



Redigiertes Wortprotokoll der 8. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 6. Oktober 2025, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 700

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

BT-Drucksache 21/1495

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter:
Abg. Wolfgang Wiehle [AfD]

Anlage

Ausschussdrucksache 21(15)26-A-G
Stellungnahmen der Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Oßner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schwartzke, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Ralf Damde

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates DB Regio AG und stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrates der Deutschen Bahn AG

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Thomas Kiel d'Aragon

Deutscher Städtetag (DST), Referent für Verkehrswesen, Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung, Güterverkehr und Logistik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke)

Prof. Dr. Andreas Krämer

exeo Strategic Consulting AG, Vorstandsvorsitzender

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Alexander Möller

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Kai Neumann

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo), Stellvertretender Hauptgeschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Dr. Markus Raupp

Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), Leiter Marketing und Vertrieb

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Hanna Rhein

Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Senior Expert Städtische Mobilität

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Frank Zerban

D-TIX GmbH & Co. KG, Geschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)



Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 21/1495

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie ganz herzlich zur achten Sitzung des Verkehrsausschusses in dieser Wahlperiode, heute unsere erste öffentliche Anhörung. Es geht um den Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf Bundestagsdrucksache 21/1495. Zu unserer Anhörung darf ich ganz herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Ralf Damde, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG und stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der DB AG, Herrn Thomas Kiel D'Aragnon, Verkehrsreferent beim Deutschen Städtetag, Herrn Prof. Dr. Andreas Krämer, Vorstandsvorsitzender der exeo Strategic Consulting AG, Herrn Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Herrn Kai Neumann, stellvertretender Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen, Herrn Dr. Markus Raupp, Leiter Marketing und Vertrieb bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG und Frau Hanna Rhein, Senior Expert für städtische Mobilität bei der Deutschen Umwelthilfe. Per Videokonferenz zugeschaltet begrüße ich Herrn Frank Zerban, Geschäftsführer der D-TIX GmbH & Co. KG. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Vielen Dank an diejenigen Auskunftspersonen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)26 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung wird nach folgendem Verfahren durchgeführt: Die Auskunftspersonen erhalten zu Beginn der Anhörung Gelegenheit zu einem Eingangsstatement von bis zu drei Minuten. An die Eingangsstatements schließen sich mehrere Frageunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Die Kolleginnen und Kollegen bitte ich, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befra-

gen. Bitte beachten Sie, dass die fünf Minuten ein Block sind. Das heißt also, je kürzer die Fragen ausfallen, umso länger kann die Auskunftsperson antworten. Sollte nach den Antworten der Auskunftsperson noch etwas von den fünf Minuten übrig sein, können Nachfragen gestellt werden. Sie können aber auch die gegebenenfalls bestehende Restzeit dafür verwenden, einer zweiten Auskunftsperson noch eine Frage zu stellen. Obergrenze sind aber in jedem Fall die fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. In der Videokonferenz ist die Redezeit auf der Kachel des Sitzungssaals zu sehen. Die Sachverständigen, die per Videokonferenz teilnehmen, bitte ich, die Kachel des Saals in ihrer Ansicht zu fixieren. Das betrifft Herrn Zerban. Wir haben für die Anhörung insgesamt zwei Stunden vorgesehen, also bis gegen 13 Uhr. Wir haben hier im Saal Gäste, die Anhörung wird aber auch live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Von der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt und im Internet veröffentlicht. Soweit zu den Formalien.

Dann können wir mit den Eingangsstatements der Auskunftspersonen beginnen. Ich rufe Sie in alphabetischer Reihenfolge auf und darf Sie bitten, sich an die Zeitbegrenzung von drei Minuten zu halten. Auch für Sie wird die Redezeit auf dem Monitor angezeigt. Herr Damde macht den Anfang. Sie haben das Wort!

Ralf Damde (BR DB): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, dass mir heute die Gelegenheit gegeben wird, als Vertreter der Beschäftigten der Deutschen Bahn im öffentlichen Personennahverkehr zwei, drei Sätze zu sagen! Ich begrüße ausdrücklich die Verständigung zur Fortsetzung, zur Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus. Damit wird ein Planungshorizont für Branchen, für die Beschäftigten, aber vor allem für die Kundinnen und Kunden in dem Bereich gesetzt. Insgesamt wird, glaube ich, ein gutes Produkt fortgeführt. Nicht zuletzt 14 Millionen Menschen nehmen das mittlerweile in Anspruch. Positiv zu bewerten ist, dass Bund und Länder sich in dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz einig sind, für die Finanzierung über 2026 hinaus bis 2030 je 1,5 Milliarden Euro zum Deutschlandticket bereitzustellen. Existenziell wichtig ist gleichfalls das Übereinkommen zur weiterhin bestehenden Übertragbarkeit von in den jeweiligen Kalenderjahren nicht ver-



brauchten Mitteln des Bundes in das Folgejahr. Kritisch zu sehen ist das Finanzierungslimit für die Jahre 2026 bis 2030, das derzeit sowohl vonseiten des Bundes als auch von den Ländern in der Höhe fixiert ist. Diese Festschreibung bedeutet, dass künftige Kostensteigerungen der Unternehmen, die nicht zuletzt durch steigende Energiekosten, aber auch durch Personalkosten entstehen, gedeckelt sind und der Zuschuss als Pauschale gilt. Die fehlende Kostendeckung müsste jedoch über zusätzliche Einnahmen von den Kundinnen und Kunden generiert werden. Das bedeutet in der Folge, dass das Deutschlandticket im Einstiegspreis in den folgenden Jahren überdurchschnittlich angehoben werden muss. Gleichzeitig braucht das System aber neue Kunden über die 14 Millionen hinaus, um die Finanzierbarkeit zu erhalten. Die Herausforderungen einer auskömmlichen Finanzierung sind Bund und Ländern durchaus präsent. Dies haben die Ergebnisse der letzten Sonder-VMK gezeigt. Die erforderlichen Preiserhöhungen vom 9-Euro-Ticket zum 49-Euro-Ticket, auf 58 Euro und jetzt auf 63 Euro im Januar 2026 zeigen, dass etwas passiert ist. Aber nicht zuletzt hat auch das 9-Euro-Ticket wirtschaftliche Erfolge gezeigt, bei der Entlastung von Familien, aber auch bei der Begrenzung der Inflation.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Herr Damde! Der Nächste ist Herr Kiel d'Aragon.

Thomas Kiel d'Aragon (DST): Guten Morgen! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich bedanke mich ganz herzlich für die Einladung zu der heutigen Anhörung, in der es um die Fortsetzung des Deutschlandtickets über 2025 hinaus geht! Mein Name ist Thomas Kiel d'Aragon. Ich bin Verkehrsreferent des Deutschen Städtetages. Ich vertrete aber heute die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, das heißt neben dem Städtetag auch den Landkreistag und den Städte- und Gemeindebund.

Die Perspektive der Kommunen auf das Deutschlandticket ist klar. Wir sind für Planung, Organisation und Finanzierung des örtlichen ÖPNV zuständig. Durch die Kassen der Kommunen müssen auch die Ausgleichsmittel, um die es hier geht, an die Verkehrsunternehmen durchgereicht werden. Deswegen gucken wir natürlich sehr genau auf die Regelungen, die hier im Regionalisierungsgesetz getroffen werden. Ich kann mich in vielen Dingen meinem Vorredner anschließen, denn neben dem Punkt, dass es tatsächlich im zweiten Anlauf in der

Sonderverkehrsministerkonferenz eine Übereinstimmung zwischen Bund und Ländern gegeben hat – die zu begrüßen ist, weil sie die Grundlage für die Fortsetzung des Deutschlandtickets bietet –, erfüllt uns das allerdings gleichzeitig auch ein bisschen mit Sorge. Denn aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände kann die Finanzierung im Jahr 2026 mit dem, was da auf dem Papier steht, hinhauen. Sie kann funktionieren. Sie muss nicht funktionieren. Denn das Korsett ist auch schon für 2026 eng geschnürt. Und will man es tatsächlich fortsetzen, so wie die Verkehrsministerkonferenz das gesagt hat, das heißt also anschließend für die Jahre 2027 bis 2030, dann ist aus heutiger Sicht schon relativ fraglich, wie die Finanzierung gesichert ist. Wie gesagt, das erfüllt uns mit Sorge, weil das in unserer Kasse vorhanden sein muss. Das Geld, was nicht vorhanden ist, müssen wir als Kommunen trotz allem den Verkehrsunternehmen erstatten, denn wir sind als Kommunen diejenigen, die zurzeit den Ticketpreis als Höchsttarif anordnen. Das bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen einen Anspruch gegen uns haben, diesen Höchsttarif erstattet zu bekommen. Bei den Ländern ist die Situation tatsächlich heute noch sehr unterschiedlich. Nur Thüringen hat einen sogenannten Anwendungsbefehl für den Höchsttarif in sein eigenes Nahverkehrsgesetz geschrieben. Alle anderen erstatten im Wesentlichen als Billigkeitsleistung. Und das heißt, das Land sagt, vom Haushalt bin ich gedeckelt. Und das vertiefe ich auch gerne in der Fragerunde.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächster hat Herr Prof. Krämer das Wort.

Prof. Dr. Andreas Krämer (exeo): Vielen Dank, dass ich hier zum Deutschlandticket und zum Regionalisierungsgesetz Auskunft geben und Stellung nehmen darf. Das Erste, was ich hier darstellen will, ist der Kontext der Finanzierungslücke und der Einnahmeminderung des Deutschlandtickets. Wichtig für den Zusammenhang ist, dass der Ausgleichsbedarf in der Nahverkehrsbranche nicht den Einnahmeminderungen des Deutschlandtickets entspricht. Das ist nämlich geringer. Der zweite Punkt, der mir wichtig erscheint, ist, dass wir jetzt schon einige Jahre – bereits seit der Zeit vor dem Deutschlandticket – über Finanzierungsthemen sprechen. Das unterstützt teilweise in der Öffentlichkeit die Wahrnehmung eines Kostenproblems. Gleichzeitig wird die Leistung in Teilen heruntergespielt, so-



dass in der Gesamtwahrnehmung der Eindruck entstehen kann – teilweise auch forciert wird –, dass wir über Geldverschwendung sprechen. Und bei Geldverschwendung wäre der nächste Schritt eine Risikominimierung, also Kosten möglichst zu dämpfen. Wenn man dieses Thema einigermaßen neutral betrachtet, ergeben sich auf unterschiedlichen Ebenen Vorteile. Es gibt Vorteile für die Verkehrsunternehmen, damit möchte ich anfangen. Der Branche geht es insgesamt durch das Deutschlandticket besser als in einem Szenario ohne Deutschlandticket, auch das muss man sagen. Natürlich kann man über den Nutzen für die Kunden sprechen. Hier stehen häufig die Personen im Vordergrund, die stark sparen. Aber es gibt auch einen erheblichen Anteil von Personen, die heute mehr Ausgaben tätigen und dadurch das System auch mitfinanzieren. Wir haben eindeutig positive Vorteile für Umwelt und Klima. Wenn man alle Punkte zusammenzieht, kommt man auch zu einem positiven Wohlfahrtseffekt für die Gesellschaft. Das heißt, das Thema ist eigentlich positiv besetzt. Die Frage ist natürlich, wie kommt man jetzt einen Schritt weiter. Und mein Votum wäre im Prinzip, vor die Finanzierungsfrage die Frage der Zielsetzung zu stellen, nämlich, was wir eigentlich als Gesellschaft mit dem Deutschlandticket erreichen wollen, wo wir hinwollen. Das scheint mir eine relativ einfache Frage zu sein, die aber meines Erachtens nicht klar formuliert wird. Da sollte man ansetzen, denn aus dieser Definition heraus leiten sich auch andere Themen ab, beispielsweise, ob man mehr oder weniger finanziert. Danke!

Vorsitzender: Herzlichen Dank! Als Nächster hat Herr Möller das Wort.

Alexander Möller (VDV): Vielen Dank für die Einladung! Mit der Elften Änderung des Regionalisierungsgesetzes folgt aus dem Bekenntnis der neuen Bundesregierung und der Mehrheit des Parlaments eine gesetzgeberische Handlung. Der Entwurf bleibt wegen der zeitlichen Abfolge der Verhandlungen mit den Ländern – Stichwort „Sonder-VMK“ – hinter den Ergebnissen zurück. Deshalb schlagen wir vor, dass der Entwurf mit folgenden Punkten weiter angepasst wird. Erstens, eine gesetzliche Finanzierungsregelung über das Jahr 2026 hinaus bis einschließlich 2030 zu formulieren. Zweitens: es erfolgt eine Dynamisierung der 1,5 Milliarden Euro des Bundes und auch der 1,5 Milliarden Euro der Bundesländer analog. Wir bitten außerdem drin-

gend um eine handwerkliche Nacharbeit: Heute gibt es keine Überjährigkeit laut Entwurf von 2023 bis heute, sondern es gibt einen inhaltlichen Bruch. Wir schlagen außerdem vor, dass der Bund die Ausgestaltung eines branchenspezifischen Preisindex für das Deutschlandticket unterstützt, dass der Bund die Länder einlädt, parallel mit seiner Regionalisierungsgesetz-Novellierung in den ÖPNV-Gesetzen der Länder einen sogenannten Anwendungsbefehl festzuschreiben, das Deutschlandticket Job ausdrücklich ebenfalls bis 2030 zu garantieren und die Auszubildenden über dieses Jobticket hinaus mit Studierenden gleichzustellen. Der Bund sollte an einer Governance für das Deutschlandticket mitarbeiten, die eine bundesweite Produktverantwortung und Tarifgeberschaft festschreibt, sowie die Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger an den wesentlichen Entscheidungen beteiligt. Wir wünschen uns, dass der Bund die Länder einlädt, gemeinsam mit der Branche eine starke bundesweite Kampagne für den Absatzerfolg des Tickets zu vollziehen. Die Branche ist aktuell in einer Transformation. Wir verändern unsere Strukturen, wie in Nordrhein-Westfalen und Sachsen. Wir sind mit dekarbonisierten Antrieben mehr als unterwegs. Wir digitalisieren Vertrieb, Verkehrs- und Angebotsplanung. Wir automatisieren und werden immer attraktiver für die rund 70 verschiedenen Jobs, die wir inzwischen als Arbeitgeber anbieten. Wir arbeiten als Branche enger zusammen als je zuvor. Das sieht man auch an der D-TIX, die heute eingeladen ist. Gesellschafter sind der BDO, der BSN, die DTVG und der VDV, um das Deutschlandticket managebar zu machen. Für diese Transformation brauchen wir Planungssicherheit. Und für diese Planungssicherheit ist die elfte Novellierung dringend erforderlich. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang, dass die neue Bundesregierung einen Modernisierungspakt zur Gesamtneuordnung des ÖPNV anstrebt. Wir stehen da als Branche insgesamt für Gespräche, Verhandlungen und Ideen bereit. Wir glauben, dass Planungssicherheit, neben der Frage der Finanzausstattung, wesentlich für die Beschäftigten, für die Aufgabenträger und für die Unternehmen ist. Als Letztes noch: Heute ist nicht die Stunde, über die Regionalisierungsmittel insgesamt zu sprechen. Aber das Geld wird knapp und wir sehen die Gefahr von massiven Abbestellungen ab 2026 im SPNV und bitten den Verkehrsausschuss herzlich, auch darüber einmal mit uns ins Gespräch zu kommen.



Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Möller! Als Nächster hat Herr Neumann das Wort.

