

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP  
– Drucksache 20/1739 –**

### **Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

#### **A. Problem**

Die COVID-19-Pandemie hat zu erheblichen finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geführt. Aufgrund des Andauerns der COVID-19-Pandemie wird auch im Jahr 2022 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet.

Der völkerrechtswidrige Angriff Russlands auf die Ukraine hat die ohnehin angespannte Lage auf den Energiemärkten drastisch verschärft. Die stark steigenden Kosten für Strom, Lebensmittel, Heizung und Mobilität sind für viele Bürgerinnen und Bürger zu einer großen Belastung geworden. Um diese Belastungen kurzfristig abzufedern, hat die Regierungskoalition Ende März ein Entlastungspaket geschnürt, das u. a. ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket für drei Monate beinhaltet. Neben der finanziellen Entlastung der Bürgerinnen und Bürger soll die Maßnahme einen Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Energieeinsparung setzen.

#### **B. Lösung**

Die Regionalisierungsmittel werden im Jahr 2022 nochmals um insgesamt 3,7 Milliarden Euro erhöht. Die Summe setzt sich zusammen aus 1,2 Milliarden Euro für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile und 2,5 Milliarden Euro für die Umsetzung des „9 für 90“-Tickets.

Für den Zeitraum Juni bis August 2022 wird ein Tarif angeboten, der für ein Entgelt von 9 Euro pro Kalendermonat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht. Die Umsetzung des 9-Euro-Tickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder, wobei der Bund zu diesem Zweck eine pauschale Summe zur Abgeltung aller damit verbundenen Kosten zur Verfügung stellt.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.**

**C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/1739 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

1. Der Änderungsbefehl wird wie folgt gefasst:

„In § 7 werden die Absätze 6 bis 10 durch die folgenden Absätze 6 bis 13 ersetzt:“

2. Folgender Absatz 13 wird angefügt:

„(13) Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag jeweils zum Ende der Jahre 2021 bis 2023 über den aktuellen Sachstand. Darüber hinaus erstellt die Bundesregierung aus den von den Ländern gemäß Absatz 12 Satz 1 Nummer 4 vorgelegten Nachweisen einen Gesamtbericht, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“

Berlin, den 17. Mai 2022

**Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Mike Moncsek**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Mike Moncsek

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf **Drucksache 20/1739** in seiner 34. Sitzung am 12. Mai 2022 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung und gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Durch den Gesetzentwurf soll im Wesentlichen eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 nochmals um insgesamt 3,7 Milliarden Euro erfolgen. Die Summe setzt sich zusammen aus 1,2 Milliarden Euro für den Ausgleich pandemiebedingter finanzieller Nachteile und 2,5 Milliarden Euro für die Umsetzung des „9 für 90“-Tickets.

Die Verteilung der zusätzlichen Mittel zum Ausgleich der pandemiebedingten finanziellen Nachteile auf die Länder soll auf der Basis der bislang in den Jahren 2020 und 2021 eingetretenen finanziellen Nachteile erfolgen. Der Bund soll sich zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile im ÖPNV beteiligen. Die Länder sollen einen nachträglichen Mittelausgleich entsprechend den in den Jahren 2020, 2021 und 2022 tatsächlich eingetretenen finanziellen Nachteilen vornehmen und dem Bund die Höhe der gesamten finanziellen Nachteile nachweisen. Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln, die auf der Grundlage von § 5 des Regionalisierungsgesetzes ausgezahlt worden sind oder noch werden, soll nicht zulässig sein.

Ein verbilligtes ÖPNV-Ticket („9 für 90“-Ticket bzw. 9-Euro-Ticket) ist ein weiterer wesentlicher Gegenstand des Gesetzes. Für den Zeitraum Juni bis August 2022 soll ein Tarif angeboten werden, der für ein Entgelt von 9 Euro pro Kalendermonat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht. Die Regionalisierungsmittel sollen – wie in Absatz 1 beschrieben – so erhöht werden, dass die Länder in die Lage versetzt werden, das Vorhaben umzusetzen.

#### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 15. Sitzung am 12. Mai 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Annahme.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 8. Sitzung am 27. April 2022 beraten und hat dazu – vorbehaltlich der Überweisung – die Durchführung einer öffentlichen Anhörung am 16. Mai 2022 beschlossen.

In seiner 10. Sitzung am 16. Mai 2022 hat er die öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf sowie zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen“ (Drucksache 20/1733) durchgeführt.

An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: José Luis Castrillo, Vorstand Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR; Robert Dorn, Stellvertretender Geschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr e. V.; Jens Hilgenberg, Leiter Verkehrspolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) Friends of the Earth Germany; Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO); Hilmar von Lojewski, Beigeordneter und Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr beim Deutschen Städtetag; Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH; Rechtsanwalt Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und Dr. Mattias Stoffregen, Geschäftsführer des Bündnisses für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr (MOFAIR e. V.).

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 10. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen.

In seiner 11. Sitzung am 17. Mai 2022, die durch die Präsidentin des Deutschen Bundestages als Sondersitzung auf Antrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP genehmigt wurde, hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Beratung erfolgte gemeinsam mit der Beratung des Antrags der Fraktion DIE LINKE. „Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen“ (Drucksache 20/1733). Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)53) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt. Die Fraktion der AfD hat den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)52) eingebracht:

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

*Der Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Drucksache 20/1739) wird dahingehend geändert, dass Artikel 1, Ziffer 2 – „§ 8 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens 9-Euro-Ticket“ gestrichen wird, sowie Artikel 1, Ziffer 3 wie folgt gefasst wird: „Die Anlage 5 wird durch folgenden Text ersetzt:“, wobei nachfolgend nur noch die Neufassung der Anlage 5, aber nicht mehr die neue Anlage 6 dargestellt wird.*

*Begründung*

*Die öffentliche Anhörung am 16. Mai hat alle Vorbehalte bestätigt, dass es sich beim >9-Euro-Ticket< um ein Experiment mit undefinierten Erwartungen und unsicherem Ausgang handelt. Wenn es ursprüngliche Idee war, Pendler zu unterstützen, werden nun in erster Linie touristische Verkehre gefördert und Freizeitverkehre induziert, die ansonsten nicht stattfinden würden.*

*Die Kapazitätsgrenzen insbesondere im SPNV werden ausgereizt, weil keine wesentlichen Angebotserweiterungen geboten werden. Das Projekt ist schlecht vorbereitet; es gab ausweislich der Informationen der Expertenanhörung weder rechtzeitige und ergebnisoffene Konsultationen mit Städten und Landkreisen noch mit den Verkehrsunternehmen.*

*Die durch die Rabatt-Aktion ausgelöste Kannibalisierung von Schienenfernverkehr und Fernbuslinien wird die Betreiber-Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten stoßen, obgleich diese bereits durch die Corona-Pandemie wirtschaftlich schwer angeschlagen sind. Der deutschen Verkehrslandschaft droht mittel- und langfristig ein großer struktureller Schaden.*

*Insbesondere den ländlichen Räumen wird mit dem 9-Euro-Ticket kaum geholfen. Die in den ländlichen Regionen lebenden Menschen sind von den gestiegenen Benzin- und Dieselpreisen sehr viel stärker betroffen als die in den Städten. Die Probleme des ÖPNV in den ländlichen Räumen sind aber die unzureichenden Angebote. Das 9-Euro-Ticket bringt keinerlei Qualitätsverbesserungen, Taktverdichtungen oder neue Verbindungen. Im Gegenteil ist zu befürchten, dass es durch induzierte Verkehre zu Überfüllungen von Pendlerzügen, mehr Verspätungen und verpassten Anschlüssen kommt. Mit der Rabatt-Aktion 9-Euro-Ticket ist am Ende nicht den wirklich von den steigenden Energiepreisen betroffenen geholfen.*

