

## Entschließungsantrag

der Fraktion der CDU/CSU

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

– Drucksachen 20/5548, 20/6018 –

### Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs ist in Deutschland in den letzten Jahren erfreulicherweise – und trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie – deutlich gewachsen. Immer mehr Menschen nutzen Busse und Bahnen. Kommunen, die ÖPNV-Aufgabenträger und Anbieter eigenwirtschaftlicher Verkehre arbeiten zusammen am Ausbau und der Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs. Zahlreiche Länder führen attraktive, vergünstigte und vereinfachte Tickets ein.

Infolgedessen ist die Einigung von Bund und Ländern auf ein deutschlandweit gültiges 49-Euro-Ticket für den öffentlichen Personennahverkehr nachvollziehbar. Für Kundinnen und Kunden wird die Nutzung des ÖPNV durch das Wegfallen von Verbundgrenzen erleichtert. Allerdings führen das Startdatum am 1. Mai 2023 und zahlreiche offene Fragen zu einem hohen Druck bei allen Beteiligten und folglich zum möglichen Scheitern des alleine für 2023 mindestens drei Milliarden Euro teuren Tickets.

Die rechtlich, finanziell und organisatorisch offenen Fragen haben eine große Unsicherheit – oder wie es die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände formuliert, „erhebliche Regelungsdefizite“ (vgl. <https://www.bundestag.de/resource/blob/935670/6c07868c7ea449abb934252b2160ef2a/Stellungnahme-BVkom-data.pdf>) zur Folge. Hinzu kommt, dass das Ticket durch den hohen finanziellen Aufwand dazu führen wird, dass der dringend notwendige Erhalt und Ausbau des ÖPNV – insbesondere im ländlichen Raum – nicht vorangebracht, sondern abnehmen wird. Insbesondere die Kommunen, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen dürfen bei der Umsetzung des 49-Euro-Tickets nicht allein gelassen werden.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel,
1. beihilferechtlich verbindlich darzulegen, wie und auf welcher konkreten rechtlichen Basis nach Abstimmung mit der EU-Kommission Verkehrsunternehmen, die im Wettbewerb stehen, Ausgleichszahlungen für entgangene Einnahmen erhalten werden;
  2. im vorliegenden Gesetzentwurf eine Tarifvorgabe in Höhe von 49 Euro für ganz Deutschland festzuschreiben;
  3. den Betrag von 1,5 Mrd. Euro, der den Ländern jährlich für die Kalenderjahre 2023 bis 2025 aus dem Steueraufkommen des Bundes zusteht, in diesem Jahr bereits am 14. April 2023 zur Verfügung zu stellen, um die Liquidität der Unternehmen und Verbände zu sichern;
  4. schnellstmöglich eine leistungsgerechte Aufteilung und Weitergabe der Einnahmen an die Verkehrsunternehmen sicherzustellen und mögliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten kleinerer Verkehrsunternehmen zu verhindern. Hierfür sind langfristig insbesondere die Schaffung von transparenten, diskriminierungsfreien und wettbewerbsneutralen Strukturen, Gremien und Verfahren notwendig;
  5. eine auskömmliche Finanzierung des 49-Euro-Tickets auch über 2023 hinaus sicherzustellen, die nicht zu Lasten der Länder geht, um jährliche politische Auseinandersetzungen und Hängepartien zwischen Bund und Ländern zu vermeiden. So kann auch eine regelmäßige deutliche und inflationsbedingte Steigerung des Ticketpreises verhindert werden;
  6. die für das Kalenderjahr 2023 und bis zum 31. Oktober 2024 zu prüfenden tatsächlichen finanziellen Nachteile den Ländern bereits im Jahr 2023 in Form eines Betrags in Höhe der Hälfte des gesamten Betrags zur Verfügung zu stellen;
  7. mit der ÖPNV-Branche eine diskriminierungsfreie Vertriebsplattform zu schaffen;
  8. die Länder zum Ausgleich von Mindereinnahmen bei Fahrpreisen von eigenwirtschaftlichen Verkehren anzuweisen und dafür ausreichende finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen. So wird verhindert, dass diese mittelständischen Busunternehmen, die auf eigenes Risiko in größeren Teilen Deutschlands den ÖPNV für die Bevölkerung sicherstellen, durch das 49-Euro-Ticket in die Insolvenz getrieben werden;
  9. ergänzend zum digitalen Ticket einen diskriminierungs- und barrierefreien Zugang zum 49-Euro-Ticket auch nach dem 31. Dezember 2023 durch ein Papierticket sicherzustellen;
  10. in den Bund-Ländern-Gesprächen zur Umsetzung des Tickets auf möglichst bundeseinheitliche Rahmen- und Beförderungsbedingungen bei weiteren Ticketoptionen hinzuwirken, um weitere tarifliche Flickenteppiche zu vermeiden;
  11. den geplanten Ausbau- und Modernisierungspakt einschließlich Finanzierung für den ÖPNV in enger Abstimmung mit den Ländern und den betroffenen Verbänden zügig vorzulegen;
  12. Sonderlinienverkehre (bspw. Berufsverkehre und Schülerlinien) nach § 43 PBefG in das 49-Euro-Ticket aufzunehmen, indem es den örtlichen Genehmigungsbehörden gemäß § 2 Abs. 4 PBefG ermöglicht wird, bei Buslinien nach § 43 PBefG eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste zu erteilen. So kann vor Ort entschieden werden, dass das 49-Euro-Ticket bei einer Sonderform des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG gilt;