Kai Neumann (bdo): Vielen Dank für die Einladung, hier die Expertise des BDO einbringen zu dürfen. Der BDO wird in der Öffentlichkeit ja oftmals so wahrgenommen, dass wir das Thema „Deutschlandticket“ kritisch sehen und es eigentlich ablehnen. Tatsächlich arbeitet der BDO seit Sommer 2022 an der Kapazitätsgrenze unserer Geschäftsstelle und oftmals auch darüber hinaus daran, um das Deutschlandticket zum Erfolg zu führen. Dazu gehört aus unserer Sicht aber auch klar zu benennen, wenn Dinge in die falsche Richtung gehen. Seit der Sonder-VMK Mitte September sind wir beim BDO jedoch viel zuversichtlicher, dass das Erfolgsmodell Deutschlandticket auch 2026 und darüber hinaus fortgesetzt werden wird. Unternehmen, Verbünde und Aufgabenträger haben, wenn die Beschlüsse der VMK umgesetzt werden, nun das erste Mal seit 2022 eine mehrjährige Planungssicherheit. Die Kostensteigerungen beim Deutschlandticket werden allein über die Ticketpreiserhöhung ausgeglichen und die Überjährigkeit der Mittel soll festgeschrieben werden. Mit den Punkten kann die Branche umgehen. Die grundsätzliche Entpolitisierung des Preises und die Kopplung an einen noch zu entwickelnden Deutschlandticket-Index werden begrüßt. Allerdings gilt hier Gründlichkeit vor Schnelligkeit. Der Index ist die Grundlage für alles. Er ist der Dreh- und Angelpunkt für alle Erlösverantwortlichen beim Deutschlandticket, vor allem weil der Ausgleich von Bund und Ländern absehbar eingefroren wird. Allerdings sehen wir auch noch Baustellen. Der Bund muss die Länder klar verpflichten, gesetzliche Anwendungsbefehle in den jeweiligen ÖPNV-Gesetzen zu erlassen. Die Länder müssen ihre Ausgleichsrichtlinien für 2026 noch dieses Jahr erlassen. Denn nur dann haben die Aufgabenträger die notwendige Verlässlichkeit, allgemeine Vorschriften zur Anerkennung des Deutschlandtickets zu erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge entsprechend zu ändern. Nur mit einer AV oder einem angepassten öDA haben die Verkehrsunternehmen ihrerseits einen Ausgleichsanspruch für die Anerkennung des Deutschlandtickets. Wir denken, dass hier tatsächlich Lösungen gefunden werden können. Entscheidend ist aber, die Grundsatzentscheidungen der letzten Wochen machen endlich den Weg dafür

frei, dass wir uns der Schaffung funktionierender Strukturen und zukunftsfähiger Prozesse um das Deutschlandticket herum widmen können. Für den BDO sind dafür zwei Themen entscheidend: Die Schaffung eines zentralen Tarifverantwortlichen und eine grundlegende Digitalisierung des Tickets. Mit dem einheitlichen Tarifverantwortlichen kann ein großer Schritt gegangen werden, um Doppelstrukturen abzubauen und Effizienzen zu heben. Es gäbe anders als heute einen klaren Produktverantwortlichen, der sich zusammen mit der Branche um die Umsetzung und Weiterentwicklung des Tickets kümmern würde. Ein wirklich digitales Deutschlandticket würde es außerdem ermöglichen, Verkehrsströme zu verfolgen, zu analysieren und die Angebote entsprechend zu planen. Außerdem ließen sich die Einnahmen aus den Ticketverkäufen entsprechend der realen Nutzung auf die Verkehrsunternehmen verteilen. Jeder hätte einen Anreiz, möglichst viele Fahrgäste zu befördern. Klingt zu simpel. Der Bund sollte sein finanzielles Engagement für das Deutschlandticket mit der Auflage an die Länder verbinden, beide Projekte voranzutreiben und eine starke Rolle bei der Umsetzung einnehmen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank. Als Nächster hat Herr Dr. Raupp das Wort.

Dr. Markus Raupp (SSB): Herzlichen Dank für die Einladung und die Möglichkeit aus Sicht der Stuttgarter Straßenbahnen AG zu der Änderung des Regionalisierungsgesetzes Stellung zu nehmen. Die Stuttgarter Straßenbahnen sind mit 3.500 Beschäftigten und 600.000 Fahrgästen pro Tag das größte kommunale Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg. Und wenn ich heute auch nur für die SSB sprechen kann, so sind wir, glaube ich, doch relativ repräsentativ für viele kommunale Unternehmen im großstädtischen Bereich. Ich glaube, wir haben als kommunale Unternehmen einen großen Beitrag geleistet, unter anderem auch dieses Produkt zum Erfolg zu führen. Wir haben eine relativ gute Umstellung bei den Bestandskunden vorgenommen. Wir haben sehr viel in Marketing und Vertrieb vor Ort investiert. Wir haben ein gutes Angebot bereitgestellt, sodass überproportionale Nachfragesteigerungen realisiert werden konnten. Diesen Erfolg zu erhalten und fortzuführen, ist, glaube ich, im Interesse aller. Der vorgelegte Gesetzentwurf geht in die richtige Richtung. Für 2026 ist er das richtige Signal. Er bleibt allerdings, wie die Vorredner auch



schon gesagt haben, hinter den Beschlüssen der letzten Verkehrsministerkonferenz zurück. Und es bleibt auch Unsicherheit bei den Verkehrsunternehmen, auch bei den Kommunen. Wir glauben, dass an fünf Stellen angesetzt werden müsste. Punkt eins ist das Finanzierungsvolumen für 2026. Wir sind der Meinung, dass das nicht nur ein Realverlust ist, sondern es tatsächlich weniger Mittel sind, als wir im Jahr 2025 brauchen. Und die fünf Euro Preissteigerung sind nicht ausreichend, um die Finanzlasten zu stemmen. Außerdem kommt hinzu, dass es nach wie vor Unsicherheiten auf der Einnahmeseite gibt. Alexander Möller hat es angesprochen: Nach wie vor ist das Jobticket nicht entfristet. Das schafft Unsicherheiten auf der Vermarktungsseite. Dritter Punkt: Die Pauschalierung führt zu Verschiebungen und unterschiedlichen Wirkungen bei den Beteiligten. Das liegt daran, dass deutschlandweit das Verhältnis zwischen Fahrgeleinnahmen und der Ausgleichsbedarf so unterschiedlich verteilt ist. Da müssen wir ran! An der Stelle müssen wir nachbessern, und zwar noch 2025. Vierter Punkt: Wir müssen nachziehen. Das heißt, wir müssen die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz mit der auskömmlichen Finanzierung bis 2030 im Regionalisierungsgesetz nachziehen, aus meiner Sicht. Dazu gehört aber auch die Diskussion um eine weitere Dynamisierung der öffentlichen Ausgleichsmittel, ansonsten werden wir sehen, dass wir in den nächsten Jahren deutlich überproportionale Preissteigerungen beim Endkunden haben und damit auch ein Stück weit in einen Bedeutungsverlust des Deutschlandtickets rutschen können, indem die Alttarife wieder mehr Bedeutung gewinnen. Und letzter Punkt: Wenn die Finanzierung bis 2030 gesichert ist, müssen wir uns über zwei wesentliche Themen unterhalten. Das eine ist ein verbindlicher Preisfortschreibungsmechanismus, der transparent ist, was auch auf Seiten der Endkunden Sicherheit gibt. Und wir müssen über eine sachgerechte Einnahmeaufteilung diskutieren. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt hat Frau Rhein das Wort.

Hanna Rhein (DUH): Auch herzlichen Dank von meiner Seite für die Einladung. Wie manche von Ihnen vielleicht wissen, hat die Deutsche Umwelthilfe 2018 bereits ein Klimaticket für 365 Euro gefordert. Damals wurden wir von allen Seiten, von allen Expertinnen und Experten ziemlich belächelt,

weil es als utopisch erschien, ein Ticket für alle Verbünde in Deutschland zu haben. Doch mit dem Deutschlandticket ist genau dies Realität geworden. Es hat sich gezeigt, welches Potenzial einfache und bezahlbare Mobilität haben kann. Gleichzeitig erleben wir aber, dass sich nach einer Auswertung von Fahrplandaten von Greenpeace zeigt, dass der ÖPNV in Deutschland eigentlich stagniert oder sogar schrumpft. Zwischen 2023 und 2025 hat nur Leipzig das Angebot in einem Tempo ausgebaut, das mit den Klimazielen vereinbar wäre. In mehr als einem Drittel der 30 größten Städte stagniert das Angebot. In fünf Städten, darunter Berlin, Kiel und Bonn, wurde es sogar reduziert. Das kommt aus der Studie von Greenpeace. Die Hauptgründe hierfür sind fehlendes Fachpersonal und unzureichende Finanzierung. Aktuell wird der ÖPNV eben nicht ausgebaut. Und die einzige Erfolgsgeschichte der letzten Jahre, die man zum ÖPNV in Deutschland erzählen kann, ist eben das Deutschlandticket. Es wird auch von wissenschaftlichen Studien als das effektivste Instrument der Verkehrswende gehandelt. Gleichzeitig sollen jetzt die Preise für die Nutzerinnen und Nutzer steigen, was dazu führen wird, dass weniger Menschen dieses Ticket kaufen werden. Insgesamt – ich komme nochmal auf die große Lage im ÖPNV zurück – steckt der ÖPNV in der Krise. Es fehlt an Personal, es fehlt an attraktiven Arbeitsbedingungen, an Planungssicherheit und eben an Geld. Der Modernisierungspakt – von dem haben wir auch schon länger nichts mehr gehört – liegt auf Eis. Und in dem Gesetzentwurf heißt es, dass das Deutschlandticket die Attraktivität des ÖPNV deutlich gesteigert habe und deshalb fortgesetzt werden solle. Allerdings wird die Finanzierung nur für ein Jahr gesichert. Das halten wir für falsch! Und es ist ja auch schon die VMK erwähnt worden. Dort wurde beschlossen, dass es bis 2030 fortgeführt werden soll. Das sollte auf jeden Fall auch noch in den Gesetzentwurf rein. Der Preis für die Bürgerinnen und Bürger wird einfach zu teuer. Es gab Studien, die untersucht haben, was teuer ist. 33 Euro wird als teuer gesehen, 35 Euro schon als zu teuer, 75 Euro definitiv zu teuer. Das heißt auch mit den aktuellen 58 Euro liegen wir über dem Preis, den sich Bürgerinnen und Bürger leisten wollen. Die Daten haben es auch gezeigt, man kann davon ausgehen, dass bei der Preissteigerung von 49 auf 58 Euro 430.000 Menschen das Abo gekündigt haben. Das haben Medien berichtet. Wir fordern Angebote, bzw. die Bundesregierung



fordert ja Angebote statt Verbote. Daher sollten wir am Deutschlandticket auch für diesen Preis festhalten. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt hat Herr Zerban das Wort, zugeschaltet per Videokonferenz. Bitte!

Frank Zerban (D-TIX): Vielen Dank! Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses, zuerst einmal vielen Dank für die Möglichkeit, hier auch aus Sicht der D-TIX Stellung zu beziehen. Wir selbst sind Vertragspartner des Einnahmearbeitungsvertrags zum Deutschlandticket und damit Dienstleister für die Branche. Aus unserer Sicht sind drei besondere Punkte von Bedeutung. Zum einen brauchen wir die Verlässlichkeit des Deutschlandtickets. Dieses Ticket muss mindestens mittelfristig gegeben sein. Nicht nur die Fahrgäste, sondern auch unsere Vertragspartner brauchen die Sicherheit, dass das Deutschlandticket mindestens bis 2030 Bestand hat. Dementsprechend ist eine Laufzeit, wie sie derzeit im Gesetzentwurf vorgesehen ist, nicht ausreichend. Es ist daher sehr gut, dass die VMK da neue Pflöcke gesetzt hat. Zweitens sind klare Preismechanismen erforderlich. Unsere Vertragspartner können die jeweiligen Folgevereinbarungen erst dann zeichnen, wenn sichergestellt ist, dass sie auch die durch das Deutschlandticket entstehenden Mindereinnahmen ausgeglichen bekommen. Hierzu muss ab 2027 die bisherige politische Preisfestsetzung in eine kalkulierbare Preisfortschreibung mit einem branchenbezogenen Index überführt werden. Das Ganze funktioniert jedoch nur, wenn beide Finanzierungssäulen der Unternehmen, nämlich Fahrgelderlöse und die Mittel von Bund und Ländern, mit diesem Index fortgeschrieben werden. Drittens: es muss sichergestellt werden, dass das Deutschlandticket verpflichtend flächendeckend angeboten und anerkannt wird. Die Änderung des Regionalisierungsgesetzes kann frühestens Ende November bekannt gemacht werden. Anschließend muss in den Ländern die Auferlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets auf den Weg gebracht werden. Das wird nicht flächendeckend zum 1.1.2026 vorliegen. Damit das Deutschlandticket dennoch unterbrechungsfrei und deutschlandweit anerkannt werden kann, ist es daher aus unserer Sicht erforderlich, dass die Verkehrsunternehmen bis zum Vorliegen insbesondere der Ausgleichsregelungen in den Ländern eine finanzielle Absicherung er-

halten. Ohne eine solche ist davon auszugehen, dass die Unternehmen den Vertrag nicht fristgerecht zeichnen können. Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg und es gilt nun auch diesen langfristig zu sichern. Mit den erforderlichen Änderungen hat das eine gute Chance. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank allen Auskunftspersonen, die hier ihr Statement abgegeben haben. Wir steigen jetzt in die erste Frage-Antwort-Runde ein. Die beginnt mit der Fraktion der CDU/CSU und Herr Abg. Donth hat das Wort. Fünf Minuten für Fragen und Antworten!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, meine erste Frage geht an Herrn Neumann. Vielen Dank übrigens für die Stellungnahmen. Aber jetzt die Frage: Was wären denn die unmittelbaren Folgen für private Busunternehmen, wenn die klaren gesetzlichen Vorgaben zu Finanzierung und Tarifpflicht – wir haben es jetzt mehrfach gehört – bis Ende dieses Jahres nicht kommen würden?

Kai Neumann (bdo): Die gelobte Planungssicherheit wäre dahin. Es könnte zum viel zitierten Flickenteppich kommen, wo das Deutschlandticket in einigen Regionen gilt und in anderen nicht. Denn ohne klare, flächendeckende Tarifvorgaben wird es auf Entscheidungen vor Ort ankommen, ob die Aufgabenträger und Unternehmen ins Risiko gehen wollen. Für die Aufgabenträger muss es wirklich klar sein, dass sie das Geld, das sie am Ende an die Unternehmen weiterreichen müssen, sicher bekommen. Daher ist es so wichtig, dass es landesgesetzliche Regelungen gibt und wir die finanziellen Richtlinien mindestens noch 2025 haben. Es gab in den letzten Jahren erhebliche Verzögerungen dahingehend, dass einige Länder die Richtlinien zur Förderung des Minderausgleichs erst im Sommer erlassen haben. Das heißt, Unternehmen sind ohne einen Cent an Ausgleich das halbe Jahr weitergefahren. Das darf so auf keinen Fall weitergehen. Wie gesagt, es wird am Ende vor Ort darauf ankommen, ob man bereit ist, ins Risiko zu gehen oder auch nicht. Ob man sagt: „et hätt noch emmer joot jejeange“ oder ob man sagt: „Nein, ich gehe das Risiko nicht ein, ich gehe raus.“. Und 2026 ist besonders zeitkritisch, was Frank Zerban gerade gesagt hat. Wir stellen auch das System der Einnahmearbeitung um. Es kann nämlich passieren, dass Unternehmen im Januar zahlungspflichtig werden, weil



sie in der Einnahmeverteilung eigentlich Geld abgeben müssen. Das heißt, sie sind durch einen Vertrag mit der D-TIX und den anderen Verkehrsunternehmen im Zuge der Einnahmeverteilung gezwungen, Gelder an andere Verkehrsunternehmen weiterzureichen, haben aber noch keinen gesicherten Ausgleich. Das ist ein Szenario, das auf jeden Fall verhindert werden muss. Grundsätzlich sehen wir aber auch die Chance, dass man die Stufe 2, diesen regulatorischen Limbo, in dem wir uns gerade befinden, gegebenenfalls umgehen kann. Denn die Relevanz der Ausgleichsmittel – das sind drei Milliarden Euro, das weiß jeder, aber die Ticketeinnahmen werden tatsächlich eher bei neun Milliarden Euro sein – sinkt. Und wenn dann über die Einnahmeverteilung tatsächlich die Mittel bei den Unternehmen ankommen, könnte das für Sicherheit sorgen. Übrigens was ich gerade beschrieben habe, gilt für private und kommunale Unternehmen gleichermaßen. Danke!

