässlich vor Ort ankommen und vor Ort für eine auskömmliche Finanzierung sorgen. Die Einnahmenaufteilung nach Stufe 2 konnte bis heute noch nicht ins Werk gesetzt werden. Es sollen nun frühestens für September erstmals Einnahmen nach Stufe 2 tatsächlich kassenwirksam umverteilt werden. Bei der gewählten vertraglichen Konstruktion muss für 2026 ein neuer Vertrag von allen Beteiligten unterzeichnet werden, was erneut zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung erwarten lässt.

Mit der geplanten Umstellung der Ausgleichssystematik in 2026 (Umstellung auf Pauschalen und Deckelung des Ausgleichsbetrags auf 3 Mrd. €) drohen damit **weitere Finanzierungslasten für die Kommunen**. Der von der Sonder-VMK beschlossenen Umstellung des Erstattungssystems kann aus unserer Sicht daher nur zugestimmt werden, wenn die Länder durch einen **gesetzlichen Anwendungsbefehl** die Verantwortung für die Erstattung der durch das Deutschlandticket ausgelösten Fehlbeträge übernehmen.

Gesetzlicher Anwendungsbefehl in den ÖPNV-Gesetzen der Länder – Finanzierungsbeitrag des Bundes muss von einer flächendeckenden Anwendung des Deutschlandtickets abhängig sein

Wir fordern seit Einführung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder im Mai 2023, dass die für den ÖPNV allein regelungszuständigen Länder die Umsetzung des Deutschlandtickets landesrechtlich untersetzen. Hierfür müssen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger durch eine **konnexitätsrelevante gesetzliche Regelung** dazu verpflichtet werden, als zuständige Behörden nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 den Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket als Höchsttarifvorgabe aufzuerlegen. Es ist für uns völlig unverständlich, dass die Länder einerseits vom Bund vehement die Umsetzung des im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vereinbarten „Veranlassungsprinzips“ einfordern und andererseits nunmehr bereits seit drei Jahren sich kontinuierlich verweigern, gegenüber den Kommunen die landesverfassungsrechtlich gewährleistete Mehrbelastungsausgleichsverpflichtung zur Anwendung kommen zu lassen.

Wir können der von der Sonder-VMK beschlossenen Umstellung des Erstattungssystems auf Pauschalen ab 2026 nur zustimmen, wenn auch die Länder die Verantwortung für die Erstattung der durch das Deutschlandticket ausgelösten Fehlbeträge verlässlich übernehmen. Ohne einen solchen **gesetzlichen Anwendungsbefehl** besteht akut die Gefahr, dass ein „Flickenteppich“ von Geltungsbereichen des Deutschlandtickets entsteht, weil einzelne Aufgabenträger aus dem Deutschlandticket aussteigen (müssen). Die Anwendung des Deutschlandtickets muss jedoch und

verlässlich flächendeckend gewährleistet werden. Damit hätten die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger gegenüber den Ländern einen gesetzlich verbindlichen Ausgleichsanspruch und müssten das finanzielle Risiko ihrer Ausgleichspflicht gegenüber den Verkehrsunternehmen nicht alleine schultern. Die Länder müssen endlich ihre Finanzierungsverantwortung übernehmen und sind durch den verlängerten Planungshorizont bis 2030 auch nicht mehr durch Kurzfristigkeit / Unsicherheit des Ticketangebots daran gehindert.

Nach der **Gesetzesbegründung** „erwartet“ der Bund von den Ländern, dass sie *„entsprechend § 9 Abs. 1 Satz 1 RegG das Deutschlandticket verpflichtend einführen und dies durch geeignete Maßnahmen sicherstellen, beispielsweise durch einen **Anwendungsbefehl in den ÖPNV-Gesetzen der Länder**“*. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings fand sich diese Erwartung auch bereits in der Gesetzesbegründung zur Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes, mit der das Deutschlandticket 2023 eingeführt wurde, ohne dass die Länder – mit Ausnahme des Freistaats Thüringen – dieser Erwartung bislang entsprochen hätten.

Deshalb fordern wir, dass der Bund seinen Finanzierungsbeitrag zum Deutschlandticket im Regionalisierungsgesetz an einen **gesetzlichen Anwendungsbefehl** der Länder bindet. Nur wenn die Tarifierung durch die Länder gesamthaft gewährleistet wird, kann auch der Bund den mit seinem Finanzierungsbeitrag verfolgten Zweck eines deutschlandweit gültigen Tickets erreichen und eine Perforation der bundesweiten Geltungsbereiche vermeiden. Bisher haben die Länder stets auf die fehlenden Finanzierungszusagen des Bundes verwiesen. Im Falle einer Regelung der Finanzierung bis 2030 entfällt dieser Einwand nunmehr. Die Länder sollte dies veranlassen, für die nötige rechtsverbindliche Unterbreitung des Deutschlandtickets in ihren ÖPNV-Gesetzen Sorge zu tragen.