*Das Experiment 9-Euro-Ticket muss umgehend abgebrochen werden.*

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, für die pandemiebedingt entstandenen Kosten im ÖPNV habe man sich klar positioniert, dass man dafür gemeinsam mit den Ländern einstehen wolle. Dies stelle eine der Komponenten des vorliegenden Gesetzentwurfs dar. Bei dem anderen wesentlichen Element des Gesetzentwurfs gehe es um das 9-Euro-Ticket. Dazu sei in der gestrigen Anhörung noch einmal bestätigt worden, dass es sich dabei um eine sehr gute sozialpolitische Maßnahme handele, die viele Menschen entlasten werde. Sie plädiere dafür, mit dem Änderungsantrag das Gesetz noch um eine Berichtspflicht zu ergänzen, damit es nach den drei Monaten eine substantiierte Evaluation geben werde. Erst nach den drei Monaten könne man beurteilen, welche Wirkung das Projekt eines 9-Euro-Tickets gehabt habe und ob die Erwartungen erfüllt worden seien. Vor diesem Hintergrund könne man auch dem Antrag der Fraktion DIE LINKE, nicht zustimmen, welcher eine Verlängerung ohne eine solche Bewertung fordere.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie widerspreche der Ansicht nicht, dass die Anhörung ergeben habe, dass es sich bei dem 9-Euro-Ticket um ein gutes Sozialprojekt handele. Diese habe aber auch bestätigt, dass im ÖPNV keine „Schnellschüsse“, sondern eine langfristige Planung erforderlich sei. Zudem habe sie ergeben, dass der Bund auch über den Betrag von 2,5 Milliarden Euro hinaus eintreten müsse, wenn er ein 9-Euro-Ticket bestelle und dass man mehr Angebote im ÖPNV anstelle billigerer Tickets benötige. Sie kritisierte, es gebe im Gesetz keine Nachschusspflicht des Bundes, keine Pflicht der Länder, die Mittel umgehend weiterzuleiten, keine Aussage zur Kompensation von Schäden durch Verlagerungseffekte und keinen Ausgleich für gestiegene Produktionskosten. Sie stelle das Ziel, die Nutzer des ÖPNV zu entlasten, nicht in Frage, konstatiere aber, dass man die in schwieriger Situation befindlichen ÖPNV-Unternehmen „im Regen stehen lasse“. Letzteres gelte auch für die Pendlerinnen und Pendler, denn die Sachverständigen hätten nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets einen Preissprung vorhergesagt. Die Erfahrung zeige zudem, dass man vor einer Preissenkung im ÖPNV erst einmal die Basis durch ein ausreichendes Angebot schaffen müsse.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, es handele sich bei dem geplanten 9-Euro-Ticket um eine gute Maßnahme, um viele Menschen zu entlasten. Man habe diese Maßnahme im Rahmen des Entlastungspakets auf den Weg gebracht, weil man gesehen habe, dass die Menschen derzeit durch den Krieg in der Ukraine und durch die Inflation vielfältige Belastungen erlebten. Auch im ÖPNV seien steigende Kosten zu erwarten. Deshalb führe man ein vergünstigtes Ticket für drei Monate ein. Dies geschehe aber auch, weil man sich erhoffe, mehr Menschen für den ÖPNV als einer klima- und umweltfreundlichen Form der Mobilität zu gewinnen. Dies sei auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit zu sehen, dass man bei der Erreichung der Klimaziele schneller werden müsse. Sie begrüße daher, dass man den Gesetzentwurf heute auf den Weg bringe. Die Anhörung habe gezeigt, dass das 9-Euro-Ticket ein einmaliges Experiment sei und es eine große Chance beinhalte, man aber auch die Stärkung des Systems ÖPNV an sich in Angriff nehmen und für eine Verbesserung des Angebotes sorgen müsse. Das seien die nächsten Schritte, die sich an das Gesetz anschließen würden.