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Ich würde eine zweite Frage an Herrn Dr. Raupp von der SSB stellen. Jetzt haben wir gerade schon etwas über diese Pauschalierung gehört, dass das zu Ungleichheiten führen kann, vor allem auch zwischen den Regionen. Jetzt vertreten Sie die Stadt Stuttgart. Das Umland ist dann wieder etwas anderes. Wie soll es aus Ihrer Sicht sein? Wie könnte ein Nivellierungsmechanismus aussehen, um das ein Stück weit auszugleichen, um solche Benachteiligungen zu verhindern? Was müssten wir dafür tun?

Dr. Markus Raupp (SSB): Vielen Dank für die Frage! Um es richtig zu stellen, ich bin ein großer Freund der Pauschalierung, weil die nämlich damit einhergeht, dass die unternehmerische Verantwortung wieder dorthin geht, wo sie hingehört. Dieses unterschiedliche Verhältnis zwischen Fahrgeldeinnahmen und dem Ausgleichsbedarf in den unterschiedlichen Regionen kommt ursprünglich daher, dass das Tarifniveau vor Einführung des Deutschlandtickets in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich war. Das heißt, die Regionen mit einem relativ hohen Tarifniveau, hatten eine große Absenkung und haben demnach einen entsprechend hohen Ausgleichsbedarf. Dann gibt es Regionen, die mit niedrigem Tarifniveau im Verhältnis eher mehr Fahrgeldeinnahmen haben als Ausgleichsbedarf. Das führt zu dieser Unwucht. Es kann dazu führen, dass einzelne Regionen durchaus eine Überdeckung haben, andere eine Unterdeckung. Da müs-

sen wir eine entsprechende Nivellierung einziehen, aus meiner Sicht. Es gibt zwei Möglichkeiten. Solange die Pauschalierung so ist – das heißt, sie wird nicht dynamisiert –, ist die erste Möglichkeit nämlich, man geht an die Einnahmeverteilung ran. Das würde ich nicht empfehlen, nach dem Prozess, den wir die letzten Monate hinter uns haben. Oder man geht an den Ausgleichsanspruch ran und nimmt dort die Nivellierung vor. Ich denke, das wäre ein gangbarer Weg, aber wir müssen aus meiner Sicht darangehen. Andernfalls wird es tatsächlich Regionen geben – und Sie wissen, der VVS gehört ursprünglich eher zu den hochpreisigen Tarifgebieten –, die mit einer Unterdeckung rausgehen. Besten Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Dann kommen wir zur AfD. Herr Abg. Wiehle, fünf Minuten!

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank an die Damen und Herren Sachverständigen für ihre Bereitschaft, uns Fragen zu beantworten. In der ersten Runde möchte ich Herrn Kiel d'Aragon befragen. Ich beziehe mich auch auf die Stellungnahme, Herr Kiel d'Aragon, die Sie eingereicht haben, bezüglich der Finanzierung. Sie weisen auf die Defizite der Kommunen hin, die immer höhere Beiträge auch für den ÖPNV leisten müssen, aber andererseits immer stärker in eine Finanzierungskrise geraten, mit bis zu 30 Milliarden minus in diesem Jahr. Insofern sehen Sie keine finanziellen Spielräume, von den Kommunen noch etwas zur Tarifvergünstigung im ÖPNV beizutragen. Es könnte statt des politisch gewünschten Angebotsausbaus auch sein, dass ÖPNV-Netze ausgedünnt und Strecken zeitweise eingestellt werden. So habe ich auch die Hinweise von Herrn Möller bezüglich möglicher Abbestellungen verstanden. Das heißt, Bund und Länder – das ist Ihre Forderung, wenn ich Sie richtig verstanden habe – sollen aus Ihrer Sicht mehr Finanzierungsverantwortung übernehmen. Jetzt darf ich fragen, zum einen: Welchen Finanzierungsbeitrag erwarten denn die kommunalen Träger von Bund und Ländern, um das Deutschlandticket bei Beibehaltung des derzeitigen Angebots fortsetzen zu können? Da bitte ich Sie um eine möglichst klare Zahl, erst einmal unter der Annahme, dass es keine Restmittel aus 2025 gibt, die noch nach 2026 übertragen werden können. Und die zweite Frage: Welche Einnahmeverteilungsregelung zwischen den ÖPNV-Unternehmen in Ballungsräumen und im ländlichen Raum sehen



Sie, um eine Benachteiligung der ländlichen Unternehmen zu verhindern? Vielen Dank!

Thomas Kiel d'Aragon (DST): Herzlichen Dank für die Fragen. Die erste Frage kann ich mit einem klaren Betrag beantworten. Im Jahr 2025 standen uns, glaube ich, 3,45 Milliarden Euro zur Verfügung, auch dank des Übertrags quasi aus dem Jahr 2023 und der Überjährigkeit. Das setzt voraus, dass, wenn man jetzt verlängert, eben auch erstens die Überjährigkeit da ist und zweitens, dass man auch den Grundbetrag selbst anfasst. Das heißt, dass man insgesamt auf diesen Ausgleichsbetrag von 3,5 Milliarden kommen müsste. Das hieße, dass sich Bund und Länder den Mehrbetrag zu je 0,25 Milliarden teilen müssten. Das könnte weniger sein, weil mit den fünf Euro Mehrkosten nach der jetzigen Berechnung, die die Nutzerinnen und Nutzer tragen, automatisch schon eine Deckungslücke geschlossen würde. Wir waren selbst etwas irritiert, dass es auch nach der Verkehrsministerkonferenz Pressemeldungen gab, die noch von einer Deckungslücke von 200 Millionen ausgingen. Die können wir tatsächlich nicht schultern. Im letzten Jahr gab es ein 25-Milliarden-Defizit. Wir erwarten in diesem Jahr 30 Milliarden. Das ist das größte Defizit, das die Kommunen in der Nachkriegszeit bislang hatten. Das bedeutet, eigenes Geld können wir zurzeit unter gar keinen Umständen zuschießen, jedenfalls nicht in entsprechend mehrstelliger Millionen- oder gar Milliardenhöhe. Daher ist die Befürchtung groß, dass hier ein Defizit verbleibt.

Die Einnahmeverteilung ist ja nicht Bestandteil dieses Gesetzgebungsverfahrens, sondern betrifft die schon angesprochene vertragliche Konstellation. Das setzt erst einmal voraus, dass alle sich zur entsprechenden Einnahmeverteilung verpflichten. Voraussetzung dafür ist die Auskömmlichkeit des Tarifs. Um das durchzuführen, müssen die entsprechenden Tariforganisationen, Tarifgeber, den Tarif offiziell beantragen. Das geht dann nicht, wenn man nicht zahlentechnisch nachweisen kann, dass das auskömmlich ist. Und deswegen ist der Punkt, wo eine Deckungslücke bleibt, schwierig für die Fortexistenz des Deutschlandtickets. Und dann kommt der vielbeschworene Flickenteppich, dass der ein oder andere, insbesondere in verbundfreien Räumen sagt, ich kann nicht mehr. Ich müsste mein Unternehmen hier in eine falsche Richtung führen, insbesondere dann, wenn ich keine Eigenvermarktung der Tickets vornehmen kann. Daher

gibt es in der Einnahmeverteilung große Unwuchten, weil es eben kleine Unternehmen gibt, die gar keine eigenen Einnahmen haben und demzufolge nur auf den Ausgleich und die Einnahmeverteilung angewiesen sind. Die müssen dann jedenfalls auch zusammenpassen.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Als Nächste ist Kollegin Cademartori für die SPD-Fraktion dran.

Abg. Isabel Cademartori (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Sachverständigen, vielen Dank, dass Sie uns Ihre Expertise heute zur Verfügung stellen! Meine erste Frage richtet sich an Herrn Damde und zielt zum einen darauf, was wir auch aus Sicht der Beschäftigten tun können, um das Produkt Deutschlandticket attraktiver zu machen. Sie sind ja diejenigen, die mit den Kundinnen und Kunden viel zu tun haben. Gibt es Optimierungspotenzial – ich sage mal Mitnahmeregelung etc. –, das aus Ihrer Sicht dem Deutschlandticket nochmal einen Schub verpassen würde? Und sehen Sie auf der betrieblichen Seite aus Sicht der Beschäftigten Einspar- oder Effizienzsteigerungspotenziale? Es wurde ja auch von einigen Sachverständigen zum Thema „Digitalisierung“ ausgeführt. Sehen Sie das auch als potenzielle Verbesserung oder gibt es auch weitere Punkte? Vielleicht machen Sie auch eine ganz grundsätzliche Anmerkung zu dem Thema, welche Reformen im ÖPNV grundsätzlich notwendig wären, um diesen attraktiver zu machen. Das werden wir nicht alles mit diesem Gesetz lösen, aber das Thema wird uns ja auch weiter begleiten.

Ralf Damde (BR DB): Frau Cademartori, herzlichen Dank für die Frage! Zunächst einmal die Einschätzung: Der gefundene Kompromiss ist grundsätzlich positiv. Auch von mir wurde dargestellt, es bleibt lediglich die Frage der Finanzierung der Kostensteigerungen für die Zukunft. Optimierungen aus Sicht der Beschäftigten: Sicherlich gibt es da einige. Was würde es auch den Beschäftigten einfacher machen? Nehmen wir ein Bundesland wie Baden-Württemberg: 26 Verkehrsverbünde. Jeder Verkehrsverbund hat eigene Mitnahmeregelungen. Das heißt, ich kann bei dem einen das Fahrrad morgens um neun mitnehmen, bei dem anderen muss ich es um zehn wieder rausnehmen. Drei Stunden später darf ich es wieder mitnehmen. Bei 26 Verkehrsverbünden, wenn ich also von Stuttgart zum Bodensee fahre, ist das eine Katastrophe. Meine Kolleginnen und Kollegen müssen alle Regelungen aller Ver-



bünde kennen. Für den Erfolg des Deutschlandtickets wäre es sicherlich gut, an dieser Stelle noch einmal nachzudenken. Der nächste Punkt ist die Frage des Tickets an sich. Das Ticket müsste auch für Familien ausgebaut werden. Es müsste auch am Wochenende ausgebaut werden, Abos noch einmal verändert werden. Man kann auch über eine Ticketfamilie nachdenken, allerdings einheitlich, sowohl in Garmisch-Partenkirchen als auch in Flensburg. Das Produkt muss digital bleiben, denn alles andere macht keinen Sinn. Auch für das Buchen des Tickets muss es auch in Zukunft eine digitale Möglichkeit geben. Denn das hilft auch meinen Kolleginnen und Kollegen, mit bestimmten Themen einheitlich umzugehen.

Einsparpotenzial? Jetzt würde ich natürlich auf Strukturen des Vertriebs kommen. Ich würde auf Strukturen der Verkehrsverbünde kommen. Ich würde auch auf die Strukturen der Aufgabenträger kommen. Denn am Ende verschlingt das sehr viel Geld, das von den Mitteln aus dem Regionalisierungsgesetz nicht den Kunden zur Verfügung steht. Im Moment fallen alle Restrukturierungsmaßnahmen auf die Beschäftigten im ÖPNV zurück. Denn dort wird an der Arbeitszeit gedreht. Dort wird an der Produktivitätsschraube gedreht, um das am Ende hinzukriegen. Die Branche muss ihren Beitrag leisten. Auch die Verkehrsverbünde müssen ihren Beitrag leisten. Auch die Aufgabenträger müssen ihren Beitrag leisten. Zum jetzigen Zeitpunkt kommt dieser Beitrag nur aus einer Richtung, nämlich wird er von denjenigen erbracht, die in den Verkehrsbetrieben beschäftigt sind, die Kolleginnen und Kollegen. Wenn wir von einem attraktiven ÖPNV in Zukunft reden, dann reden wir auch von motivierten Beschäftigten in der Branche. Dann reden wir darüber, dass wir auch dort Beschäftigte finden müssen. Wenn die nur knapp über dem Mindestlohn liegen, wird es am Ende schwierig. Über Fragen der Sicherheit und sonstige Dinge im ÖPNV äußere ich mich gerne an anderer Stelle vertiefter. Aber das wären aus unserer Sicht die Vorschläge. Wir machen gerne mit. Wir machen gerne unseren Job. Wir wollen aber auch nicht, dass alle Einsparungen von uns erbracht werden. Ein paar Vorschläge habe ich gemacht. Die sind sicherlich diskutabel. Die stoßen nicht überall auf Gegenliebe, weil es schon schwierig ist, allein über die 26 Verbünde in Baden-Württemberg nachzudenken.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste hat Kolleg-

in Broßart für Bündnis 90/Die Grünen das Wort.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Prof. Dr. Krämer, Sie haben vorhin angesprochen, dass die Diskussion um das Deutschlandticket vor allem rund um die Kosten geführt wird, was wir in der Diskussion bisher auch gesehen haben. Sie haben auch angesprochen, dass es aber einen volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen gibt, der eigentlich immer übersehen wird. Können Sie noch einmal genauer ausführen, was dieser volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen ist? Wie ändert sich der Nutzen, wenn der Preis sinkt? Und wie ändert sich dieser gesellschaftliche Nutzen, wenn das Ticket durch ständige Preissteigerungen zunehmend unattraktiv wird?

Prof. Dr. Andreas Krämer (exeo): Frau Broßart, vielen Dank für die Frage! In der Tat muss man da ein bisschen ausholen, um diesen Wohlfahrtseffekt zu erläutern. Und zwar geht es darum, dass man versucht, die Gesamtwirkung des Deutschlandtickets holistisch, gesamthaft, zu betrachten und auch zu monetarisieren, soweit das eben möglich ist. Bestimmte Themen sind halt schwer zu monetarisieren, wie soziale Teilhabe. Trotzdem darf man das natürlich qualitativ benennen. Aber ich habe versucht, mit den bestehenden Daten, auch den eigenen Daten, und den verfügbaren Sekundärinformationen, eine Kalkulation anzustellen, die die Vorteile des Deutschlandtickets auf der einen Seite einbezieht, aber auch die Kosten, die dem entgegenzuhalten sind. Die Komponenten, die ich kalkuliert habe, sind erstens die sogenannte Konsumentenrente. Das hört sich jetzt sehr akademisch an, aber das ist im Prinzip die Einsparung der Kunden, die eine gewisse Zahlungsbereitschaft haben. Zum Beispiel Personen, die früher über hundert Euro für eine Monatskarte im Abo bezahlt haben und jetzt einen geringeren Preis zahlen. Das sind immer die beliebten Beispiele. Da gibt es einen Einspareffekt. Es gibt bestimmte Wertschöpfungseffekte in der Gastronomie. Und es gibt vor allen Dingen – das ist ein wesentlicher Punkt – den Verlagerungseffekt weg vom Autoverkehr, also dass Autoverkehr substituiert wird, Nachfrage geht von der Straße auf die Schiene oder zum Bus. Dieser Effekt ist unmittelbar eine Einsparung externer Kosten des Autoverkehrs. Und den kann man auch quantifizieren. Ich habe ihn relativ moderat quantifiziert, um eine Größenordnung zu nennen. Man ist da leicht bei



zwei bis zweieinhalb Milliarden Euro, wenn man sehr konservativ an die Sache herangeht. Man sieht, über welche Größenordnung wir eigentlich sprechen. Die Konsumentenrente, die Ersparnis, liegt bei über drei Milliarden. Und wenn man die Nutzenkomponenten zusammenzieht, ist man schon bei fünf Milliarden. Wenn man ein bisschen optimistischer ist, schon lieber bei sechs oder sieben. Aber ich möchte es reduzieren und konservativ betrachten. Fairerweise muss man dem entgegenhalten, dass es natürlich Kosten gibt. Das sind im Wesentlichen die Einnahmeminderungen bei den Verkehrsunternehmen. Denen fehlt Geld, das ist unbestritten und das diskutieren wir auch. Aber man muss darüber hinaus auch sehen, dass es beispielsweise auch Einnahmeminderungen beim DB-Fernverkehr gibt. Da muss man ganz fair sein, darüber diskutiert niemand. Aber das gehört eben auch ins Bild. Dann gibt es eine ganze Reihe von Facetten, die ich nicht quantifiziert habe, die ich aber dargestellt habe. Aber wenn man diese Effekte, die quantifiziert worden sind, saldiert, die positiven und die negativen, kommt im Prinzip ein Wohlfahrtseffekt von netto drei Milliarden Euro pro Jahr raus.

