



Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)26-F

vom 01.10.2025

Öff. Anhörung am 06.10.2025

01.10.2025

Stellungnahme zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“, BT-Drucksache 21/1495

Der Konzernbetriebsrat DB AG und der Gesamtbetriebsrat DB Regio AG danken dem Verkehrsausschuss für die Möglichkeit, im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes Stellung zu nehmen.

Das Deutschland-Ticket hat die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs einfacher und flexibler gemacht. Insgesamt sind zwei Drittel der Fahrgäste der DB Regio AG mit dem Deutschland-Ticket unterwegs. Es ist damit das mit Abstand beliebteste Ticket.

Wir begrüßen ausdrücklich die Verständigung zur geplanten Fortsetzung des Deutschland-Tickets über das Jahr 2025 hinaus. Damit wird ein Planungshorizont für die Branche, für die Beschäftigten und vor allem auch für die Kund:innen des ÖPNV geschaffen. Die Akzeptanz des Produktes sowie des Nahverkehrs insgesamt wird gestärkt und gleichzeitig eröffnet dies Potenziale für die noch bessere Marktdurchdringung in der Zukunft.

Mit Blick auf den vorliegenden Entwurf wurden in der Sonder-VMK am 18.09.25 bereits einige Aspekte positiv weiterentwickelt. Dennoch sind wesentliche Forderungen aus Sicht der erlösverantwortlichen Akteure, den Unternehmen und Aufgabenträgern, bislang unberücksichtigt geblieben. Im Einzelnen:

- 1) Positiv zu werten ist, dass Bund und Länder sich mit Beschluss der VMK einig sind, die Finanzierung über das Jahr 2026 hinaus für den Zeitraum bis 2030 zu sichern und jeweils 1,5 Milliarden Euro für das Deutschlandticket bereitzustellen.
- 2) Essenziell wichtig ist gleichfalls das Übereinkommen zur weiterhin bestehenden Übertragbarkeit von im jeweiligen Kalenderjahr nicht verbrauchten Bundesmitteln auf die Folgejahre. Das hilft, die Mittelbedarfe auszusteuern und bestenfalls auch, künftige Preisanhebungen zu dämpfen.
- 3) Kritisch zu sehen ist, dass die Finanzierungsmittel für die Jahre 2026 bis 20230 derzeit sowohl von Seiten des Bundes wie auch der Länder in der Höhe fixiert sind. Diese Festschreibung bedeutet, dass künftige Kostensteigerungen der Unternehmen nicht

...

berücksichtigt sind und nicht durch den Ausgleich gedeckt werden. Es soll nur einen gedeckelten Zuschuss als Pauschale geben.

- 4) Die fehlende Kostendeckung müsste somit über zusätzliche Einnahmen durch die Kunden generiert werden. In der Folge bedeutet dies, dass der D-Ticketpreis in den Folgejahren überdurchschnittlich angehoben werden muss. Gleichzeitig braucht es aber echte Neukunden im System zur gewünschten und nun noch dringenderen Stützung der Finanzierung. Unter den skizzierten Bedingungen würde dies mindestens herausfordernd. Um diesen Widerspruch aufzuheben ist es notwendig, dass Bund und Länder den Finanzierungsbetrag für die Folgejahre entsprechend den erwarteten Kostensteigerungen der Branche jährlich dynamisieren.
- 5) Die Herausforderungen einer auskömmlichen Finanzierung sind Bund und Ländern durchaus präsent. Die künftige Dynamisierung des Preises ab 2027 über einen Kostenindex ist sachgerecht und zu begrüßen.
- 6) Unklar ist, wie Mehrerlöse aus diesem Kostenindex anteilig zur Dämpfung der Ticketpreiserhöhung verwendet werden sollen. Das ist ein Widerspruch zu den skizzierten Finanzierungslücken wie auch zur gewünschten Marktorientierung der Unternehmen. Zum Erhalt eines politisch attraktiven Ticketpreises werden mit solchen Maßnahmen Erlöschancen beschnitten.
- 7) In Summe bestehen begründete Zweifel in der Branche, dass der für 2026 kalkulierte und auch für die Folgejahre erwartete Finanzierungsbedarf vollständig mit den bisherigen Maßnahmen und bereitgestellten Mitteln gedeckt werden kann. Der Umgang mit der Lücke ist Stand heute ungelöst und muss aufgelöst werden.