

mobifair e. V. | Weilburger Str. 24 | 60326 Frankfurt/Main

Bundesministerium für Verkehr
Referat E 11

per Mail: [REDACTED]

29.07.2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf zum 11. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne machen wir von der Möglichkeit Gebrauch, zu dem vorliegenden o.g. Referentenentwurf des Ministeriums für Verkehr, auch trotz der überaus kurzen Fristen unsere Bewertung und Vorschläge zu übermitteln. Vorab möchten wir anmerken, dass wir eine Frist von nur wenigen Tagen, noch dazu in der Hauptferienzeit bezogen auf die Bedeutung einer demokratischen Beteiligung an Gesetzgebungsprozessen prinzipiell für unangemessen halten.

Zu dem vorliegenden Referentenentwurf möchten wir wie folgt Stellung nehmen.

Wir begrüßen es, dass nun für das kommende Jahr 2026 die nötige Finanzierungssicherheit geschaffen wird, um das Deutschlandticket abzusichern. Über die Grenzen hinaus hat dieses Ticket für große Aufmerksamkeit gesorgt und bietet für eine wachsende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern eine bezahlbare und bundesweit nutzbare Mobilität.

Jedoch ist es notwendig, aus Sicht der Nutzer, der Aufgabenträger, Unternehmen und der Beschäftigten im Nahverkehr, die Zukunft des Deutschlandtickets auf ein solides Fundament zu stellen. Gebraucht wird eine langfristige Finanzierungsvereinbarung, um die Kosten des Deutschlandtickets für den SPNV und den ÖPNV verlässlich abzusichern. Hierbei steht der Bund in der Verantwortung. Diese verlässliche Absicherung kann auch der vorliegende Referentenentwurf nicht erreichen.

Im Anschluss an den Erlass dieser kurzfristigen Finanzierung für das kommende Jahr, muss aus Sicht von mobifair umgehend gemeinsam mit den Ländern eine verbindliche und langfristige Regelung geschaffen werden.

Für das Jahr 2024 errechnete das Zukunftsnetzwerk ÖPNV einen Verlust von Fahrgeldeinnahmen in Höhe von min. 3,45 Mrd. Euro. Damit verbleibt nach der Finanzierung von Bund und Ländern ein Fehlbetrag von min. 450 Mio. Euro. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Finanzierungslücke im kommenden Jahr durch zusätzliche Ticketeinnahmen geschlossen werden kann. Sie wird sich eher durch steigende Kosten noch vergrößern. Es ist also kein Wunder, dass Aufgabenträger über eine Kürzung von Leistungen nachdenken und fehlender Nachwuchs bei den Beschäftigten nicht gedeckt werden kann, weil die Branche durch fehlende Finanzierungszusagen stark verunsichert ist.

Hohe Verluste müssen derzeit auch von den insgesamt finanziell überlasteten Kommunen getragen werden, denn bislang fehlt eine solide Finanzierung für die Sanierung der lokalen ÖPNV-Infrastruktur und den gemeinwirtschaftlichen Betrieb von ÖPNV-Linien völlig. Dabei sollte doch ein attraktiver und bezahlbarer Öffentlicher Nahverkehr auf der Straße und der Schiene eine der Hauptsäulen zur Erreichung der Klimaziele für Bund und Ländern sein. Während die Bundesregionalisierungsmittel vorrangig zur Finanzierung des SPNV geschaffen wurden, fehlt es bislang an einer verlässlichen Finanzierung für den ÖPNV. Eine solche neu geregelte und eigenständige Finanzierung ist auch im Koalitionsvertrag verankert muss nun zügig umgesetzt werden.

Des Weiteren fordern wir die Aufnahme qualitativer Vorgaben für die Verwendung der Regionalisierungsmittel. Das umfasst geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Beschäftigte und Reisende in den Zügen durch mehr Personal und zusätzliche Sicherheitskräfte, Ausbildung und Personalgewinnung, sowie personenbediente Beratung und Verkauf von Tickets an Bahnhöfen, denn die Zielstellung muss aus Sicht von mobifair ein attraktiver, sicherer und inklusiver Nahverkehr als flächendeckend verfügbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

mobifair hält zudem eigenständige Zusatzregelungen zum Deutschlandticket in einzelnen Ländern für schädlich. Einer der großen Errungenschaften des Tickets war es, die völlig unübersichtliche Zahl an unterschiedlichen Tarifbedingungen der rund 130 Verkehrs- und Tarifverbände incl. der verbundfreien Räume zu vereinheitlichen. Das heutige Flickengerüst ist weder Nutzerfreundlich, noch hilft es, die Finanzierungssicherheit für das Deutschlandticket zu verbessern. Zu beachten ist aus unserer Sicht allerdings, dass es sinnvolle Ergänzungen oder Rabattangebote für bestimmte Zielgruppen geben sollte. Diese sollten jedoch wie das Ticket selbst, einheitlich und bundesweit geregelt werden. Der Bund muss zudem Anreize schaffen, die Tariflandschaft im Nahverkehr, mit dem Deutschlandticket als Rahmenangebot, stark zu vereinfachen und die Anzahl der Verkehrsverbände in drastisch zu reduzieren. Die damaligen Gründe zur lokalen oder regionalen Begrenzung von Verbänden

sind durch den technischen Fortschritt heute nicht mehr gültig und schaffen zusätzliche Barrieren sowie Kosten.

Dass sich jeder Euro an Investitionen in einen leistungs- und zukunftsfähigen Öffentlichen Nahverkehr auf der Straße und er Schiene lohnt, bestätigt auch die kürzlich veröffentlichte Studie unter der Leitung der technischen Universität München im Auftrag der Initiative Zukunft Nahverkehr, die errechnete, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Nahverkehrs bereits heute dreimal so hoch ist, wie die Kosten und noch über weitere Potentiale verfügt.

Wie gewünscht weisen wir darauf hin, dass **mobifair e.V. von der Eintragungspflicht** im Lobbyregister des Deutschen Bundestages aufgrund nachfolgender Gründe **ausgenommen** ist.

Für den Verein mobifair e.V. besteht gem. des LobbyRG, § 2, Abs. 2 Nr. 7, bzw. im Handbuch zum Lobbyregister, 2.2.3.1, Nr. 4 als **Interessenvertretung für Arbeitnehmende und Arbeitgebende** in der Mobilitätswirtschaft, **geschützt durch GG Art. 9, Abs. 3 keine Eintragungspflicht**. Die Begründung der Anwendung dieser Ausnahme ergibt sich aus dem Vereinszweck unseres gemeinnützigen Vereins mobifair e.V. gem. § 2, Abs.2 der Satzung: *"Zweck des Vereins ist die Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung und die Förderung des Umweltschutzes. Weiteres Ziel des Vereins ist der Schutz der Verbraucher vor unseriösen, sittenwidrigen und/oder kriminellen Verhalten im Geschäftsleben; insbesondere abhängig Beschäftigter und Unternehmen, vor allem in der Verkehrs- und Mobilitätswirtschaft und den verkehrsnahen Dienstleistungsbereichen."*

Für weitere Fragen und Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung,

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Dirk Schlömer

Vorsitzender des Vorstands