Dieser Effekt verändert sich – jetzt komme ich auf den zweiten Teil – natürlich dahingehend, wie der Bestand strukturiert ist und wie groß der Bestand ist. Ich gehe jetzt mal Schritt eins in eine weitere Preiserhöhung. Bei einer weiteren Preiserhöhung ist der Effekt relativ klar absehbar, dass bei bestimmten Preishöhen im Wesentlichen die Personen übrigbleiben, die früher schon eine Zeitkarte für einen hohen Preis besessen haben. Bei den Personen ist der Verlagerungseffekt annähernd null, denn sie haben mit ihrer bisherigen Zeitkarte ja schon einen Verlagerungseffekt umgesetzt. Da kann also über das Deutschlandticket nicht mehr so viel passieren. Dementsprechend reduziert sich der Effekt der externen Kosten. Der reduziert sich ebenso wie bei einem höheren Preis die Konsumentenrente, die Ersparnis. Auf der anderen Seite reduzieren wir den Finanzierungsbedarf, aber am Ende wird diese stetig starke Preissteigerung dazu führen, dass es einen Wohlfahrtsverlust geben wird. Ich gehe davon aus, dass bei einer Preissenkung auch Wohlfahrtsgewinne möglich sind, wenn man es schafft, die Kapazitätsauslastungen zu erhöhen, ohne dass extreme Peaks entstehen, sodass wir sprungfixe Kosten haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Letzter in der ersten Runde Herr Pantisano für die Die Linke!

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke): Vielen Dank! Vielen Dank auch den Expertinnen und Experten für die Eingangsstatements und Beiträge. Ich bin vor allem Herrn Prof. Dr. Krämer dankbar für die wichtige Frage, die er in den Raum gestellt hat, die wir uns eigentlich alle stellen sollten. Was wollen wir mit dem Deutschlandticket erreichen? Ich finde, es geht heute – und da bin ich auch ein bisschen enttäuscht von vielen Wortbeiträgen – eben sehr wenig darum, welches Ziel eigentlich mit dem Deutschlandticket verbunden ist. Das Ziel ist nicht die Finanzierung der Verkehrsverbünde. Das ist natürlich ein Effekt, der damit einhergeht. Aber das Ziel des Deutschlandtickets war es, Klimaziele zu erreichen, eine klimagerechte Verkehrswende in Deutschland zu ermöglichen und eben Mobilität sozial finanzierbar und verträglich zu machen für die Masse der Menschen in diesem Land. Wir diskutieren hier und sitzen heute nur zusammen, weil die Bundesregierung sich weigert, die ungefähr 700 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen, um dieses Ticket auskömmlich zu finanzieren, dass Bund und Länder gemeinsam fair die Kosten übernehmen und es nicht den Kommunen oder den Verkehrsverbünden überlassen. Dazu fiel bisher eigentlich kein Wort, die Forderung an die Bundesregierung, an die Landesregierungen, entsprechende Mittel zur Verfügung zu stellen, um ein Deutschlandticket zu ermöglichen, das finanzierbar ist. Die Steigerungen der letzten zwei Jahre haben gezeigt, die Nutzungszahlen nehmen ab. Allein bei der Steigerung des Preises von 49 auf 58 Euro sind eine Million Menschen abgesprungen. Bei einer Steigerung auf 63 Euro wird der Effekt genauso sein. Und bei einer indexbezogenen Preisgestaltung, die wir ehrlich gesagt als einen Skandal wahrnehmen, wird das natürlich noch stärker passieren. Es wurde hier gelobt, dass man sich von einer politischen Preisentwicklung entfernt. Aber es braucht genau diese politische Preisentwicklung, wenn wir auf die Ziele zurückgehen wollen, die mit dem Deutschlandticket verbunden sind. Wenn wir die Ziele aus den Augen verlieren, dann erreichen wir natürlich solche Effekte, wie sie jetzt stattfinden, dass in Stuttgart – und ich bin ja froh als ehemaliger Aufsichtsrat der SSB und als Nutzer der SSB-Züge –, das Deutschlandticket bald genauso viel kostet, wie vor der Einführung des Deutschlandtickets die Zone Stuttgart gekostet hat. 70 Euro waren es ungefähr,



als das Deutschlandticket eingeführt worden ist, und wir sind jetzt wieder nah bei 70 Euro. Somit ist der Effekt aufgebraucht. Die klimagerechte Mobilitätswende muss vor allem in Städten stattfinden. Wenn wir sie in den Städten nicht hinbekommen und die Verlagerung vom Auto nicht ermöglichen, hat das Deutschlandticket irgendwann keinen Wert mehr. Die Zahlen haben es gezeigt, 12 bis 16 Prozent der Fahrten mit dem Deutschlandticket haben sich vom Auto auf den ÖPNV verlagert. Aber all diese Effekte, all diese Fragen spielen eigentlich in der Diskussion eine untergeordnete Rolle. Es geht nur noch darum, wie wir das Ganze finanzieren.

Daher die Frage an Frau Rhein: Was glauben Sie, hat die Preissteigerung für Auswirkungen auf die gesamte Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber notwendigen Klimaschutzmaßnahmen? Denn oftmals entsteht in der Debatte ja auch der Vorwurf, Klima gehe auf Kosten der Menschen.

Hanna Rhein (DUH): Vielen Dank für die Frage! Ich hatte es auch gerade schon in meinem Eingangstatement erwähnt, dass das Deutschlandticket eigentlich eine der wenigen Erfolgsmeldungen ist, die wir in den letzten Jahren aus dem ÖPNV berichten können, auch was den Klimaschutz angeht. Es ist mit sozialer Entlastung verbunden und es macht Klimaschutz finanzierbar, ohne dass man groß auf etwas verzichten muss. Wenn man den Preis immer weiter hochschraubt, wird es für die Bürgerinnen und Bürger unattraktiv. Das haben wir auch gerade von Herrn Krämer gehört. Es werden perspektivisch weniger Menschen das Deutschlandticket nutzen. Irgendwann hat sich der Anreiz des Tickets vielleicht auch verbraucht, wenn man so weitermacht. Für uns als Deutsche Umwelthilfe ist auch ganz klar, dass es einen Preis unter 50 Euro braucht und die Mehrkosten vom Bund gezahlt werden. Wir brauchen auch ein günstigeres, einheitliches Ticket – in die Richtung ging es ja auch teilweise schon – für sozial benachteiligte Menschen, wie zum Beispiel auch Schülerinnen und Schüler, aber eben bundeseinheitlich geregelt, auch für Azubis – für Studierende gibt es ja schon eins – und eben für diverse andere Menschen. Die Ziele dieses Tickets sind der Klimaschutz und eine sozialverträgliche Mobilitätswende. Und es nutzt auch gerade Menschen mit geringem Einkommen, ein Deutschlandticket zu haben, und Leuten, die kein Auto haben, davon gibt es ja auch ein paar in Deutschland. Es gibt vor allem mehr davon in den

Großstädten als im ländlichen Raum, weil man dort leider oft auf das Auto angewiesen ist, da der ÖPNV so schlecht angebunden ist. Wir werden dahinkommen, wenn wir den Ticketpreis Jahr für Jahr immer weiter steigen lassen, dass am Schluss weniger Leute das Ticket haben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war der Abschluss der ersten Runde. Die zweite Runde beginnt und Herr Donth hat für die CDU/CSU wieder das Wort.

Abg. **Michael Donth (CDU/CSU):** Ich würde beginnen mit einer Frage an Herrn Zerban. D-TIX ist für das Clearing und die Einnahmeverteilung zuständig. Welche Herausforderungen entstehen durch die Vertragsprüfungen bei Ihren rund 400 Partnern, die Sie Jahr für Jahr haben? Und welche Rückmeldungen und Wünsche kommen von diesen Partnern, wie man es besser machen könnte?

Frank Zerban (D-TIX): Vielen Dank, Herr Donth! Wir haben insgesamt rund 400 Vertragspartner, die sehr unterschiedlich strukturiert sind. Die Bandbreite reicht vom kleinen Familienunternehmen bis hin zu Großunternehmen und großen Verkehrsverbünden. Wir haben bei dieser ersten Vertragszeichnung, die wir vor wenigen Tagen getätigt haben, ungefähr sechs Monate gebraucht, bis wir von allen beteiligten Vertragspartnern die entsprechenden Unterlagen so vorgelegt bekommen hatten, dass sie annahmefähig waren. Das liegt an dieser beschriebenen Konstellation, dass es verschiedene Organisationen gibt, die auch für viele andere Verkehrsunternehmen unterschreiben können und dementsprechend ist ein großer Abstimmungsbedarf erforderlich. Wenn wir jetzt diese Konstellation mit jährlichen Neuabschlüssen weiterführen, dann bedeutet das, dass wir jedes Jahr mit nur leicht veränderten Nuancen immer wieder in die gleiche Konstellation reinrutschen, dass wir von den Unternehmen erhebliche Nachfragen zu erwarten haben. Wir werden erhebliche Kapazitäten für die gesamte Vertragsprüfung binden müssen. Es zeigt sich auch, dass ein einjähriger Vertrag dazu führt, dass Sie kaum Veränderungen in einem Vertragswerk umsetzen können. Das sehen wir aktuell in der Vorbereitung auf das Jahr 2026, denn der aktuelle Vertrag gilt ja nur ein Jahr. Letztlich können wir fast nur die Änderung der Jahreszahl vornehmen, substantiell inhaltliche Änderungen sind aber nicht möglich, obwohl sich schon jetzt zeigt, dass der Vertrag, wie er vor einem Jahr angedacht war, an der einen oder anderen Stelle dringenden Nachbesser-



ungsbedarf hat. Aber es würde bedeuten, dass wir bei einer jährlichen Änderung des Vertrages immer 400 Zustimmungen bräuchten, damit eine solche Vertragsänderung auch abgebildet werden kann. Daher ist es enorm wichtig, dass wir tatsächlich ab 2027 in eine langfristige Vertragszeichnung eintreten können, damit wir entsprechende Änderungen schneller umsetzen können. Dann gäbe es in so einem Vertragskonstrukt auch Gremien, die Anpassungen beschließen und umsetzen können und es könnte nicht jeder Einzelne seine Unterschrift davon abhängig machen, ob das, was er drin haben möchte, auch enthalten ist.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Und dann noch eine Frage an Herrn Dr. Raupp. Sie haben in Ihrer Stellungnahme das Jobticket besonders hervorgehoben. Welche Erfahrungen haben Sie denn in Stuttgart und welches Risiko sehen Sie, wenn das nicht klar fortgesetzt wird? Oder andersherum: Was braucht es, damit das Jobticket noch erfolgreicher wird?

Dr. **Markus Raupp** (SSB): Herzlichen Dank für die Frage! Wir haben in Stuttgart bereits seit 2012 auf dem Verbundtarif ein Jobticketmodell aufgebaut und wir konnten seitdem die Nachfrage mehr als verdreifachen. Der Deutschlandticket-Rabatt hat natürlich einen entsprechenden Beitrag geleistet. Wir würden wirklich empfehlen, das fortzuführen, andernfalls würden wir 20 bis 30 Prozent der Nachfrage verlieren. Da bin ich mir relativ sicher. Deshalb bin ich auch froh, dass parallel in der Unterarbeitsgruppe Tarif – und ich glaube, morgen wird es auch im Koordinierungsrat sein und beschlossen werden – das Thema fortgesetzt wird. Ich würde das dringend befürworten. Die Befristung der Regelung ist tatsächlich – das entnehme ich vielen Gesprächen – ein Hemmnis, denn gerade große Organisationen scheuen, so etwas einzuführen, wenn man keine Perspektive nach hinten rausgeben kann. Ich glaube deshalb, dass die Nachfrage noch deutlich positiver gestiegen wäre, wenn wir die unbefristete Regelung gehabt hätten. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD-Fraktion Herr von Zons!

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Unsere Fragen richten sich an Herrn Damde und rücken insbesondere auch die Beschäftigten in den Fokus. Sehr geehrter Herr Damde, es ist interessant, dass Sie in Ihrer schriftlichen Stel-

lungnahme Empfehlungen aus Sicht des DB-Konzerns bzw. der DB Regio AG geben. Uns interessiert aber auch die Sicht der Beschäftigten bei der DB Regio und wie die das Deutschlandticket bewerten. Auf bestimmten Strecken, insbesondere des SPNV, gab es erhebliche Fahrgastzuwächse, die häufig touristisch motiviert sind. Unsere erste Frage: Was sind rückblickend die Auswirkungen auf die Sauberkeit in den Zügen? Hat sich diese verschlechtert oder ist sie aus Ihrer Sicht gleichgeblieben? Die zweite Frage: Was sind die Auswirkungen auf die Belastung Ihrer Mitarbeiter, also auf Triebfahrzeugführer und Kundenbetreuer? Und die dritte und letzte Frage: Was sind die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit, insbesondere wenn plötzlich mehr Fahrgäste auf eine Mitreise warten, als ein Zug Plätze hat, und wenn sich Pünktlichkeit, Sauberkeit und Mitarbeiterzufriedenheit negativ entwickelt haben? Was wäre Ihre Empfehlung aus Sicht eines Gewerkschafters? Danke!

