

Entschließungsantrag

der Fraktion der CDU/CSU

**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:

Zwei Jahre nach Beginn der Corona-Pandemie und mehrere Monate nach einem erstmals bundesweit gültigen, monatlichen 9-Euro-Ticket steht der öffentliche Personennahverkehr in Deutschland mehr denn je vor vielschichtigen Herausforderungen. Die Regierungskoalition hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern und den ÖPNV auszubauen sowie zu modernisieren (vgl.: Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP für die 20. Legislaturperiode, S. 50). Diese ehrgeizigen Ziele bedürfen einer engen Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Kommunen und den Unternehmen des ÖPNV.

Damit die Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs gelingt, braucht es attraktive, verlässliche, flexible, bezahlbare und barrierefreie Mobilitätsangebote. Dafür müssen diese Angebote insbesondere in ländlichen Regionen deutlich ausgebaut werden. Eine stärkere Vernetzung des klassischen ÖPNV mit sogenannter Mikromobilität (Fahrrad, E-Roller, E-Scooter, Carsharing) sowie On-Demand-Verkehren vergrößern die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zusätzlich. Auch die zunehmende Digitalisierung des ÖPNV unterstützt den Umstieg.

Diese ambitionierten Ziele zur Verbesserung des ÖPNV stehen jedoch im Widerspruch zu den zahlreichen Herausforderungen der Leistungserbringer, für die die Bundesregierung bislang keine Lösung gefunden hat: die finanziellen Auswirkungen durch das Nachwirken der Corona-Pandemie, den Fachkräftemangel und die Antriebswende sind immens. Hinzu kommen explodierende Energiepreise, die vor allem die Existenz von kleinen und mittleren Unternehmen im Bus- und Taxigewerbe gefährden. Steigende Bahnstrompreise bedeuten nicht nur für Verkehrsverbünde große Probleme. Die steigenden Kosten durch die Erhöhung von Fahrpreisen an die Fahrgäste weiterzugeben, darf und kann ebenso wenig eine Lösung sein wie das Abbestellen von Verkehrsangeboten. Umso mehr dürfen die Leistungserbringer des ÖPNV in dieser schwierigen

Situation nicht allein gelassen werden. Die Ausbau- und Modernisierungsziele im öffentlichen Nahverkehr gelingen nur gemeinsam.

Das von der Bundesregierung geplante 49-Euro-Ticket wird die Branche zusätzlich herausfordern. Für die Unternehmen wie die Fahrgäste gleichermaßen braucht es jetzt eine gemeinsame Kraftanstrengung, damit der ÖPNV trotz des von der Bundesregierung geplanten 49-Euro-Tickets im nächsten Jahr weiter gestärkt und nicht geschwächt wird.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf,
 1. den Ländern zur Abfederung von Preissteigerungen und zum Ausbau des ÖPNV im Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung zu stellen;
 2. dem Deutschen Bundestag im geplanten separaten Gesetzgebungsverfahren zum 49-Euro-Ticket detailliert darzulegen, welche Mittel die Länder jeweils für den Ausbau des ÖPNV und für die Einführung des 49-Euro-Tickets verwenden sollen sowie sicherzustellen, dass dies der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag gegenüber nachgewiesen wird;
 3. sicherzustellen, dass die vom Bund zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel unverzüglich bei denjenigen Leistungserbringern im ÖPNV, insbesondere kleinen und mittelständischen Busunternehmen, ankommen, denen bereits durch das 9-Euro-Ticket Einnahmehausfälle entstanden sind. Wenn nötig, sind nach der Ausreichung der Mittel an die Länder umgehend Vorauszahlungen an diese zu leisten;
 4. in enger Abstimmung mit den Ländern und den betroffenen Verbänden ein ganzheitliches Konzept zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV vorzulegen, insbesondere im ländlichen und suburbanen Raum. Dieses Konzept soll die Definition von Qualitätskriterien und Standards für Angebote im ländlichen und suburbanen Raum enthalten;
 5. die Erhöhung der Regionalisierungsmittel Ende 2023 mit Blick auf die Auswirkungen auf den ÖPNV zu evaluieren. Dem Deutschen Bundestag soll von der Bundesregierung ein Bericht vorgelegt werden, der auch die Verlagerungseffekte zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern (z. B. Fernverkehr) sowie den Umstieg von Fahrradfahrern oder Fußgängern auf den ÖPNV untersucht.

Berlin, den 14. Dezember 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

Begründung

Mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel soll den Ländern im Jahr 2022 zusätzliche Mittel in Höhe von 1 Milliarde Euro zur Verfügung gestellt werden, um den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Ab dem Jahr 2023 soll die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8 auf 3 Prozent erhöht werden. Die Erhöhung der Mittel als Ausgleich für steigende Energie- und Strompreise und zur Steigerung der Fahrgastzahlen ist grundsätzlich zu begrüßen. Nach Ansicht der Länder reicht eine einmalige Erhöhung von einer Milliarde Euro aber nicht aus, um den Status Quo des ÖPNV-Angebots zu halten. Hinzukommt, dass in einem zweiten Schritt auch zusätzliche Mittel für das geplante 49-Euro-Ticket bereitgestellt werden sollen. Ähnlich wie beim 9-Euro-Ticket droht damit die Gefahr, dass der Ausbau des ÖPNV einerseits nicht mehr finanziert werden kann und andererseits die bereits stark unter Druck geratenen Leistungserbringer im ÖPNV weiter in ihrer Existenz gefährdet werden.

Begleitend zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel sind weitere Maßnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass Bus-, Bahn- und Taxiunternehmen auch im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr entlastet werden. Ersatzzahlungen aus dem Regionalisierungsgesetz müssen umgehend dort ankommen, wo ein finanzieller Schaden entsteht. Mehrkosten, die die prognostizierten Regionalisierungsmittel-Aufwüchse übersteigen, muss der Bund vollumfänglich erstatten.

Neben der Mittelerrhöhung ist der anvisierte Ausbau des ÖPNV in den Blick zu nehmen. Dazu braucht es ein übergreifendes Konzept, das darauf abzielt, den ÖPNV vor allem in ländlichen Räumen zu stärken und zu verhindern, dass es nicht zu einer Reduzierung des ÖPNV-Angebots insbesondere im ländlichen Raum kommt. Dazu müssen die Mittelerrhöhung und die geplante Mittelbereitstellung für das 49-Euro-Ticket bereits Ende des Jahres 2023 evaluiert werden. Ebenso müssen durch die Bundesregierung zügig die Ausbauziele und der hierfür notwendige Finanzierungsbedarf festgelegt werden. Der Deutsche Bundestag und die kommunalen Spitzenverbände sind hierbei eng zu beteiligen.