Zur notwendigen rechtlichen Unterbreitung gehört auch, gemeinsame **Gremien, Strukturen und Verfahren zur Governance** des Deutschlandtickets zu schaffen und die zuständigen Gremien so zu legitimieren, dass sie handlungs- und entscheidungsfähig sind. Das Fehlen dieser Governance wird von allen Beteiligten und Betroffenen seit Einführung des Deutschlandtickets beklagt.

Erfüllungsaufwand der kommunalen Ebene

Der Gesetzentwurf nennt keinen Erfüllungsaufwand der kommunalen Ebene („keinen weiteren Erfüllungsaufwand für die Verwaltung“). Dabei ist die Umsetzung des Deutschlandtickets auf Seiten der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger – **abgesehen von Defizitrisiken**, die hier ebenfalls zu nennen wären – mit **erheblichen Erfüllungsaufwänden** verbunden, die sich nicht auf Sachmittel zur Beauftragung von Wirtschaftsprüfern beschränken: Als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind die kommunalen Aufgabenträger unauflöslich in die Umsetzung des Deutschlandtickets durch stete Anpassung und Fortschreibung von Tarifvorgaben und in die Erstattung der Ersatzleistungen für die Ticketpreisausfälle eingebunden. Als besondere Belastung und Erhöhung des Vollzugsaufwands sind aufzuführen komplexe Antragsverfahren, vorläufige und endgültige Abrechnungen, unregelmäßige Neuberechnungen der Einnahmeaufteilung und die sich stets wiederholenden Unsicherheiten über die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets. Diese wird immer erst „auf den letzten Drücker“ und immer nur für überschaubare Zeiträume vorläufig geklärt.

Zeitplan für Anpassung des Regionalisierungsgesetzes und einen Modernisierungspakt

Der Koalitionsvertrag nennt weitere wichtige vorgesehene Änderungen für die ÖPNV-Finanzierung. Wir fordern den Bund auf, für diese Änderungen – insbesondere die Frage der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel einen verbindlichen Zeitplan (Zwölfte Änderung des Regionalisierungsgesetzes) – vorzulegen. Dabei muss nach unserer Auffassung nicht allein die Dynamisierung, sondern auch der Grundbetrag vor 2031 angepasst werden, wenn es nicht zu deutlichen weiteren Einschnitten in der SPNV-Bedienung kommen soll.

Anlässlich der letztmaligen krisenbedingten Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 hatten sich der damalige Kanzler und die Ministerpräsidenten (MPK) darauf verständigt, Ende 2024 erneut das Thema aufzurufen. Dazu war es durch die vorzeitige Auflösung der Bundesregierung nicht gekommen. Die Probleme der schon 2022 nicht hinreichend gesicherten Grundfinanzierung der Mittel gemäß § 5 RegG verstärken sich aber weiter. Sie führen aktuell zu einer Minderbedienung im SPNV von 5 bis 10 % in mehreren Bundesländern und einer Zurückstellung von Investitionen aus den Regionalisierungsmitteln. Sie haben damit mittelbar auch erhebliche Auswirkungen auf den kommunalen ÖPNV.

Insofern ist auch die Grundaussage in der aktuellen Gesetzesbegründung (B. „Die Einführung des Deutschlandticktes hat zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geführt ...“) zu hinterfragen. Das Deutschlandticket hat dazu geführt, dass die Fahrgastzahlen nach dem Corona-Einbruch stabilisiert und wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht haben. Dass „eine Stärkung des ÖPNV auch zunehmend mit dem Einsatz elektrisch betriebener Fahrzeuge“ erfolge, ist nicht Bestandteil dieses Gesetzentwurfs und verlangt nach weiteren Aktivitäten des Bundes. Im Gegenteil sehen wir von kommunaler Seite, dass die Mehrkosten der Antriebswende, veranlasst unter anderem durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz, eher zur Angebotseinschränkungen führen und den Angebotsausbau erschweren. Dazu ist insbesondere, die Umrüstungsförderung über den Klima- und Transformationsfonds wieder verlässlich aufzunehmen. Die Formulierungen in der Begründung halten wir daher für verfehlt.