Ralf Damde (BR DB): Herzlichen Dank für die Frage! Die Stellungnahme muss ja nicht unbedingt schlecht sein, wenn sie mit der des Unternehmens übereinstimmt. Wir betreiben ein Co-Management, was auch, glaube ich, richtig ist in der Zeit, in der wir sind. Wir sind alle gemeinsam unterwegs, um das Land nach vorne zu bringen und in dem Fall auch den ÖPNV nach vorne zu bringen. Wenn etwas gut ist, was der eine sagt, muss der andere nicht unbedingt sagen, dass es schlecht ist, nur weil er eine andere Rolle hat. Da sind wir ganz gut unterwegs, und gemeinsam unterwegs, an der Stelle. Aber konkret zu Ihren Fragen: Im touristischen Bereich mussten wir immer schon mit überlasteten Zügen rechnen. Pfingsten ist jedes Jahr und Nord- und Ostsee waren da in den letzten 30 Jahren immer beliebte Reiseziele gewesen. Da hatten wir immer überlastete Züge. Wir hatten immer überlastete Züge Richtung Bodensee oder in andere touristische Hochburgen. Die verfehlte Politik der letzten 20 bis 30 Jahre – einige Verkehrsminister könnten wir in der Reihe aufzählen – hat natürlich dazu beigetragen, dass die Infrastruktur so ist, wie sie ist. Wir fahren selten nebeneinander und schon gar nicht übereinander, sage ich immer. Und wenn ich Weichen und Strecken abbaue, komme ich am Ende zu dem Punkt, dass ich unpünktlich werde. Das Versäumte holen wir jetzt nach; es gibt jetzt 100 Milliarden Euro dafür, dass das kommt und dass auch ein paar Dinge geschehen. Die Kolleginnen und Kollegen waren sicherlich stark belastet



und sind auch nach wie vor stark belastet. Wir haben aber mittlerweile mit dem Unternehmen gemeinsam bei der Personaldeckung nachgesteuert – das wird uns immer vorgeworfen –, wo wir nun bei mehr als 100 Prozent sind. Wir brauchen mehr Menschen, damit auch bei Baustellen, auch bei Situationen, die draußen auftreten, notwendige Arbeiten erledigt werden können. Sauberkeit ist immer ein Thema, war schon immer ein Thema. Für die Verrohung der Gesellschaft können die Verkehrsunternehmen nichts. Wenn jeder seinen Dreck in die Ecke schmeißt, haben wir natürlich ein Problem. Wir haben Probleme damit, dass Dinge abgebaut worden sind, zum Beispiel Abstellanlagen in die Zentrale verschoben wurden. Das gilt im Übrigen nicht nur für die Deutsche Bahn, das gilt für alle, die auf der Schiene unterwegs sind. Wir haben nach wie vor im Busbereich das Problem, dass es an Endhaltestellen keine Toiletten für die Kolleginnen und Kollegen gibt. Das muss man ansprechen oder stigmatisieren. Das werden wir auch weiterhin diskutieren. Das hat aber nicht unbedingt nur etwas mit dem Deutschlandticket zu tun, sondern damit, welchen Schwerpunkt wir in die politische Diskussion legen.

Zu einem Thema möchte ich noch eine zusätzliche Anmerkung machen: Klima- und Umweltschutz ist für uns natürlich ein wesentliches Thema. Dieses wesentliche Thema bedeutet, wir geben 20 Milliarden Euro aus, wenn wir die Sektorziele verfehlen. 20 Milliarden, die wir dann einem Populisten in Ungarn zur Verfügung stellen, der in seinem Land dann Dinge gegen die Demokratie macht. Von daher glaube ich, sollten wir besser im eigenen Land etwas für unsere Leute tun und dieses Geld nicht irgendwo hinschieben, wo es nicht hingehört. Es gibt Probleme. Wir sind aber dabei, diese Probleme zu klären und zu regeln. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Cademartori!

Abg. **Isabel Cademartori (SPD):** Vielen Dank! Meine Fragen richten sich an Herrn Möller. Ich würde Sie bitten, aus Sicht der Branche auszuführen, was es für Weiterentwicklungspotenziale beim Deutschlandticket gibt. Darüber hatten auch einige schon gesprochen. Wir haben insbesondere über das Jobticket gesprochen. Gibt es da auch noch weitere Vergünstigungen oder Regelungen, die wir im Ticket anpassen könnten, um es attraktiver zu machen? Vielleicht können Sie auch generell eine Einschätzung zum Vorschlag der VMK abgeben, der

auch darauf setzt, dass mehr Verkäufe und Mengeneffekte zur Preisdämpfung beitragen? Wie können wir aus Sicht des VDV dazu beitragen, dass wir kurzfristig mehr Deutschlandtickets verkaufen? Gibt es Kampagnen, die wir gemeinsam fahren können? Und abschließend: Welche Potenziale sehen Sie auch noch für Einsparungen und Effizienzsteigerungen in der Branche?

Alexander Möller (VDV): Vielen Dank für die Frage! Herr Pantisano hat eben gesagt, wir hätten nicht deutlich genug die Finanzierung des Bundes angesprochen. Der erste Punkt ist, wir haben eine Stabilität bis 2030, wenn der Sonder-VMK-Beschluss, der zusammen mit dem BMV und dem BMF getroffen worden ist, Gesetzeswirksam wird. Das ist das Wichtigste für die Potenziale des Deutschlandtickets. Wenn wir eine Verlässlichkeit bis 2030 haben, können die Menschen in Ost und West, Nord und Süd, in der Stadt und in der Fläche ihr Deutschlandticket und ihr Mobilitätsverhalten danach ausrichten. Das ist die wichtigste Voraussetzung, um alle Potenziale zu heben. Wir sehen die Potenziale, je nach Mut – Markus Raupp – zwischen 15 und 17 Millionen. Heute haben wir 14 Millionen verkaufte Tickets im Monat. Wir hatten zwischendurch eine Delle. Nach der letzten Preiserhöhung haben wir etwa drei Monate gebraucht, bis die meisten, die erst einmal abgesprungen waren, entweder wieder ins Deutschlandticket zurückkamen oder andere Formen der ÖPNV-Nutzung für sich gefunden hatten. Wir haben monatlich laut Marktforschung etwa 190.000 wirklich neue Kunden, die vorher gar nicht im ÖPNV waren. Da müssen wir ran! Das sind die Potenziale. Das erste ist – das hat Ralf Damde sehr konzentriert vorgetragen – das Thema „Jobticket“. Wir sehen riesige Potenziale bei den Beschäftigten. Wir werden von Arbeitgebern mit Anfragen überrannt. Das hängt aber immer davon ab – und das ist jetzt gut gelöst –, ob das wirklich von Dauer ist. Wenn es von Dauer ist, haben Arbeitgeber, große und kleine, Lust, dort einzusteigen. Das können wir jetzt organisieren. Wir sind gerade dabei, für unsere kleineren und mittleren Mitgliedsunternehmen eine vertriebliche Unterstützung zu entwickeln – Musterverträge usw. –, damit es nicht nur ein paar wenige im Vertrieb gibt, die davon profitieren, diese Jobticket-Variante zu nehmen. Zweitens: Ich habe es eben ausgeführt, Auszubildende mit Studierenden gleichsetzen – also mehr als das Jobticket zu rabattieren – auf dem Studierendenniveau von 40 Pro-



zent, das wäre wichtig. Ich will nicht in die Tarifautonomie eingreifen, da sie ein hohes Gut ist, aber ich würde mir schon wünschen, dass Bund und Länder mit gutem Beispiel vorangehen. Ich nehme die DGB-Gewerkschaften auch so wahr, dass sie dieses Thema mitnehmen. Insofern sind das die Potenziale.

Dann haben Sie, Frau Abgeordnete, nach den Einsparmöglichkeiten gefragt. Das ist natürlich für den Vertreter einer Gesamtbranche, der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger repräsentiert, eine schwierige Frage, anders als für meinen Freund Kai Neumann, der klar auf den Mittelstand und kleine Unternehmen fokussiert ist. Bisher! Jetzt muss ich sagen – ich habe eben versucht, das in der knappen Zeit anzudeuten –, wir sind mitten in der Transformation. Wir haben Strukturänderungen in Sachsen und in Nordrhein-Westfalen. Wir haben übrigens auch eine neue Form der Zusammenarbeit der Unternehmen, die Branchenzusammenarbeit, D-TIX habe ich angesprochen. Aber richtig ist, das reicht nicht. Wir können im Vertrieb sofort ein bis zwei Milliarden Euro sparen, wenn wir bundesweit Papiertickets abschaffen dürfen. Wenn wir kein Bargeld – Herr Rehbaum weiß, wovon ich rede – mehr im Bus brauchen, können wir Millionen sparen. Nichts – ich habe selbst zehn Jahre Busgeschäft gemacht – ist teurer für den Unternehmer, als mit Cashback, Bargeldlösungen, die Beschäftigten zu drangsaliieren. Das ist ein richtig teures Verfahren. Das können wir abschaffen, wenn wir Bargeld im Bus abschaffen. Da gibt es viele im Land, die das schnell machen wollen. Die Kolleginnen und Kollegen, die Sorge haben, dass mit der Abschaffung des Bargelds dunkle Zeiten drohen, haben natürlich damit ein Problem und deshalb haben wir in vielen Landkreisen ein Problem, diese Vorschläge durchzusetzen. Aber wir als Unternehmen und Verkehrsverbünde stehen bereit, diese Dinge zu machen. Dann würden wir erhebliche Einsparungen vornehmen können. Was die Strukturdebatten betrifft, habe ich gesagt, dass wir an vielen Stellen gute Möglichkeiten sehen, daran auch vertieft zu arbeiten. Das vielleicht letzte und schwierigste Thema sind „technische Standards“. Wir haben im Bereich Bus, wir haben im Bereich Tram – das Beispiel S-Bahn könnte ich ergänzen – zu viele unterschiedliche Systeme. Wir müssen standardisierter einkaufen. Das setzt sehr viel voraus. Wir arbeiten an einer Vielzahl von Projekten. Nehmen wir das automati-

sierte Fahren. Da müssen wir jetzt Modellregionen definieren, damit nicht jeder seins macht, sondern möglichst effizient und sinnvoll mit Steuerzahlergeld umgegangen wird. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Kollegin Broßart für die Grünen!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Meine Frage wäre an Herrn Raupp. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass die Preiserhöhung, ich zitiere „...nicht ohne negative Auswirkungen auf die Nachfrage bleiben wird.“ Wir haben jetzt auch schon mehrfach gehört, dass generell die Mittel für den ÖPNV fehlen. Herr Kiel d’Aragon hatte vorhin für die Kommunen insgesamt eine Zahl von 30 Milliarden Euro Defizit genannt. Mich würde interessieren, was bedeutet das für Ihren Verkehrsbetrieb, wenn Kundinnen und Kunden durch die Preissteigerung ausbleiben oder Sie welche verlieren und die ÖPNV-Mittel generell nicht steigen. Und die zweite Frage: Wäre es aus Ihrer Sicht nicht sinnvoller, das Deutschlandticket günstig zu halten, um entsprechend viele Kundinnen und Kunden in die Züge zu kriegen und die ÖPNV-Finanzierung nicht besser generell auf eine neue Säule zu setzen? Es gab auch mal die Idee eines Bund-Länder-Pakts, der irgendwie nicht weiterverfolgt wurde. Aber wäre das nicht wesentlich notwendiger, als zu versuchen, über den Preis des Deutschlandtickets die Einnahmenverluste aus den Kundinnen und Kunden rauszupressen?

Dr. Markus Raupp (SSB): Herzlichen Dank für die Frage! Ich glaube, da bin ich ein bisschen falsch verstanden worden. Es geht ja immer darum, inwiefern die Kostensteigerungen finanziert werden, durch den Fahrpreisanteil und durch den Anteil der öffentlichen Mittel. Wenn die öffentlichen Mittel eingefroren sind, bin ich als Unternehmer gezwungen, meine Preise überproportional zu erhöhen. Das heißt, wenn wir jetzt eine Preissteigerung von 2,7 Prozent haben, landen wir irgendwo bis 2030, wenn die öffentlichen Mittel eingefroren sind, bei einem Preis von 74 Euro. Und dann bekomme ich natürlich die Wanderung vom Deutschlandticket in die Alttarife der Verbünde. Da könnte man sagen: „Na gut, was ist das Problem dabei?“ Das Problem dabei ist, dass die Preiswahrnehmung sich deutlich verändert hat. Das heißt, die Abo-Quote würde nie wieder auf das Niveau kommen, wie vor Einführung des Deutschlandtickets. Da-



durch haben wir natürlich entsprechende finanzielle Nachteile. Das ist das eigentliche Problem bei überproportionalen Preiserhöhungen. Ich spreche nicht davon, dass die Kostenerhöhung der Verkehrsunternehmen auf den Preis übertragen wird, sondern ich spreche von überproportionalen Kostenerhöhungen.

Dann war die Frage, ob es nicht insgesamt günstig sein soll. Ich meine, es ist immer eine Frage der Prioritäten. ÖPNV-Nachfrage entsteht nicht nur allein durch den Preis. Der Preis ist ein wichtiger Faktor. Ich glaube, wir haben nach wie vor einen attraktiven Preis. Aber wir dürfen nicht vergessen, auch in das Angebot zu investieren, in vernünftigen Vertrieb zu investieren und auch eine entsprechende Kommunikation zu betreiben. Das ist immer der Gleichklang aller Mechanismen. Deswegen warne ich davor, zu sagen: „Naja, der Preis ist komplett sakrosankt!“ Danke!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Dann hätte ich noch eine Frage an Frau Rhein. Sie haben vorhin ausgeführt, was die Kunden bereit wären, zu zahlen. Was ist denn aus Ihrer Sicht der ideale Preis für das Deutschlandticket und wie könnte man da hinkommen?

Hanna Rhein (DUH): Die Deutsche Umwelthilfe fordert, dass wir erst einmal unter einen Preis von 50 Euro zurückkommen. Aber es gibt zum Beispiel auch eine Studie von Greenpeace, die 29 Euro als Ticketpreis vorschlägt, weil dann auch die externen Kosten, also der Gewinn auf der Habenseite einfach viel größer wäre. Insofern müsste es sich unserer Meinung nach irgendwo zwischen 19 und 49 Euro einpendeln, mit dem Zusatzticket – das hatte ich auch schon erwähnt – und noch mal einer Vergünstigung für Studierende, Azubis und weitere Menschen, auch zum Beispiel Rentnerinnen und Rentner.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ganz schnell noch eine Rückfrage. Auch Sozialtickets würden das aus Ihrer Sicht sicher unterstützen?

Hanna Rhein (DUH): Genau, auch Sozialtickets machen aus unserer Sicht absolut Sinn. Wir fassen den Begriff des Sozialtickets ein bisschen weiter und sagen einfach „für Menschen mit geringerem Einkommen“ und würden da auch die Sozialtickets mitreinnehmen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Und Herr Pantisano!

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke): Vielen Dank! Meine Frage richtet sich auch an Frau Rhein. Wir haben jetzt viel über die Angebotsstrukturen diskutiert, die Verteilung bei den Nutzerinnen und Nutzern. Mir stellt sich die Frage, wie lässt sich diese Verteilung eigentlich einordnen im Vergleich zu ehemaligen Abonentinnen und Abonnenten, Neukundinnen und Neukunden? Wie ist das eigentlich für die Verkehrsunternehmen strukturiert? Und was bedeutet diese Nutzungsstruktur für die Klimabilanz des Tickets?

Hanna Rhein (DUH): Herr Krämer hat es vorhin auch schon erwähnt, dass der größte Zuwachs hauptsächlich an den Menschen liegt, die davor gelegentlich ein Ticket genutzt haben und die dann auf das Abo des Deutschlandtickets umgestiegen sind. Es gibt relativ wenig komplette Neueinsteigerinnen und Neueinsteiger. Ich glaube, die Zahl liegt bei unter fünf Prozent. Das liegt bestimmt auch daran – ich hatte die Situation mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot geschildert –, dass gerade im ländlichen Raum das Angebot einfach nicht attraktiv genug ist, um auf ein Ticket umzusteigen, das dann perspektivisch 63 Euro kostet, dafür, dass der Bus nicht kommt. Das macht es nicht wahnsinnig sinnvoll, dieses Ticket zu kaufen. Ich würde mir das vermutlich auch überlegen. Jetzt wurde auch viel darüber diskutiert – wenn wir gerade bei der Preisfrage sind –, dass die Medienberichte die Kundinnen und Kunden verunsichern, weil immer über den Preis diskutiert wird. Unserer Meinung nach sind es nicht die Medienberichte, die die Kundinnen und Kunden verunsichern und davon abhalten, das Ticket weiterhin zu kaufen, sondern es ist ganz einfach die Preisgestaltung. Wenn es immer teurer wird, überlegen sich das viele. Ich verstehe auch, dass es für die Politik, die Verkehrsminister der Länder, mühsam ist, seit mehreren Jahren in jeder VMK über dieses Ticket zu sprechen. Aber dann müsste man sich auch mal darauf einigen, dass man jetzt irgendwie einen Beschluss fasst, der nicht für die nächsten Jahre auf dem Rücken der Nutzerinnen und Nutzer ausgetragen wird. Das heißt, diese Indexlösung ist eine gute Idee bis 2030, aber eben auf Seiten des Bundes und der Länder und nicht auf dem Rücken der Nutzerinnen und Nutzer. Und zu den Zielgruppen: Es gibt wohl laut der Fraunhofer-Gesellschaft überdurchschnittlich viele junge, umweltbewusste Menschen, die sich



das Ticket auch zusätzlich besorgen, wie gesagt, im ländlichen Raum eher wenige. Die Nicht-Nutzerinnen und -Nutzer sind gerne mal über 54 Jahre, im Ruhestand und häufig auf ihren Pkw angewiesen. Dann gibt es noch gewisse Einkommensunterschiede, das hatte ich bereits erwähnt. Gerade Menschen, die wenig verdienen, nutzen das Ticket überproportional viel, und eben auch nur, solange es für sie bezahlbar bleibt.