13. zu prüfen, inwiefern vorzugsweise in ländlichen Regionen auch der Verkehr mit Taxen in das 49-Euro-Ticket zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge bundeseinheitlich integriert werden könnte. Möglich wäre zum Beispiel die Nutzung von Taxen durch das Ticket zu Rand- und Nachtzeiten.

Berlin, den 15. März 2023

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

## **Begründung**

Mit der Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes will die Bundesregierung erreichen, dass die Länder ab dem 1. Mai 2023 ein digitales, deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement einführen. Dazu erhalten die Länder im Jahr 2023 sowie in den Jahren 2024 und 2025 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von 1,5 Mrd. Euro. Zusätzlich ist für das Jahr 2023, in welchem das 49-Euro-Ticket eingeführt werden soll, eine sogenannte „Nachschusspflicht“ vorgesehen. D.h., dass sich Bund und Länder eventuelle Mehrkosten (die im Jahr 2024 festgestellt werden) hälftig teilen.

Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass die Finanzierung des Tickets ab dem nächsten Jahr nicht sichergestellt ist. Dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen zufolge haben Branchenberechnungen ergeben, dass das 49-Euro-Ticket rund drei Mrd. Euro jährlich kostet – wenn es ausschließlich im Abo vertrieben wird und ohne dass Einführungskosten berücksichtigt werden. Es ist davon auszugehen, dass das Ticket bereits ab Januar 2024 mehr kosten wird – auch weil sich die Länder im Bundesrat dafür einsetzen, dass Bund und Länder den Preis des Tickets jährlich zusammen festlegen. Zur nicht vorhandenen Ausfinanzierung des 49-Euro-Tickets kommen zahlreiche rechtliche und organisatorische Unsicherheiten hinzu. Ein beihilferechtlich zulässiger Ausgleichsmechanismus, die deutschlandweite Aufteilung der Einnahmen, die allgemeine Vorschrift des Tarifs und die künftige Koordination zwischen Bund, Ländern, kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen müssen schnellstmöglich geklärt werden, um Unsicherheiten und Insolvenzen von Unternehmen zu verhindern. Besonders die eigenwirtschaftlichen Verkehre dürfen dabei nicht vergessen werden.

Unerlässlich ist zudem der lange geplante Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV. Das 49-Euro-Ticket wird unweigerlich auch zu Abbestellungen und einem rückläufigen ÖPNV-Angebot insbesondere im ländlichen Raum führen. Umso wichtiger sind Investitionen und zusätzliche Regionalisierungsmittel, damit der ÖPNV ausgebaut und somit attraktiver wird – auch in der Fläche.