

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

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

**zu dem Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger, Thomas Lutze,  
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 20/2575 –**

### **Preiserhöhung im öffentlichen Personennahverkehr verhindern – Neun-Euro-Ticket verlängern – Anschlussregelung ab 2023 sicherstellen**

#### **A. Problem**

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen, mit dem das Neun-Euro-Ticket bis Ende des Jahres 2022 verstetigt wird. Sichergestellt werden soll gemäß dem Antrag, dass es ab dem 1. Januar 2023 eine bundesweite Anschlussregelung für dauerhaft günstige Preise gibt, das sogenannte Ein-Euro-Ticket (pro Tag) bzw. dieses als 365-Euro-Ticket (pro Jahr), und dass diese günstigen Preise auch für Tages- oder Wochenkarten gelten und Menschen ohne eigenes oder mit geringem Einkommen (u. a. Schülerinnen und Schüler, Azubis und Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger) mit Nulltarif unterwegs sind. Es soll gemäß dem Antrag ein mindestens hälftiger Ausgleich des bei den Ländern seit 2019 angefallenen Mehrbedarfes erfolgen und die im Koalitionsvertrag versprochene Erhöhung der Regionalisierungsmittel soll noch im Jahr 2022 vollzogen werden. Zudem beinhaltet der Antrag die Forderung, dass die Bundesregierung im dritten Quartal dieses Jahres dem Deutschen Bundestag ein mit den Ländern abgestimmtes Konzept zur sukzessiven Angebotsausweitung, insbesondere in den städtischen Randbereichen und im ländlichen Raum, mit dem Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030 vorlegt.

#### **B. Lösung**

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.**

**C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 20/2575 abzulehnen.

Berlin, den 2. März 2023

### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Martin Kröber**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Martin Kröber

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/2575** in seiner 48. Sitzung am 8. Juli 2022 beraten und hat ihn dem Verkehrsausschuss zur Beratung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen, mit dem das Neun-Euro-Ticket bis Ende des Jahres 2022 verstetigt wird. Sichergestellt werden soll gemäß dem Antrag, dass es ab dem 1. Januar 2023 eine bundesweite Anschlussregelung für dauerhaft günstige Preise gibt, das sogenannte Ein-Euro-Ticket (pro Tag) bzw. dieses als 365-Euro-Ticket (pro Jahr), und dass diese günstigen Preise auch für Tages- oder Wochenkarten gelten und Menschen ohne eigenes oder mit geringem Einkommen (u. a. Schülerinnen und Schüler, Azubis und Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger) mit Nulltarif unterwegs sind. Es soll gemäß dem Antrag ein mindestens hälftiger Ausgleich des bei den Ländern seit 2019 angefallenen Mehrbedarfes erfolgen und die im Koalitionsvertrag versprochene Erhöhung der Regionalisierungsmittel soll noch im Jahr 2022 vollzogen werden. Zudem beinhaltet der Antrag die Forderung, dass die Bundesregierung im dritten Quartal dieses Jahres dem Deutschen Bundestag ein mit den Ländern abgestimmtes Konzept zur sukzessiven Angebotsausweitung, insbesondere in den städtischen Randbereichen und im ländlichen Raum, mit dem Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030 vorlegt.