Und jetzt vielleicht noch mal der Sprung zu den Klimazielen. Es gibt klar gesteckte Klimaziele und Sektorziele. Das Umweltbundesamt hat in einer Studie aus diesem Jahr gesagt, dass es für die Klimaziele im Verkehrssektor einen sozialen und gut ausgebauten ÖPNV braucht. Ich glaube, da sind wir uns auch eigentlich alle einig hier im Raum. Das können wir nur erreichen, wenn wir zum einen den ÖPNV wirklich massiv weiterfinanzieren, aber auch das Angebot für die Menschen weiter so gut gestalten, dass sie sich das Ticket auch kaufen wollen. Da ist der Preis einfach ein wichtiger Faktor, weil de facto wird aktuell nichts ausgebaut. Es wird in den meisten Fällen eher ausgedünnt im ÖPNV.

Vorsitzender: Dann können wir in die dritte Runde einsteigen. Herr Donth, bitte sehr!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich würde gerne noch einmal Herrn Neumann fragen. Sie haben schon den Fall angesprochen, wenn der Rettungsschirm wegfällt. Wie bewerten Sie die Risiken für kleine und mittelständische Busunternehmen, die gerade in der Fläche den ÖPNV abbilden? Wenn ausschließlich reale Fahrgastzahlen die Einnahmen regulieren, welche Chance sehen Sie, dass tatsächlich ein digitales Ticket mit digital auswertbaren Daten hier helfen könnte?

Kai Neumann (bdo): Vielen Dank für die Frage! Ich würde ganz gerne am Anfang noch einmal etwas aus meiner Busbrille heraus zum Thema „Einsparpotenzial“ sagen. Ich habe von einem hessischen Insider letzte Woche gehört, dass insbesondere durch optische Sonderwünsche der NVV-Bus 50.000 Euro teurer ist als der RMV-Bus. Da ließen sich auch erhebliche Mittel einsparen, wenn die Lastenhefte ein bisschen standardisierter würden. Zum Thema „Einnahmeverteilung“: Das ist der absolut entscheidende Verteilungskampf in den nächsten Jahren. Da gibt es unglaublich viele unterschiedliche Ansichten und Positionen. Städtische Verkehrsunternehmen mit vielen kurzen Fahrten

haben andere Interessen als EVUs mit insbesondere langen Fahrten. Die privaten Busunternehmen sitzen meistens irgendwo dazwischen. Wir sind als BDO der Auffassung, dass wirklich nur maximal mögliche Transparenz diesen Verteilungskampf befrieden bzw. zu einem Abschluss bringen kann, der für alle irgendwie tragbar ist. Sobald die an der Einnahmeverteilung Beteiligten das Gefühl haben, dass gemauschelt wurde oder die Einnahmeverteilung nicht nach ganz fairen Schlüsseln erfolgt – das ist vielleicht in der Vergangenheit auch schon vorgekommen –, wird es Klagen ohne Ende geben. Wir reden hier ab nächstem Jahr von neun Milliarden Fahrgeldeinnahmen. Das wird mit den indexbasierten Preisanpassungen auf jeden Fall noch weiter steigen, da reden wir von einem gigantischen Finanzvolumen. Wenn es ein System gibt, in dem transparent erfasst wird, kann wirklich fahrtengenaue erfasst werden, wie lange zwischen welchen Haltestellen wie oft gefahren wird. Wir setzen uns für ein GPS-basiertes System ein, mit kleinen technischen Infrastrukturanpassungen in den Fahrzeugen. Wenn diese Transparenz hergestellt ist, linienbündel- und unternehmensscharf, dann ist es eine Transparenz, die tatsächlich den Unternehmen hilft, ihren Einnahmenanspruch geltend zu machen. Wir sind der Meinung, dass die privaten Mittelständler sehr gut aufgestellt sind, um in diesem System bestehen zu können. Fahrgäste befördern muss sich wieder lohnen. Dafür steht der private Busmittelstand.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Dann noch einmal eine Frage an Herrn Zerban: Jetzt haben Sie ja vorher schon das Problem dargestellt mit den 400 Einzelverträgen, dass man vielleicht neue Gremien schafft. Aber sehen Sie noch weitere Entwicklungen für D-TIX, welche Rolle D-TIX einnehmen könnte für die Herausforderungen der Zukunft, um das Ticket auch in Zukunft attraktiv, auch für die Leistungserbringer, zu gestalten?

Frank Zerban (D-TIX): Wir sind als Dienstleister für die Branche unterwegs. Dementsprechend sind wir offen für alle Anforderungen, die neu aus der Branche an uns herangetragen werden. Es wurden vorhin verschiedene Aspekte angesprochen, wie „Produktverantwortlicher“ oder „Weiterentwicklung des Tickets“. Das sind potenzielle weitere Aufgabengebiete. Aber eine ganz klare Ansage dazu: Wir als Dienstleister setzen das um, was unsere Gesellschaft bzw. die Branche an uns heran-



trägt. Für uns ist es im Moment einfach wichtig, dass wir die Abrechnung des Deutschlandtickets und die Einnahmearbeitung umsetzen können. Wir sind froh, dass wir jetzt alle für uns notwendigen Informationen vorliegen haben, sodass wir in Kürze auch wirklich in die Abrechnung deutschlandweit einsteigen können. Damit sind wir für dieses Jahr auf jeden Fall gut ausgelastet.

Vorsitzender: Als Nächster für die AfD, Herr Wiehle!

Abg. **Wolfgang Wiehle** (AfD): Vielen Dank! Ich möchte Herrn Neumann zwei Fragen stellen. Die Regionalbusunternehmen, gerade im ländlichen Raum, wurden schon angesprochen. Ich möchte noch einmal darauf zurückkommen. Landkreise sind häufig gar nicht mehr richtig in der Lage, dort entstehende Defizite auszugleichen. Und man hört von ersten Regionalbusunternehmen, die überlegen, aus dem Deutschlandticket auszusteigen. Ich vermute, Sie kennen aus Ihrem Verband entsprechende Stimmen. Wenn ich jetzt gerade an Regionen denke, zum Beispiel aus meiner Heimat Niederbayern oder die Oberpfalz, die eine relativ niedrige Bevölkerungsdichte haben, dort ist es wahrscheinlich am schwierigsten. Hören Sie momentan eher Zufriedenheit mit der Einnahmesituation oder Schreie der Not? Ich habe eine bestimmte Befürchtung, aber ich möchte Sie das gerne fragen und nicht nur vermuten. Welche Mindestanforderungen – das ist meine erste Frage – würden Sie sehen, auch gerade für Busunternehmen im ländlichen Raum, damit die Einnahmearbeitung funktioniert? Und in der zweiten Frage möchte ich noch auf das Digitalisierungsthema eingehen. Bargeld hin oder her, man kann auch, wenn ich an eine Skiliftanlage denke, ein Ticket kaufen, das zum Beispiel einen QR-Code hat, aber an der Verkaufsstelle kann ich noch bar zahlen. Mir geht es jetzt um die Frage der Digitalisierungsmöglichkeit. Das gibt es in vielen Bereichen der Welt. Solche digitalen Lösungen, dass man beim Ein- und Aussteigen ein- und auscheckt, wie lange würde es denn dauern, wenn man das in Deutschland flächendeckend ausrollen wollte, zum Beispiel auch bei Ihren Unternehmen? Da ist es wahrscheinlich am schwierigsten, deshalb frage ich Sie.

Kai Neumann (bdo): Vielen Dank für die Frage! Die Stimmung in den Unternehmen ist im Moment tatsächlich noch relativ ruhig, denn wir haben durch die Rettungsschirmsystematik im Prinzip eine Ein-

nahmegarantie. Im Moment ist noch kein Unternehmen, falls es nicht im Vorfeld schon auf regionaler Ebene in den lokalen Einnahmearbeitungen zu Anpassungen gekommen ist, schlechter gestellt als in der Zeit vor dem Deutschlandticket. Daher ist im Moment die Stimmung noch relativ ruhig. Ein Riesenthema war in den letzten Jahren die fehlende Planungssicherheit. Das ist hoffentlich jetzt mit dem laufenden Prozess ein bisschen aus dem Weg geräumt. Die Stufe 2 wird demnächst anfangen, also die Verteilung der Einnahmen anhand der Postleitzahlen der Kaufenden auf die Länder. Aber es gibt viele Unternehmen, die haben bislang noch nicht eine Probeabrechnung gesehen, bei der sie basierend auf den vorliegenden Daten sehen könnten, wie viel Geld bei ihnen bleibt. Die D-TIX hat die Probeabrechnung an alle Unternehmen ausgegeben, die direkt an die D-TIX angehängt sind. Aber insbesondere da, wo Verbünde oder Landesvehikel dazwischengeschaltet sind, kann es zu Verzögerungen kommen. Da gibt es also keine Planungssicherheit. Man weiß nicht, wie viel Geld da ist und das ist ein Problem. Und Bürokratie brauche ich gar nicht ansprechen. Das Thema „Rettungsschirmträge“ ist unheimlich komplex. Was da gerechnet werden muss, das ist ein Fass ohne Boden. Das ist eher das Problem im Moment.

Die Mindestanforderung an die EAV: Wir sagen, sie muss nachfragerorientiert sein. Das soll nicht heißen, dass wir tatsächlich irgendwelche Zählungen oder Befragungen machen, sondern wir setzen uns dafür ein, dass es ein digitales System ist, wo leistungsgerecht, oder annähernd leistungsgerecht, verteilt wird. Es gibt tatsächlich eine Arbeitsgruppe – da bin ich zusammen mit Herrn Raupp und anderen Kollegen. Wir haben ein Modell entwickelt, das die Interessen von EVUs, städtischen Verkehrsbetrieben und ländlichen Verkehrsbetrieben verbindet, indem der ewige Dissens um Personenkilometer, Beförderungsfälle usw. irgendwie zusammengeführt und für alle erträglich geregelt wird. Wie gesagt, der BDO setzt sich für Transparenz auf Linienbündel- und Unternehmensebene ein, damit nicht gemauschelt wird. Und zu der Frage, wann so etwas umgesetzt werden kann: Es gab eine Untersuchung, nach der könnten wir im Prinzip ab 2028 damit starten, wenn jetzt die richtigen Pflöcke eingeschlagen werden und es ein BIBO-System wäre, also ein Be-in/Be-out-System. Man muss sich nicht einchecken, sondern es wird automatisch alles erfasst. Es ist im Prinzip keine lokale Infrastruktur



nötig, es müssen nur ein paar kleine Beacons, kleine Plastikkästchen mit einem Bluetooth-Empfänger, in die Fahrzeuge integriert werden und dann kann es funktionieren. Das ist ein System, was Deutschland im Bereich Digitalisierung wirklich voranbringen könnte. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Cademartori ist dran.

Abg. **Isabel Cademartori (SPD):** Vielen Dank! Herr Möller, ich wollte nochmal zur Frage der Mitnahmeregelung nachhaken, die bereits angesprochen wurde. Sieht der VDV da auch Potenziale, zusätzliche Kunden zu gewinnen, wenn man zum Beispiel eine Familienregelung einführt oder auch bestehende unterschiedliche Mitnahmeregelungen der Verbünde im Rahmen des Deutschlandtickets harmonisieren würde? Und eine zweite Frage: In Ihrer Stellungnahme haben Sie ausgeführt, dass es wichtig wäre eine Governance zu schaffen, die *„...die inhaltliche Produktverantwortung und Aufgabe der Tarifgeberschaft fokussiert sowie die Branche an Entscheidungen wirklich beteiligt, anstatt nur beratend anzuhören.“* Wer kann aus Ihrer Sicht diese Governance wie schaffen? Könnte das in diesem Gesetz passieren? Können die bestehenden Strukturen nicht aus sich heraus so eine Governance schaffen?

Alexander Möller (VDV): Wenn Sie gestatten, Herr Vorsitzender, beginne ich mit der Antwort auf die Frage zwei zur Governance. Vielen Dank für die Frage! In der Tat ist – wie bei fast allen Themen, die Sie hier erörtern –, die Rolle des Bundesgesetzgebers begrenzt. Der ehemalige Verkehrsminister des wunderschönen Hessen weiß, wovon ich rede. Das meiste, was Sie hier besprechen, ist Sache der Länder. Der Bund hat sich – persönlich halte ich das für einen Fehler – im letzten Koalitionsvertrag der Regierungsparteien mit dem Einstieg in den Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV auf ein Feld begeben, wofür er nur begrenzt zuständig ist. Damit ist er in eine Finanzierungsmitverantwortung über das hinausgegangen, was wir eigentlich kennen mit Regionalisierungsgesetz, GVFG und Förderprogrammen. Jetzt ist das aber so. Es geht nun um die Frage – deshalb bin ich sehr dankbar für die Frage – der Rolle des Bundes. Der Bund kann im Grunde nur treiben. Die Vertreter des BMV und des BMF, angefangen beim Bundesminister, müssen in den Runden der VMK dafür sorgen, dass ein paar wesentliche Dinge, die hier erörtert wor-

den sind, laufen, ohne eine gesetzgeberische Kompetenz zu haben. Der Bund kann im Regionalisierungsgesetz bestimmte Dinge, wie den Anwendungsbefehl für die Länder, nicht unmittelbar formulieren, sondern es muss ein Verhandlungsergebnis sein. Ich sage noch einmal, wir wünschen uns – das wird Sie nicht erstaunen, Frau Abgeordnete – die Dynamisierung der drei Milliarden, begonnen mit den anderthalb Milliarden des Bundes. Warum ist das so, Frau Rhein? 40 Milliarden Euro brauchen wir für den deutschen ÖPNV im Jahr an Kosten. 40 Milliarden! Wer will, dass das weniger wird, kann gerne über Strukturen reden, redet aber auch schnell über die Produktivität der Beschäftigten. Von diesen 40 Milliarden refinanzieren wir 12,5 Milliarden, Frau Rhein, über Fahrgeldeinnahmen. Hier wird ein Popanz aufgebaut, als sei das das meiste, als würde irgendwas rausgepresst aus den Kunden. Das ist bei Weitem nicht so. 12,5 Milliarden der 40 Milliarden, die wir brauchen, holen wir uns vom Kunden, wenn man so will, über Tickets. Den Rest zahlt die öffentliche Hand, der Bund über das GVFG, Reg-Mittel und anderes. Die Länder zahlen und vor allem, lieber Herr Kiel d'Aragon, die Kommunen mit über 40 Prozent. Und deshalb ist es so wichtig – und wir freuen uns darüber –, dass CDU/CSU und SPD gesagt haben, wir brauchen einen Modernisierungspakt ÖPNV, um dort die ÖPNV-Finanzierung zu regeln. In diesem Rahmen klären wir auch die Frage des Geldes für das Deutschlandticket. Insofern ist bei der Frage zur Governance, wer wofür zuständig ist, die Antwort: vor allem die Länder. Die müssen im Verhandlungsweg von den Punkten überzeugt werden, die der Bund für geboten hält.