II. Anmerkungen zu Einzelregelungen

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 a – § 9 Abs. 1 RegG-E

Wir fordern den Bund auf, durch ausdrücklichere Regelungen – z.B. in § 9 Abs. 1 und Abs. 3 RegG – die Länder gesamthaft in die Pflicht nehmen, durch einen konnexitätsrelevanten **gesetzlichen Anwendungsbefehl** in ihren jeweiligen ÖPNV-Gesetzen die flächendeckende Anwendung des Deutschlandtickets sicherzustellen. Der Finanzierungsbeitrag des Bundes zum Deutschlandticket muss davon abhängig gemacht werden, dass die Länder den Anwendungsbefehl erlassen. Dies kann im Zweifel auch durch entsprechende Vereinbarungen/Verpflichtungen der Länder untereinander und parallele Regelungen in den ÖPNV-Gesetzen erfolgen. Angesichts der Finanzierungsunsicherheiten und Defizitrisiken können Bund und Länder nur so eine Perforation des bundesweiten Geltungsbereichs („Flickenteppich“) vermeiden.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 b - § 9 Abs. 1 RegG-E

Dem VMK-Beschluss folgend müsste in Satz 1 die Angabe „2025“ durch die Angabe „**2030**“ ersetzt und nach Satz 4 der folgende Satz verändert werden: „Für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember **2030** werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7 ausgeglichen.“

Bisher regelt der Gesetzentwurf nur die Finanzierung für das Jahr 2026. Er sorgt damit nicht für die zugesagte Planungs- und Finanzierungssicherheit. Die Regelungen für Folgejahre einem weiteren Gesetzgebungsverfahren für eine Zwölfte Änderung zu überlassen, halten wir nicht für zweckdienlich. Insbesondere ist nicht zu erwarten, dass Bund und Ländern kurzfristig eine andere Einigung zur Finanzierung erzielen. Wie der Bundesrat (BR-Drs. 402/25 (Beschluss)) sprechen wir uns daher dafür aus, **noch im laufenden Gesetzgebungsverfahren** eine dauerhafte Finanzierung für das Deutschlandticket mindestens bis Ende des Jahres 2030 zu verankern.

Anders als im Gesetzentwurf und im Beschluss der Sonder-VMK vorgesehen, lehnen wir ein Einfrieren des Erstattungsbetrages auf 1,5 Mrd. Euro durch den Bund bis 2030 ab, weil damit **Defizitrisiken** auf die kommunale Ebene verlagert werden.

Wir regen an, im Gesetzestext einen **Kostenindex** für die Ticketpreisfortschreibung und eine entsprechende **Dynamisierung des Ausgleichsbetrags** vorzusehen **oder** einen **Preisfortschreibungsmechanismus, der die fehlende Dynamisierung des Ausgleichsbetrags kompensiert**, um das Deutschlandticket auch in den Folgejahren auskömmlich zu gestalten.

3. Zu Artikel 1 Nr. 1 e) - § 9 Abs. 4 RegG-E

Auch in § 9 Abs. 4 ist die Angabe „2026“ durch die Angabe „**2030**“ zu ersetzen.

4. Zu Artikel 1 Nr. 1g) – § 9 Abs. 7a RegG-E

Der neue Abs. 7a enthält für das Jahr 2026 ein **gesondertes Abrechnungs- und Nachweisverfahren** für die 1,5 Mrd. €, die der Bund im Jahr 2026 für das Deutschlandticket gewähren will. Diese müsste nun auf 2026 bis 2030 angepasst werden. Die Regelung verhindert nach unserem Verständnis zudem die Ausweitung der Überjährigkeit der Mittel auf das Jahr 2026. Diese ist bislang für Jahre 2023 bis 2025 möglich und auch über 2025 hinaus ein bedeutender Teilbaustein der Finanzierung des Deutschlandtickets. Vorzugswürdig scheint uns gegenüber dem abweichend formulierten neuen Abs. 7a die Veränderung des bestehenden Abs. 7 (vgl. BR-Drs. 402/25 (Beschluss)).

III. Weiterer Regelungsbedarf

Außerhalb des Gesetzentwurfes stellt sich die Frage, die bisherige Rettungsschirmsystematik zu einem **neuen sachgerechten Ausgleichsmechanismus** unter Einbeziehung einer Stufe 3 der bundesweiten Einnahmenaufteilung weiterzuentwickeln. Die Rettungsschirmsystematik, die für den Ausgleich auf das Einnahmenniveau 2019 (mit pauschalen Fortschreibungen) abstellt, wird den realen Verhältnissen zunehmend nicht mehr gerecht. Sie trägt den tatsächlichen Kostenentwicklungen unzureichend Rechnung und „bestraft“ überdies diejenigen, die ihr Angebot in den letzten Jahren unter großen Anstrengungen ausgeweitet haben, weil die Steigerung der Verkehrsmengen nicht individuell abgebildet wird. Darüber hinaus müssen die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger den Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen gegenüber den Verkehrsunternehmen ggf. über längere Zeit vorfinanzieren, bis sie die Mittel erstattet erhalten. Voraussetzung einer sachgerechten Pauschalierungslösung, die **zunächst auf den Erstattungsbeträgen des Jahres 2025** aufsetzt, ist die o.g. Verankerung eines Anwendungsbefehls durch die Länder. Andernfalls werden Finanzierungsrisiken – auch aus der Pauschalierung – unzutraglich auf die kommunalen Aufgabenträger verschoben.