### III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag in seiner 17. Sitzung am 21. September 2022 beraten, gemeinsam mit der auf Antrag der Fraktion der CDU/CSU aufgesetzten Selbstbefassung „Auswirkungen des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten in Deutschland“.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, in einigen Punkten teile sie die in dem Antrag enthaltene Analyse. Das 9-Euro-Ticket sei ein großer Erfolg gewesen, auf den die Ampelkoalition stolz sein könne. Das Ticket habe auch für eine vorübergehende Dämpfung der Inflation gesorgt. Aber in vielen Bereichen sei es auch zu einer Überforderung des Nahverkehrs und insbesondere der Beschäftigten gekommen. Das Hauptanliegen der Koalition sei eine finanzielle Entlastung gewesen und diese habe man mit dem Ticket auch erreicht. Die Koalition habe sich auch bereits geeinigt, ein Nachfolgeticket auf den Weg zu bringen. Man suche hier eine adäquate Lösung, die man sicher auch erreichen werde. Für die SPD-Fraktion sei es aber auch eine wichtige Frage, wie man im städtischen und im ländlichen Raum eine Angebotsausweitung erreichen könne. Man berate hier mit den Ländern, wie man mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt vorankomme und einen adäquaten Ausbau erreichen könne. Darüber hinaus spreche man mit den Ländern über die Gestaltung eines Nachfolgetickets. Allerdings werde das seine Zeit brauchen und man solle jetzt keine voreiligen Entscheidungen treffen. Man müsse hier gemeinsam mit den Ländern handeln.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie stimme der Feststellung in dem Antrag zu, dass die Ticketpreise nach dem 9-Euro-Ticket erheblich steigen würden. Auch mit der Feststellung, dass der höheren Nachfrage ein besseres Angebot vorausgehen müsse und dies in Zeiten des Fachkräftemangels teurer werde, stimme man überein. Man stimme auch zu, dass sich die Mehrkosten für Energie in den Vereinbarungen über einen Aufwuchs der Regionalisierungsmittel niederschlagen sollten. Mit der Forderung, dass Regierung und Koalition neben den Entlastungspaketen ein abgestimmtes Konzept vorlegen sollten, stimme man ebenfalls überein. Bei den Lösungsansätzen gebe es hingegen erhebliche Differenzen. Eine schlichte staatliche Subventionierung von Tickets löse nur eine weitere Kostenspirale aus, schaffe aber keine Verbesserungen. Das 9-Euro-Ticket habe nicht den verkehrlichen

Erfolg gebracht, der die Höhe der aufgewandten Mittel gerechtfertigt hätte. Es seien zusätzliche Verkehre entstanden und es habe keinen nachhaltigen Umsteigeeffekt gegeben. Ob das 9-Euro-Ticket tatsächlich zu weniger Verkehr auf den Straßen geführt habe und was im gegebenen Fall die Gründe gewesen seien, bedürfe näherer Untersuchungen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, das 9-Euro-Ticket sei als sozialpolitische Entlastungsmaßnahme konzipiert worden. Man habe sich aber bemüht, daraus auch eine verkehrspolitische Maßnahme zu machen. Das sei an vielen Stellen auch gelungen, etwa im Hinblick auf die bundesweite Gültigkeit. Bei der ökologischen Wirkung habe es einen klaren Effekt des Tickets gegeben. Jedenfalls habe man mehr Mobilität bei gleichbleibenden bzw. sogar weniger Verkehr erreicht und damit die Effizienz im Verkehrssystem erhöht. Jetzt arbeite man an einer Nachfolgelösung. Der Koalitionsausschussbeschluss sehe einen Beitrag von 1,5 Milliarden Euro vom Bund vor. Beim Thema „Regionalisierungsmittel“ müsse man noch – entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag – nacharbeiten. Sie äußerte, man könne nicht Ticketpreise senken, wenn man damit bewirke, dass die Länder Verkehre abbestellen müssten. In dem vorliegenden Antrag gebe es viele Passagen, die man übernehmen könnte, nicht aber die Forderung nach Null-Euro-Varianten. Sie spreche sich auch dagegen aus, auf Bundesebene den Preis für Einzeltickets bestimmen zu wollen. Dafür, dass sich infolge des 9-Euro-Tickets höhere Ticketpreise ergäben, sehe sie keine Evidenz.