Mitnahme. Ich will niemanden, Markus Raupp, erschüttern. Aber ich bin genauso wie Ralf Damde erschüttert darüber, dass es uns nicht gelungen ist, zu sagen, ein bundesweites Ticket hat einmal Tarifbestimmungen, die für das ganze Land gelten. Warum ist das so? Weil ein Verbund XY sagt, bei mir ist immer schon im Monatsticket die Fahrradmitnahme drin, also kann ich das beim Deutschlandticket vor Ort nicht anders machen. Wir hatten nicht die Kraft – ehrlicherweise Bund und Länder auch nicht – uns zu sagen: „Doch, könnt ihr schon!“ Wir machen ein bundesweites Ticket, für das alle Tarifbestimmungen gelten, überall gleich: zweite Klasse, keinerlei Mitnahme oder eben doch eine Mitnahme. Wir haben schon Probleme damit, Hund und Ehemann zu definieren. Letzteres ist natürlich nur



ein Scherz. Und insofern ist unsere herzliche Einladung an die Fraktionen der Regierung, aber auch an alle anderen, die glauben, Verkehrspolitik ist Sozialpolitik, sich an dieser Debatte zu beteiligen und mit uns dafür zu sorgen, dass Bund, Länder, Kommunen und die Branche Tarifbestimmungen vereinbaren, die fürs ganze Land gelten, damit Ralf Damdes Frau von Ulm nach Stuttgart das Fahrrad mitnehmen darf. Da wäre uns sehr geholfen. Ich will noch einmal sagen, der Bund hat im Moment vor allem zwei Aufgaben: Klären Sie die offenen Punkte: Regionalisierungsgesetz 2030, anderthalb Milliarden – wenn es nach uns geht plus Dynamisierung – und sorgen Sie dafür, dass die Bundesministerien mit uns dafür streiten, eine Governance aufzubauen, die am Ende übrigens aus den Unternehmen, Aufgabenträgern, Verbänden und den Beschäftigten nicht nur Betroffene macht, sondern auch Beteiligte. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste, Kollegin Broßart!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Herr Prof. Dr. Krämer, Frau Rhein hat die Studie zum 29-Euro-Ticket angesprochen. Das finde ich sehr schön, das ist Ihre Studie. Können Sie ausführen, welchen Effekt der Preis auf die Nutzungszahlen hat, welche Einnahmen dadurch generiert würden, wie hoch das Verlagerungspotenzial im Sinne der Verkehrswende ist und welche externen Kosten, zum Beispiel für Klimaschäden, dadurch eingespart werden könnten, dass man den Ticketpreis auf 29 Euro senkt?

Prof. Dr. Andreas Krämer (exeo): Es ist korrekt, dass wir die Studie durchgeführt haben. Wir haben die 29 Euro nicht in den Raum gestellt, sondern wir haben das bewertet, und zwar mit den positiven und negativen Effekten. Es gab von Greenpeace eine Vorgängerstudie, die versucht hat, die Situation eines 29-Euro-Tickets neutral zu rechnen im Sinne von, dass sich das selbst trägt. Unser Ergebnis ist, dass sich das nicht selbst trägt, wenn man das in der Frage der Zielsetzung der Verkehrswende tatsächlich ernst nimmt und mehr Potenzial aus dem Ticket rausholen möchte. Dann ist natürlich eine Preissenkung ein Mittel, um diesem Ziel zu entsprechen und hier mehr Dynamik reinzubringen. Wir werden bei einer stetigen Preiserhöhung Dynamik verlieren, da muss man kein Prophet sein. Das Thema stabilisiert sich, die Nachfrageeffekte sind laut Statistischem Bundesamt mehr oder

weniger auf null, da passiert nicht mehr viel. Wenn man tatsächlich noch mal Schub in das Thema reinbringen will, muss man entweder über eine Preissenkung, Zielgruppenangebote oder eben auch Tarifikonditionen nachdenken. Nochmal: Eine starke Absenkung würde natürlich dazu führen, dass wir ein ganz anderes Bestandsvolumen hätten. Man erreicht damit 20, 25 Millionen an Ticketbestand, das ist machbar. Bei 29 Euro muss man allerdings auch schauen, dass man keine sprungfixen Kosten induziert, das ist klar. Dazu muss man sich genau anschauen, wie die Auslastung im ÖPNV ist. Meines Erachtens kann die Branche sehr dankbar sein, dass es so etwas wie das Deutschlandticket gibt, denn die Situation ohne Deutschlandticket wäre ziemlich unsympathisch. Mit unsympathisch, salopp gesprochen, meine ich, wir wissen alle, wo wir herkommen. Wir kommen aus dem Drama der Corona-Pandemie. Bis dahin gab es einen Hochlauf und dann hat der Hochlauf aufgehört. Das heißt, wir wären ohne das Deutschlandticket niemals zu dem alten Zustand zurückgekommen – auch wenn sich viele das erhoffen –, denn wir haben wegen Effekten wie Homeoffice usw. ein verändertes Mobilitätsverhalten. Das Deutschlandticket hat da einen großen Schub gebracht mit der Chance, auch weiter ausgestaltet zu werden in Richtung Potenzialerschöpfung. Damit ich jetzt nicht falsch verstanden werde: Das kostet Geld! Dazu muss es einen Konsens geben, dass man den ÖPNV komplett neu aufstellt, dass man klare Ziele mit dem Deutschlandticket verbindet und eine Finanzierung sicherstellt, die endlich beendet, dass wir die nächsten fünf Jahre jedes Jahr wieder über hohe Preissteigerungen und Finanzierungslücken sprechen, was irgendwann in der Bevölkerung den Eindruck hinterlässt, das Thema ist im Prinzip tot. Das wäre dann wirklich ein Drama.

Vorsitzender: Herr Pantisano!

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke): Vielen Dank! Eine Frage an Frau Rhein. Die Deutsche Umwelthilfe führt aktuell eine Klage gegen das aufgeweichte Umweltgesetz vor dem Bundesverfassungsgericht. Wenn die Deutsche Umwelthilfe dieses Verfahren gewinnen würde, würde das Auswirkungen auf alle Bereiche haben, auch auf den Verkehrssektor, der bisher jedes Jahr seine Klimaziele verfehlt. Welche Rolle spielt der ÖPNV in diesem Zusammenhang für den Klimaschutz? Ist es denkbar, verbindliche Klimaziele für den ÖPNV-Bereich



zu formulieren?

Hanna Rhein (DUH): Ich gehe vielleicht noch einmal einen Schritt zurück. Ich glaube, eine Zahl, die hier noch nicht gefallen ist, ist, welche CO₂-Einsparung durch das Deutschlandticket bereits erzielt wurde, oder im Jahr 2024. Herr Krämer kann das besser sagen, da es auch aus seiner Studie kommt. Aber es sind 4,2 bis 6,2 Millionen Tonnen CO₂, die pro Jahr gespart wurden bei einem Preis von 49 Euro, wenn ich da richtig liege. Wenn der Preis weiter steigt, wird diese Zahl auch wieder geringer. Das haben wir gerade schon ausführlich diskutiert. Es ist klar, es gab auch mal das Ziel, bis 2030 die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verdoppeln. Ich weiß nicht, ob man daran noch festhält. Es wirkt auf mich jedenfalls nicht so. Aber es ist eigentlich klar, wenn man die Klimaziele erreichen möchte, muss der ÖPNV ausgebaut werden. Das sagen auch alle. Dann braucht man aber konkrete Ziele, wie viel Modal Shift man auf den ÖPNV legen muss. Die gibt es eigentlich auch schon. Jetzt aber zu der Frage zurück, was es bedeutet, wenn wir unsere Verfassungsbeschwerde gegen die Bundesregierung gewinnen. Das bedeutet, dass es dann ein Sofortprogramm geben muss, bzw. Maßnahmen braucht, die sofort wirken. Wir haben beim Deutschlandticket relativ schnell gesehen, dass Maßnahmen mit einem niedrigen Preis sofort wirken können. Das 9-Euro-Ticket war eigentlich das beste Beispiel dafür, wie wir relativ schnell, relativ viele Leute ins Ticket bekommen. Man sagt zwar, es sind viele mit dem ÖPNV gefahren, die sonst vielleicht nicht gefahren wären. Es gibt aber auch diverse Studien zu den Effekten des ÖPNV. Ich sage jetzt nicht, dass ich zum 9-Euro-Ticket zurück möchte. Aber das sind Maßnahmen, die sofort wirken. Und beim 9-Euro-Ticket ging das ja auch sehr schnell. Dann hatten wir das ein paar Monate und haben gesehen, hopsala, da passiert etwas. Insofern gehe ich stark davon aus, wenn man sich Gedanken darüber macht, wie man Emissionen im Verkehrssektor einsparen kann, dass der ÖPNV auch eine ganz wichtige Säule ist. Bei Maßnahmen, die sofort greifen, wäre das definitiv eine Maßnahme, die in Betracht gezogen werden müsste.

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke): Vielen Dank! Wir als Linke würden gerne zum 9-Euro-Ticket zurück, fordern das auch, und einen Nulltarif für bestimmte Gruppen. Es wurde aufgezeigt, dass die Preisregulierung eben steuert, wie viele Menschen

den ÖPNV nutzen und wie sich das auf das Klima auswirkt.

Vorsitzender: Okay, ich schaue auf die Uhr. Wir haben gesagt, wir machen bis 13 Uhr. Dann können wir auch eine vierte Runde anschließen. Für die Unionsfraktion, Herr Donth!

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich hätte noch eine Frage an Herrn Neumann.

Stadt/Land: Wir haben schon gehört, dass da ein Schwerpunkt liegt. Halten Sie es tatsächlich auch für die kleineren Mitglieder Ihres Verbandes für richtig, wenn es rein nach den Ticketkäufen geht? Oder wäre aus Ihrer Sicht eine Basisfinanzierung, also ein Sockel, erforderlich und nur ein Teil des Geldes käme dann über die tatsächlichen Nutzer?

Kai Neumann (bdo): Stufe 2 ist die Verteilung der Verkäufe aus den Ticketeinnahmen auf die Postleitzahlen der Kaufenden und dann auf die Länder. Dann wird innerhalb der Länder nach einem bestimmten Schlüssel wieder unterverteilt. Aber jetzt mal das Fernziel: Stufe 3. Da geht es nicht so sehr darum, dass derjenige, der verkauft, Vorteile davon hat, sondern derjenige, der befördert. Wir werden eine Situation haben, wo auch dann in der Stufe 3 der Marktanteil der DB wahrscheinlich irgendwo bei 30, 35 Prozent liegen wird. Das gönnen wir denen. Aber die befördern ja nicht 35 Prozent der Menschen, sondern das sind tatsächlich die Unternehmen vor Ort. Nach allem, was wir von unseren Unternehmen gehört haben, sind die Busse voller als 2019. Das heißt, die haben die Corona-Delle wieder überwunden und entsprechend auch mehr Fahrgäste, weil es vielleicht in den ländlichen Regionen nicht so viele Möglichkeiten für Homeoffice gibt. Daher sollte auch der Anreiz bestehen, dass man für mehr beförderte Menschen auch mehr Geld bekommt. Das muss immer zusammengedacht werden. Wir haben natürlich auf der einen Seite die Erlöse aus den Ticketeinnahmen, die entsprechend der Beförderungsleistung verteilt werden. Dann haben wir auch noch die Ausgleichsmittel. Die sind auf jeden Fall der Sockel, der da sein muss, damit die Unternehmen auch eine gewisse Planbarkeit haben. Mit dem Modell der Pauschalierung, wo der Ausgleichsbetrag pro Aufgabenträger festgeschrieben wird, hat man ein Instrument, mit dem man einen gewissen Sockel herstellen kann. Allerdings – da bin ich auch bei Thomas Kiel d’Aragon – gibt es angeblich eine Deckungslücke von 200 Millionen Euro, wie Minister Herrmann



gesagt hat. Wenn man sich die Zahlen der entsprechenden Arbeitsgruppen anguckt, bleiben beim Konzept der Pauschalierung am Ende 200 Millionen Euro weniger bei den Unternehmen und Verbänden hängen als beim Rettungsschirm. Da müssen wir abwarten, wie sich das entwickelt.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank! Die zweite Frage nochmal an Herrn Dr. Raupp: Es wurde gerade schon angesprochen, es kommt immer der Vorwurf, vor allem auch von der Bundesseite, vor allem auch gegenüber Baden-Württemberg: die Zahl der Verbünde. Welches Einsparpotenzial sehen Sie da? Ist es so einfach mit einem Federstrich möglich, wenn man alle Verbünde auflöst? Sie sind auch Teil eines solchen Verbundes. Was würde man denn tatsächlich an Geld einsparen, auch wenn man dann darauf verzichten könnte, die Farbe der Busse jedes Mal neu auszuschriften?

Dr. **Markus Raupp** (SSB): Herzlichen Dank für die Frage! Wenn man aus Baden-Württemberg kommt, kommt man nicht umhin, über die Verbundstrukturen zu sprechen. Ich muss Herrn Damde etwas korrigieren: Wir haben keine 26 Verbünde, wir haben jetzt noch 19. Aber es sind immer noch zu viele. Da muss man sicherlich perspektivisch ran. Nur die Frage ist natürlich, in welchem Zeitraum und welche Effekte stecken dahinter. Da bin ich auch bei Herrn Neumann. Die 200 Millionen werden wir nicht am 1. Januar 2026 realisieren können. Nichtsdestotrotz gibt es natürlich Einsparpotenziale. Aber was mir wichtig ist, viele Unternehmen investieren schon seit Jahren in die Digitalisierung. Die Effekte, die aus den Investitionen resultieren, sind nicht alle auf das Deutschlandticket zurückzuführen. Wenn ich eine Reinvestition in Automaten habe, weil ich weniger Stückzahlen verkaufe und ich kann dann weniger Automaten anschaffen, das kommt ein Stück weit zeitverzögert zu den Investitionen. Ich warne ein Stück weit davor, wenn man dann auch sagt, wer hat die Pauschalierung und wer gibt die unternehmerische Verantwortung wieder zurück, dann alle Effekte einsammeln zu wollen und zu sagen, die Effekte, die man aus Mengenwirkungen oder aus Einsparungen hat, werden alle auf die Finanzierung des Deutschlandtickets angerechnet. Ich glaube, das wäre nicht ganz anreizkonform mit den Strukturen vor Ort. Nichtsdestotrotz gibt es die Einsparpotenziale. Alexander Möller hat es angesprochen: Verzicht auf Bargeld in den

Bussen, Abschaffung der Entwerter, Verzicht auf entwertbare Mehrfahrtenkarten, das sind Dinge, die man relativ kurzfristig machen kann. Es gibt weiterführende Themen, die ein Stück weit länger brauchen, wie beispielsweise das Zusammenführen von Kundenhintergrundsystemen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Und Herr von Zons!

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Vielen Dank! Meine Frage geht an Herrn Möller vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Herr Möller, Sie haben eben schon die Robotaxis angesprochen. Während in den USA und China bereits hunderttausende Robotaxis im Regelbetrieb fahren, steckt Deutschland noch tief in der Testphase. Im Mai 2024 begann das Projekt KIRA im Rhein-Main-Gebiet. Vielleicht ist es typisch deutsch, dass in Deutschland Unternehmen aus dem Nahverkehrsbereich, also Deutsche Bahn und Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Federführung übernommen haben für ein Projekt, das manche Busfahrten ersetzen kann. In den USA und China sind die Treiber eher private und börsennotierte Taxiunternehmen. Sind wir da nicht viel zu langsam? Wissenschaftlich begleitet wird KIRA auch vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, deshalb meine Fragen. Wird der KIRA-Test 2026 verlängert? Wann endet die Testphase und wann geht der reguläre Betrieb los? Zweitens: Gibt es Mitglieder im VDV, die Robotaxis im SPNV einsetzen wollen? Und schließlich drittens: Wenn dem so ist, welche Auswirkungen kann dies auf das Deutschlandticket haben? Konkret: Sollen Robotaxis mit dem Deutschlandticket nutzbar werden? Wenn ja, wer finanziert die Investitionen in diese zusätzlichen Angebote? Danke!