Die **Fraktion der FDP** hob hervor, Klimaschutz, Entlastung der Innenstädte und Revitalisierung des ÖPNV seien Ziele, die mit der Einführung des 9-Euro-Tickets einhergingen. Übergeordnetes Ziel der Maßnahme sei es aber, Menschen, die den ÖPNV bereits nutzten oder die eine günstigere Alternative zum Automobil suchten, in einer akuten Energiekrise zu entlasten. Die Anhörung habe gezeigt, dass die Maßnahme unter sozialpolitischen Aspekten ein sehr hohes Maß an Zielerreichung und eine große Zielgenauigkeit gewährleiste und dass die Einführung eines 9-Euro-Tickets dementsprechend notwendig und richtig sei. Über das Primärziel der Entlastung der Menschen hinaus wolle man mit dem 9-Euro-Ticket aber auch dem ÖPNV, der besonders unter der Pandemie gelitten habe, einen Neustart ermöglichen und wolle Menschen wieder neu vom ÖPNV überzeugen. Mit dem 9-Euro-Ticket starte man zudem einen Feldversuch, der zeigen werde, wie der ÖPNV künftig auszugestaltet sei. Auch sie plädiere für eine langfristige Planung im ÖPNV. Diese solle aber nicht davon abhalten, den Menschen in einer akuten Notsituation zu helfen.

Die **Fraktion der AfD** betonte, sie befürworte eine weitgehende Unterstützung des ÖPNV im Hinblick auf die Corona-Epidemie. Der dafür vorgesehen Betrag von 1,5 Milliarden Euro erscheine aber als überzogen. Die öffentliche Anhörung habe bestätigt, dass es sich bei dem 9-Euro-Ticket um ein Experiment mit unsicherem Ausgang handele. Es würden in erster Linie touristische Verkehre und Freizeitverkehre gefördert. Die Kapazitätsgrenzen würden insbesondere im SPNV ausgereizt, weil es keine wesentliche Angebotserweiterung gebe. Das Projekt sei schlecht vorbereitet und durch die Rabatt-Aktion würden Schienenfernverkehr und Fernbuslinien wirtschaftlich geschädigt. Insbesondere dem ländlichen Raum werde mit dem 9-Euro-Ticket kaum geholfen, obwohl die in den ländlichen Regionen lebenden Menschen von den gestiegenen Benzin- und Dieselpreisen sehr viel

stärker betroffen seien. Das Problem des ÖPNV in den ländlichen Räumen sei das unzureichende Angebot. Dem Gesetzentwurf sowie dem verfassungsrechtlich problematischen Antrag der Fraktion DIE LINKE. könne man daher nicht zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** begrüßte die geplante Einführung eines 9-Euro-Tickets als einen Schritt in die richtige Richtung. Dass diese Maßnahme nicht weitgehend genug sei, habe sie bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht. Sie betonte, auch die Sachverständigen bei der gestrigen Anhörung hätten das 9-Euro-Ticket als einen Schritt in die richtige Richtung gewertet. Sie hätten aber auch festgestellt, dass das mit einem Einstieg in den Ausbau des ÖPNV und in eine dauerhafte Ticketpreissenkung verbunden sein müsse. Die Konzepte dafür lägen vor und müssten nun umgesetzt werden. Der Gesetzentwurf sei vor diesem Hintergrund insgesamt enttäuschend und bleibe hinter dem zurück, was man derzeit dringend benötige. Sie betonte, die Kosten für das 9-Euro-Ticket seien im Hinblick auf die dringend benötigte Verkehrswende und im Vergleich zu den sonst derzeit getätigten Ausgaben gering. Nach ihrer Auffassung müssten die Regionalisierungsmittel bereits jetzt deutlicher erhöht werden. Sie plädiere dafür, das „Pokern“ mit den Ländern zu beenden und diesen die geforderten 1,5 Milliarden Euro zu geben. Man stimme dem Gesetzentwurf daher zu, halte aber an den weitergehenden Forderungen fest.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)52 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)53 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD angenommen. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Gesetzentwurfs in der geänderten Fassung.

## B. Besonderer Teil

Aufgrund eines Übertragungsfehlers ist in der Drucksache irrtümlicherweise der § 7 Absatz 13 entfallen und muss nun eingefügt werden.

Berlin, den 17. Mai 2022

**Mike Moncsek**  
Berichtersteller

