

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Dr. Dirk Spaniel, Peter Boehringer, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Dr. Michael Ependiller, Albrecht Glaser, Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Rüdiger Lucassen, Ulrike Schielke-Ziesing, Klaus Stöber, Jörn König, Edgar Naujok, Uwe Schulz, Dr. Harald Weyel und der Fraktion der AfD**

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP**

**– Drucksachen 20/4684, 20/4872 –**

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag macht sich die Empfehlungen des Bundesrechnungshofs im Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zum Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Ausschussdrucksachen 20(8)3474 und 20(15)117) zu Eigen.

Der Deutsche Bundestag rügt, dass der federführende Verkehrsausschuss den Bericht des Bundesrechnungshofs (Ausschussdrucksache 20(15)117) vor der notwendigen Beschlussempfehlung nicht zur Kenntnis genommen hat.

II. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

baldmöglichst einen eigenen Gesetzentwurf vorzulegen, da der seitens der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vorgelegte Entwurf den Interessen des Bundes in weiten Teilen zuwiderläuft. Insbesondere sind die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofs aufzugreifen und dessen Empfehlungen umzusetzen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen:

1. Der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV kann nur dann zuverlässig ermittelt werden, wenn überhaupt feststeht, welche Ziele für den ÖPNV in den kommenden Jahren erreicht werden sollen; eine Erarbeitung eines gemeinsamen Zielbildes ist daher vor weiteren Erhöhungen der Subventionen für den ÖPNV unumgänglich. Die Ergebnisse der aus diesem Grund eingesetzten Bund-Länder-Arbeitsgruppe

(BLAG) in Form eines Ausbau- und Modernisierungspakts für den ÖPNV sind abzuwarten, weil erst dann der tatsächliche zusätzliche Subventionsbedarf feststeht.

2. Da öffentliche Transportmittel in erster Linie jenen Menschen dienen müssen, die zuverlässig, pünktlich und ohne Angst um ihre Sicherheit zu ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz gelangen müssen, brauchen Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel einen höheren Stellenwert als stark subventionierte Abonnements, die ein hohes Mitnahmepotenzial für reine Freizeitverkehre aufweisen.
3. Es ist ein Kostendeckungsgrad von wenigstens 50 Prozent für Linienverkehre anzustreben, um den Anreiz öffentlicher Nahverkehrsunternehmen zur der ‚Beförderung heißer Luft‘ – da ihnen die Einnahmen bei höheren Subventionen egal sein können – zurückzuführen.
4. Auf eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits für das Haushaltsjahr 2022 ist zu verzichten, weil innerhalb verbleibender zwei Wochen keine rd. 944 Mio. Euro verausgabt werden können.
5. Eine Evaluierung dieses Gesetzes spätestens im Jahr 2024 ist vorzuschreiben, da die Regierungskoalition dieses Gesetz mit der Fortsetzung des Ukraine-Konflikts bis 2031 begründet und damit von einer langen Geltungsdauer ausgeht.

Berlin, den 9. Dezember 2022

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

## **Begründung**

Zur Abfederung von Preissteigerungen infolge des Ukrainekriegs und um den Ausbau vor allem des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiter voranzutreiben, wurde am 2. November 2022 zwischen dem Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und -chefs der Länder vereinbart, die Regionalisierungsmittel im Jahr 2022 um knapp 1 Milliarde Euro zu erhöhen und ab dem Jahr 2023 um jährlich 3 Prozent zu dynamisieren.

Der Bundesrechnungshof hält die die Verabschiedung des 8. RegGÄndG zum jetzigen Zeitpunkt und in der vorgeschlagenen Form für kontraproduktiv. Der Finanzierungsbedarf für den künftigen ÖPNV sollte zunächst auf belastbaren Grundlagen ermittelt werden. Die Voraussetzungen sind bisher nicht gegeben. Da einige Länder die seitens des Bundes und ursprünglich aus den Energiesteuern (vormalig Mineralölsteuer) erhobenen Mittel zudem nicht ausgeben, sondern Rücklagen bilden, bleibt die ÖPNV-Finanzierung intransparent.

Dieses ist umso gravierender, als die deutsche Kraftfahrzeugfahrer – ob privat oder gewerblich – über die geleisteten Energiesteuern den ÖPNV ganz wesentlich mitfinanzieren. Der Tankrabatt ist am 31. August 2022 ersatzlos ausgelaufen. Eine Nachfolgeregelung für das ebenfalls ausgelaufene 9-Euro-Ticket soll hingegen zusätzlich kommen. Während die Belastungen für das Fuhrgewerbe, das Handwerk, die Industrie und insbesondere die Autofahrer immer unerträglicher werden, sollen die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen ohne Plan und Kontrolle zusätzliche Subventionen erhalten: Die Länder würden für den Zeitraum von 2022 bis 2031 insgesamt 17,33 Mrd. Euro mehr erhalten, ohne dass klar ist, ob die Begründungen, nämlich Ukraine-Konflikt und Energiepreissteigerungen, bis zum Jahr 2031 und darüber hinaus anhalten.

Obwohl ein Zusammenhang von ÖPNV-Finanzierung und Benzin- und Dieselpbesteuerung offiziell nicht besteht, wird jedem auf den motorisierten Individualverkehr angewiesenen Arbeitnehmer und Arbeitgeber deutlich, dass sie oder er die unkontrollierten Kosten für ein intransparentes System und die entgleisten Vergütungsstrukturen von ÖPNV-Managern mitfinanziert.

Vor einer Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit dem Ziel der dauerhaften Erhöhung der Regionalisierungsmittel sollten laut Rechnungshof die Arbeiten in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe (BLAG) und die Verhandlungen über einen Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV abgeschlossen sein. Der Vorschlag des Bundesrechnungshofes ist für jeden einleuchtend, der sich seiner Verantwortung für den Umgang mit den öffentlichen Finanzen und Steuergeldern bewusst ist: Sollte aufgrund aktueller Entwicklungen das Ergebnis der BLAG nicht abgewartet werden können, wäre als Zwischenlösung eine bedarfsgerechte Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu prüfen. Diese sollte sich maximal auf den Zeitraum bis Ende des Jahres 2024 beziehen. Mit einer solchen Zwischenlösung bliebe für den Bund die Chance erhalten, mit den Ländern bei der Fortsetzung der Verhandlungen zu einem Ergebnis zu kommen, das die beiderseitigen Interessen ausgewogen berücksichtigt.