Die **Fraktion der FDP** bemerkte, es sei nicht sinnvoll, auf Dauer ein nicht kostendeckendes Ticket bereitzustellen. Das 9-Euro-Ticket sei eine akute Hilfe gewesen. Es habe durch das Ticket ermutigende Verlagerungseffekte gegeben, aber nur lokal begrenzt. Eine Angebotsausweitung sei dringend notwendig; dann könne man dauerhafte Verlagerungen auf den ÖPNV erreichen. Das koste aber Geld, an dem es gerade in Krisenzeiten mangle. Vor allem müsse man verhindern, dass Verkehre durch die Länder abbestellt werden müssten, denn man verzeichne steigende Personal- und Energiekosten und es gebe Kosten für anstehende Modernisierungen. Um das Angebot auszuweiten, seien Investitionen erforderlich. Ein Nachfolgeticket, dessen Preis zu niedrig angesetzt sei, werde dem System ÖPNV dauerhaft Gelder nehmen, die für Investitionen benötigt würden. Das Deutschlandticket habe das Potenzial, einkommensschwache Menschen stark zu entlasten und zusätzlich könne man mit Sozialtickets zielgenau nachzusteuern, statt Geld mit der „Gießkanne“ zu verteilen. Hervorheben müsse man die Vereinfachung, die das 9-Euro-Ticket mit sich gebracht habe; dies solle man nutzen, um in Deutschland ein einfacheres Verbundsystem zu erreichen.

Die **Fraktion der AfD** äußerte, einigen Forderungen des Antrags stimme sie zu, wie der Forderung nach mehr ÖPNV auf dem Land, mehr Personal mit besseren Löhnen und höheren Regionalisierungsmitteln. Einen Erfolg sehe sie bei dem 9-Euro-Ticket aber nicht. Es habe vor allem viel Steuergeld gekostet, auch von denjenigen, die es nicht genutzt hätten. Zudem habe es zu Dauerstress für die Mitarbeiter, zu vollen Zügen und zu Problemen bei den Busunternehmen geführt. Die Steuergelder benötige man stattdessen, um eine massive Ausweitung des Angebots zu erreichen, vor allem auf dem Land. Im Angebot des ÖPNV gebe es zwischen dem ländlichen und dem städtischen Raum erhebliche Unterschiede, während Steuergelder für günstige Tickets alle aufbringen müssten. Die Forderung nach einem bundesweit gültigen Ticket enthalte der Antrag nicht, was aber der einzige Vorteil des 9-Euro-Tickets gewesen sei. Statt für eine Verteilung von Geldern mit der „Gießkanne“ plädiere sie für gezielte Investitionen in Infrastruktur, Personal und Löhne. Erforderlich sei eine ausgewogene Förderung des ÖPNV im ländlichen Bereich sowie in der Stadt. Ein Nachfolgeticket müsse bundesweit gelten und marktwirtschaftlich begründet sein.

Die **Fraktion DIE LINKE** bemerkte, das 9-Euro-Ticket sei ein durchschlagender Erfolg gewesen. Die Debatte über eine touristische Verwendung des Tickets finde sie absurd. Sie frage, was schlecht daran sei, dass Leute, die es sich sonst nicht leisten könnten, damit Urlaub machten. Billige Ticketpreise hätten sowohl eine soziale Funktion als auch eine ökologische Steuerungsfunktion. Sie hob hervor, es gehe hier um einen Einstieg in einen kostenfreien Nahverkehr, den sie für die Zukunft wolle. Die Kosten würden viel höher, wenn man nicht radikal Maßnahmen durchführe, die der Klimaerwärmung entgegenwirkten. Ohne eine Nachfolgeregelung für das 9-Euro-Ticket werde es wegen höherer Energiekosten und anderer Faktoren zu höheren Preisen als in der Zeit vor dem 9-Euro-Ticket kommen. Ein Preis von 49 bis 69 Euro für eine Nachfolgeregelung liege zu weit weg vom 9-Euro-Ticket. Sie plädiere eher für ein 29-Euro-Ticket oder ein Ticket für 1 Euro am Tag. Mehr Investitionen zum Ausbau des ÖPNV und niedrige Ticketpreise gehörten zusammen, wenn man eine Mobilitätswende schaffen wolle. Auf dem Land müsse man schauen, was sich zur Verbesserung des ÖPNV schnell umsetzen lasse, etwa durch Busse, Kleinbusse oder Ruf-Taxis.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 20/2575.

Berlin, den 2. März 2023

**Martin Kröber**  
Berichtersteller