Alexander Möller (VDV): Vielleicht fange ich an mit einer Begriffsklärung, Herr Abgeordneter. Robotaxis im SPNV sind begrifflich auszuschließen. Was wir haben, ist automatisierter SPNV, übrigens in Nürnberg bereits zu besichtigen. Im Rahmen der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Novellierung plant die Bundesregierung zu meiner persönlichen Freude die Finanzierung von Magnetschwebbahnen aus dem GVFG zu ermöglichen. Wir sind ein bisschen erstaunt über die Schwerpunktsetzung in der Reihenfolge, aber die Koalition wird sich dabei etwas gedacht haben. Was werden wir dann diskutieren, wenn Sie uns zu einer Anhörung, Kollege Donth, einladen! Der VDV freut sich über eine Einladung der Union. Zweite Bemerkung: In der Tat ist KIRA eines von deutschlandweit mehreren



Modellprojekten. Ich teile übrigens Ihre kritische Betrachtung der deutschen Industrie gar nicht. Wir werden im Projekt KIRA 2027 die Typengenehmigung für MOIA-VW haben. So etwas wie eine Typengenehmigung in dieser Form kennen die USA und China nicht, wie Sie wissen. Ihre Zahl der hunderttausenden Robotaxis ist auch nicht ganz korrekt, weder hunderttausend in China noch in den USA. Aber richtig ist, dass wir in den USA mit Waymo extreme Erfolge sehen. Die haben aber auch eine ganz andere Regulierung. Wenn Sie diese Regulierung in Deutschland abschaffen wollen, was möglicherweise Ihrer Politik entspricht, dagegen wäre nichts zu sagen, dann könnte man auch bei der Geschwindigkeit anders agieren. Wir haben höhere Sicherheitsvorschriften als in den Bundesstaaten der USA, aber auch als in China.

Der letzte Punkt ist die Frage der Beteiligung der Verkehrsunternehmen vor Ort, der Mitgliedsunternehmen des VDV. In der Tat haben wir unterschiedliche Finanzierungen für solche Projekte vor Ort. Ich will Ihnen sagen, das hat damit zu tun, wie vor Ort in den Landkreisen die Politik solche Themen begleitet. Die Politik muss solche Projekte unterstützen. Deshalb habe ich mir mal angeguckt, wie die AfD in den Landkreisen in Deutschland zu solchen Busprojekten steht: Ablehnung der AfD Osnabrück des Rufbussystems im Landkreis Osnabrück, Forderung der AfD Freudenstadt: „Abschaffung Nationalparkbus“ im Landkreis Freudenstadt, Salzgitter-AfD fordert Reduzierung des Nahverkehrs, AfD im Landkreis Mayen-Koblenz fordert Reduzierung der Buslinien, AfD-Kreisverband Altenkirchen: „Kein Krieg gegen das Auto“, Landkreis Barnim unterstützt Verein Wriezener Bahn – AfD kritisiert das Vorgehen, Abschaffung der Tarifbindung im ÖPNV Sachsen-Anhalt durch die AfD. Diese Beispiele zeigen, wir haben bei Ihnen ein Argumentationsproblem, in unsere Produkte und Leistungen zu investieren. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann Frau Cademartori!

Abg. **Isabel Cademartori (SPD):** Vielen Dank! Dr. Raupp, ich würde Sie gerne fragen, wie weit es in Ihrem Verkehrsverbund mit der Digitalisierung beim Kunden gediehen ist. Haben Sie einen Überblick, wie viele Kunden ungefähr das Deutschlandticket bereits digital nutzen? Was könnten wir da noch für Potenziale heben, wenn wir in irgendeiner Form mehr Druck ausüben, damit wir weniger Pa-

piertickets haben? Hätte das aber aus Ihrer Sicht auch negative Auswirkungen oder größere Kundenbeschwerden zur Folge, wenn wir uns stärker in diese Richtung bewegen?

Dr. Markus Raupp (SSB): Herzlichen Dank für die Frage! Wie bereits gesagt, wir sind schon seit 2012 dabei zu digitalisieren. Das ist wirklich wahr. Wir haben in Stuttgart eines der ersten Handytickets eingeführt. Wir waren dort immer ganz weit vorn mit dabei und hatten natürlich irgendwann schon die Hoffnung, dass man auch Einsparpotenziale realisieren kann. Aber wir sind ein kommunales Unternehmen und haben auch den Auftrag der Daseinsvorsorge. Das wird auch von unserem Aufgabenträger der Stadt Stuttgart gewünscht. Daher verkaufen wir das Deutschlandticket tatsächlich auch in unseren Kundenzentren, und nicht zu wenig. Wir lehnen niemanden ab und wollen auch niemanden zwingen. Ich sage das ganz bewusst so. Das ist nach wie vor eine erkleckliche Zahl von 30.000 bis 40.000 Deutschlandtickets jedes Jahr bei einem Gesamtvolumen von 280.000. Das ist nicht die Riesenmenge, aber wir waren auch schon vor der Einführung des Deutschlandtickets bei einer Digitalisierungsquote von um die 50 Prozent. Das steigt auch weiter an.

Abg. **Isabel Cademartori (SPD):** Dann würde ich daran anschließend Herrn Kiel d'Aragon noch einmal fragen, wie es aus Sicht des Städtetages zu bewerten ist, wenn wir stärker in die digitale Vermarktung gehen. Würden Sie das unterstützen? Können Sie das unterstützen? Oder haben Sie da eher Bedenken, dass dies Teile der Bevölkerung vom ÖPNV ausschließen könnte?

Thomas Kiel d'Aragon (DST): Die Frage ist gar nicht so einfach. Die ist mit Ja und Nein zu beantworten. Das hängt auch ein bisschen von der Digitalisierung ab. Bei uns schlagen dann jedenfalls die Kundinnen und Kunden auf, die weder das eine noch das andere haben, also im digitalen Bereich, denen man dann am Schalter helfen muss. Aber dafür gibt es Möglichkeiten. Es soll keiner außen vor bleiben und es ist auch gut und richtig so, dass wir als Kommunen gegenüber bestimmten Bevölkerungsgruppen diese Daseinsvorsorge machen. Auch der ÖPNV ist eine solche Daseinsvorsorge und muss für alle da sein. Ansonsten Digitalisierung: Ja! Ich glaube auch, dass wir mit den Digitalisierungsprojekten, die hier vorgeschlagen wurden, große Leistungen erbringen können. Insofern ist das der



Weg, den wir gehen müssen. Da sind wir, glaube ich, auch insgesamt zu zögerlich. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Broßart!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich habe eine Frage an Herrn Damde. Die Bahn kämpft aktuell mit Verspätungen und verschiedenen Problemen. Häufig ist die Bahn dafür nicht verantwortlich, aber von den KundInnen wird es ebenso wahrgenommen. Viele sagen mir dann aber, sie pendeln jetzt trotzdem noch mit dem Zug, denn das Deutschlandticket ist günstig und attraktiv, auch gegenüber dem Auto. Wie wird sich denn nach Ihrer Einschätzung die Attraktivität der Bahn in den Augen der Kundinnen und Kunden entwickeln, wenn die wahrgenommene Leistung schlecht ist und der Preis dann auch noch immer höher wird?

Ralf Damde (BR DB): Schwierig, mich da hineinzuversetzen. Richtig ist, dass wir ein Problem mit der Pünktlichkeit haben. Richtig ist, dass seit 30 Jahren die Bahninfrastruktur vernachlässigt wurde. Die Auswirkungen kommen jetzt. Deshalb ist auch die Preisfrage immer eine Frage des Angebots. Wenn zu sehr vom Preis gesteuert wird, muss man auch den Verkehrsunternehmen – im Übrigen nicht nur der Bahn, sondern allen – die Chance geben, das Angebot auszubauen. Andernfalls erleben wir Dinge, die wir beim 9-Euro-Ticket gesehen haben, die wollen wir eigentlich nicht wieder erleben. Wir müssen auch am Angebot arbeiten. Das eine ist der Preis, da bin ich völlig dabei, aber das andere ist das Angebot. Wir merken, dass wir da, wo wir das vernünftig machen, wie zwischen Frankfurt und Mannheim während der Riedbahn-Sanierung, wo wir einen ausgezeichneten Schienenersatzverkehr organisiert hatten, das auch so wahrgenommen wird. Das Ganze schwächelt jetzt etwas zwischen Hamburg und Berlin, weil die Strecke anders ist, die Bevölkerungsdichte anders ist und die Busse etwas länger fahren müssen. Da muss man nachjustieren. Der Fernverkehr hat durch dieses Thema auf längeren Relationen ein Problem. Das muss man dann auch in der Zukunft vernünftig gestalten: Wir haben eine neue Chefin bekommen, es gibt ein Rahmenpapier des Bundesministeriums für Verkehr, mit Licht und Schatten. Da muss man gucken, wie man das eine oder andere hinkriegt. Ein Kollege sagt immer zu mir, wenn man ein vernünftiges Fahrzeug und ein vernünftiges Angebot hat, kriegt man auch die Leute an Bord. Wenn ich jetzt noch-

mal ins Regionalisierungsgesetz einsteige: Mit einem schönen Fahrzeug, mit einem schönen Innenraum und mit einer vernünftigen Ausstattung, nicht high-end, kann man auch Zufriedenheitswerte wie in Bayern bei den Regio-Netzen erzielen, die trotz Verspätungen von den Kunden positiv wahrgenommen werden. Wir haben Probleme, wir werden auch weitere bekommen. Der Preis spielt am Ende sicherlich eine Rolle. Ich bin an vielen Stellen dabei. Meine Frau nutzt das Deutschlandticket persönlich. Die wird es nicht abbestellen, allerdings nutzt sie es nur dreimal im Monat. Aber es ist halt auch ganz angenehm, wenn man mal auf einer Städtereise unterwegs ist und braucht sich nicht um den Verbundtarif-Wirrwarr zu kümmern, sondern kann einfach einsteigen. Ja, das ist Luxus. Aber der Preis wird an einen Punkt kommen, an dem sie es nicht mehr machen wird. Ein Kollege sagt auch zu mir, er warte lieber in der Verspätung im Rolls-Royce als im Fiat 500.

Vorsitzender: Herr Pantisano!

Abg. **Luigi Pantisano** (Die Linke): Vielen Dank! Ich möchte da anschließen mit einer Frage an Herrn Krämer. Haben Sie Zahlen, wie viele der Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets auch außerhalb ihrer Region oder ihres Bundeslandes das Ticket nutzen? Haben Sie mal Überlegungen angestellt, inwieweit es in der Tariflogik des Deutschlandtickets auch Tickets geben könnte, die darunter liegen, die nur regional oder auf Ebene der Bundesländer genutzt werden könnten? Wir haben zum Beispiel in Baden-Württemberg das „D-Ticket JugendBW“. Mein elfjähriger Sohn fährt nicht nach Berlin und fährt da mit dem Deutschlandticket durch die Gegend, sondern nutzt es zu 99 Prozent in der Stadt Stuttgart. Die Preisangleichung basiert aber dennoch auf dieser Logik, dass man damit landesweit fahren kann. Gibt es da von Ihrer Seite Überlegungen oder Untersuchungen, die in der Finanzierung eine neue Logik eröffnen könnten?

Prof. Dr. Andreas Krämer (exeo): Danke für die Frage! Es gibt natürlich eine Reihe von Untersuchungen. Ich glaube, da gibt es ein relativ eindeutiges Bild. Bei vielem kann man streiten, aber es gibt Einigkeit darüber, dass ein relativ geringer Anteil der Fahrten über die Verbundgrenzen oder die Landesgrenzen hinausgeht. Das heißt aber nicht, dass das Ticket deswegen uninteressant ist, weil genau diese Strukturen so sind. Genau das Gegenteil ist der Fall. Ich zeige jetzt mal die Gegenperspektive.



Wo würden wir denn heute stehen, wenn 75 Prozent der Fahrten über längere Destinationen gingen und nicht vor Ort? Dann wäre das Ticket unfinanzierbar. Es wäre längst abgeschafft worden, weil die Kannibalisierung so stark wäre, dass es einfach nicht tragbar wäre, abgesehen von den Kapazitätsspitzen. Das Ticket wirkt da, wo ÖPNV stattfindet, im Nahbereich. Meines Erachtens gibt es überhaupt keinen Dissens darüber. Ich würde das ehrlich gesagt auch nicht verändern, da die bundesweite Nutzung ein sogenannter Potenzialnutzen ist. Wir sehen in ganz vielen Bereichen, dass Personen einen Nutzen darin sehen, Potenzial zu haben. Ich könnte jetzt 14 Stunden nach Bonn mit dem Regionalzug zurückfahren, tue das aber nicht. Aber das Potenzial gibt eine Befriedigung, einen Nutzen. Das darf man nicht unterschätzen. Wir haben über Bargeld gesprochen. Das ist auch so ein Potenzialnutzen. Diesen Potenzialnutzen haben wir im Deutschlandticket. Das jetzt zurückzufahren, ginge wieder ein bisschen in Richtung Kleinstaaterei, weil die Logik im Pricing – das ist mein Fachgebiet – ist, wenn ich das zurücksetze, kann ich natürlich unterhalb des Deutschlandtickets andere Zonen schaffen. Es würde aber dazu führen, dass die Nachfrage auseinanderläuft. Die Leute, die ohnehin zu Hause fahren, würden sich dann das günstige Ticket nehmen. Die Personen, die sowieso längere Strecken fahren, nehmen sich dann das Deutschlandticket, das dann teurer werden müsste. Das heißt, die Nachfrage würde auseinander gehen. Ich persönlich halte das nicht für den richtigen Weg. Ich halte es für den richtigen Weg, darüber nachzudenken, wie man

mehr aus dem Potenzial des ÖPNV herausholt und nicht mehr verwaltet und hin und her differenziert. Nochmal: Wir haben ein riesiges Potenzial gehabt zu 49 Euro. Wir haben auch noch ein Potenzial zu 58. Wir haben wahrscheinlich auch noch ein Zusatzpotenzial bei 63. Aber irgendwann läuft sich das natürlich tot. Das muss man einfach sehen. Es gibt diese Personen, die vorher 120 Euro bezahlt haben, mein Sohn fürs Pendeln Bonn-Köln 259 Euro pro Monat. Dass der sich freut, ist klar. Und dass das eine Kannibalisierung ist, ist auch klar. Aber mehr als die Hälfte der Personen im Deutschlandticket sind sogenannte Neu-Abo-Kunden. Das heißt, sie haben früher keine Zeitkarte im Abo besessen. Da sind dann eben auch Personen dabei wie Ihre Frau, Herr Damde. Ich finde das gar nicht so schlecht, wenn sie sich den Luxus gönnt, zu 58 Euro dreimal das Ticket zu nutzen, denn sie hat nämlich einen super Potenzialnutzen. Korrekt? Sie sagt, ich habe das Ding, wenn ich fahren will, fahre ich. Meistens fahre ich nicht. Trotzdem toll. Warum sollte man an diesem Nutzen etwas ändern? Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Fast eine Punktlandung, was die Uhrzeit angeht. Ich darf mich ausdrücklich bedanken bei den Auskunftspersonen, den Kolleginnen und Kollegen und den Besucherinnen und Besuchern. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss der Sitzung: 13:04 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender