

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 20/6541 –**

### **Den Bus als Schlüssel für eine alltagstaugliche und klimafreundliche Mobilität stärken**

#### **A. Problem**

Nach Auffassung der Fraktion der CDU/CSU, die diesen Antrag eingebracht hat, ist der von kleinen, mittleren, kommunalen oder konzerngebundenen Busunternehmen angebotene öffentliche Personenverkehr elementarer Bestandteil des ÖPNV, da er bis zu 40 Prozent aller Fahrten im ÖPNV abdecke. Da der Bus unter allen motorisierten Verkehrsmitteln die beste Klimabilanz aufweise und individuelle Mobilität ermögliche, gelinge ein schneller und klimafreundlicher Ausbau des ÖPNV-Angebots vor allem mit Hilfe dieses Verkehrsträgers. Der anhaltende Fahrpersonalmangel, die ansteigenden Kraftstoffpreise, die steigenden Ansprüche und weitere Themen stellten die Branche aber aktuell vor große Herausforderungen.

#### **B. Lösung**

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

#### **C. Alternativen**

Annahme des Antrags.

#### **D. Kosten**

Die Kosten wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 20/6541 abzulehnen.

Berlin, den 24. Mai 2023

**Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Matthias Gastel**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Matthias Gastel

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 20/6541** in seiner 100. Sitzung am 27. April 2023 beraten und ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Vor dem Hintergrund der Probleme und Herausforderungen, vor denen Busunternehmen stehen, die in Deutschland Dienstleistungen im ÖPNV erbringen, werden eine langfristige Finanzierung und kluge politische Rahmenbedingungen auf Bundesebene gefordert. So solle die Bundesregierung etwa bei Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel eine neue Fördersystematik und in Regionen ohne SPNV-Angebot ein Konzept entwickeln, wie dort Schnell- und Regionalbusachsen besser entwickelt und betrieben werden könnten. Weitere Forderungen betreffen etwa die Erleichterung des Zugangs zum Berufskraftfahrerberuf in Deutschland, die Förderung von Investitionen der Unternehmen in Fahrzeuge mit klimafreundlicher Antriebstechnologie, den weiteren Ausbau des ÖPNV gerade in ländlichen Regionen sowie die Möglichkeit zur Nutzung alternativer Kraftstoffe.

### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag auf Drucksache 20/6541 in seiner 40. Sitzung am 24. Mai 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Antrag auf Drucksache 20/6541 in seiner 45. Sitzung am 24. Mai 2023 abschließend beraten.

Die **Fraktion der SPD** bedankte sich für den Antrag und die Möglichkeit, einige der enthaltenen Themen zu diskutieren, was teilweise bereits im Plenum des Deutschen Bundestages geschehen sei. In den mehrjährigen Amtszeiten früherer Bundesverkehrsminister von der CSU sei diesbezüglich gar nichts passiert. Insofern sei der Vorwurf, in den vergangenen zwei Jahren sei noch nichts auf den Weg gebracht worden, sehr merkwürdig. Weiterhin gebe es eine Reihe anderer Themen, wie die Infrastruktur, die jahrelang vernachlässigt worden seien und jetzt bearbeitet werden müssten. Dementsprechend dauere alles eine gewisse Zeit. Im letzten Jahr seien die Regionalisierungsmittel erhöht worden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, dass der Antrag durchaus seine Berechtigung habe. Bloße Ankündigungen und Prüfungen der Bundesregierung reichten nicht, irgendwann müssten auch Ergebnisse vorliegen. Beinahe die Hälfte der Legislaturperiode sei vorbei. Der Ausschuss fokussiere sich sehr stark auf die Schiene, die als die Lösung aller Verkehrsprobleme angesehen werde. Allerdings sei es sehr mühselig, die entsprechenden Projekte voranzubringen. Gleichwohl müsse man den ÖPNV ausweiten. Und da spiele der Bus kurzfristig und flexibel eine zentrale Rolle, nicht nur im Regionalverkehr, sondern auch in der Stadt. Der Antrag enthalte 12 Punkte. So gehe es etwa um die Finanzierung des Verkehrsträgers Bus. Es gebe Landstriche, in denen keine Schienenwege vorhanden seien. Dort fungierten die Schnell- und Regionalbusse als Regionalbahn auf Gummirädern. Da sei es nur folgerichtig, dass man diesen Verkehrsträger auch mit Regionalisierungsmitteln finanzieren könne. Dies sei bisher mit einer Kann-Möglichkeit vorgesehen. Vorstellbar wäre, dass zukünftig ein Teil der Regionalisierungsmittel für Schnellbusverkehre reserviert würden, um eine Gleichbehandlung der Regionen zu erreichen. Das 49-

Euro-Ticket sei erwähnt worden. Die finanzielle Situation in der Branche verschlechtere sich zusehends. Ein Grund dafür seien ausbleibende Ausnahmen aus dem 49-Euro-Ticket. Da brauche man Planungssicherheit. Da reiche es nicht, für ein Jahr im Voraus irgendwelche Vereinbarungen zu haben. Da müsse die Branche wissen, wohin die Reise gehe, um ihre Angebote überhaupt auskömmlich planen zu können. Der Fahrpersonalmangel sei schon mehrfach besprochen worden, es sei zu viel Zeit verstrichen. Jetzt solle erst im vierten Quartal der Entwurf der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung vorgelegt werden. Das sei zu spät. Man wünsche sich, dass man sich bei der Berufskraftfahrerqualifikation, hinsichtlich der Grundqualifikation und des Führerscheins, an Österreich orientiere, das in diesem Fall ein Vorbild sein könne. So wolle man etwa Lerninhalte verschlanken, die sich doppelten und damit zu einer Verteuerung und Verlängerung der Ausbildung von Berufskraftfahrern führten. Weiterhin seien klimafreundliche Antriebe absolut notwendig. Die Branche stehe bereit. Aber ein Mittelständler oder ein kleiner kommunaler Busbetrieb hätten Schwierigkeiten, entsprechende Investitionen zu finanzieren. Die Fahrzeuge seien doppelt bis dreifach so teuer. Und vor allem die Lade- und Werkstattinfrastruktur in den Betriebshöfen müsse umgerüstet werden. Wenn es aber Konzessionen mit Laufzeiten von fünf bis acht Jahren gebe, sei es schwierig, solche Infrastrukturen zu schaffen, die deutlich länger genutzt werden müssten. Da müssten Möglichkeiten gefunden werden, damit sich auch kleinere Busbetriebe, privat oder kommunal, diese Investitionen leisten könnten. Das sei volkswirtschaftlich sinnvoll eingesetztes Geld.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** zeigte sich mit den Forderungen des Antrags grundsätzlich einverstanden. Allerdings erschlossen sich weder Zeitpunkt noch konkreter Sinn dieses Antrags vollständig, weil sich die Koalitionsfraktionen in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium vorgenommen hätten, die aufgeführten Themen aufzugreifen. Einiges davon sei in der Prüfung, anderes bereits in der Umsetzung, was der einbringenden Fraktion bekannt sei. So habe die Bundesregierung etwa eine Fachkräftestrategie vorgelegt, wonach es Einreiseerleichterungen für Menschen mit Qualifikationen geben solle, die von bestimmten Branchen händierend gesucht würden. Das adressiere auch den Fachkräftemangel beim Fahrpersonal. Zu dem im Antrag genannten Thema der Finanzierung passe, dass die Regionalisierungsmittel auch über die Mittelbedarfe, die aus dem Deutschland-Ticket resultierten, erhöht worden seien, wobei man diesbezüglich noch nicht am Ende sei, weil die Kosten stiegen und die Angebote weiter verbessert würden und verbessert werden müssten. Aber die Dynamisierung sei von 1,8 Prozent auf 3 Prozent angehoben worden. Diese Perspektive, die die Kostenentwicklung berücksichtige, sei wichtig. Aktuell arbeiteten Bund, Länder und Kommunen gemeinsam daran, den Ausbau- und Modernisierungspakt abzuschließen. Es sei daher sehr vieles von dem, was der Antrag fordere, in der Umsetzung. Insofern seien die Koalitionsfraktionen auf einem guten Weg, weswegen es dieses Antrags nicht bedürfe.

Die **Fraktion der FDP** meinte, dass man sich im Ausschuss zwar viel, aber nicht nur über die Schiene unterhalte. Und das sei aber auch erforderlich, weil in diesem Bereich in der Vergangenheit zu wenig passiert sei. Gerade das Deutschland-Ticket beweise, dass, wenn man den ÖPNV richtig denke, der Bus ein essentieller Bestandteil sei. Und das habe man dementsprechend umgesetzt. Der Antrag überrasche, weil er zum Teil richtige und gute Vorschläge enthalte, die aber im Koalitionsvertrag bereits enthalten seien und derzeit erarbeitet würden. Insofern sei man da schon weiter als die Bundesverkehrsministerien, die in den letzten 12 Jahren von Vertretern der CSU geführt worden seien. Anders als diese sei man sich darüber klar, dass zu regieren bedeute, Dinge umzusetzen. Die Umsetzung vieler der im Antrag enthaltenen Themen laufe bereits, müsse aber auch sinnvoll geschehen, eingebettet in ein Gesamtkonzept. Das betreffe etwa das Thema des Fahrpersonalmangels. Dieser sei gegeben, aber es brauche eine kohärente Einwanderungsstrategie, ein ganzheitliches Konzept, das derzeit erarbeitet werde. Beim Thema der klimaneutralen Antriebe habe der Verkehrssektor gerade im Straßenverkehr viel aufzuholen. Aber da müsse auch hinterfragt werden, welche Strukturen dafür verantwortlich seien, dass ein elektrischer Bus das Doppelte oder Dreifache eines Verbrennerbusses koste und warum es sich um ganz andere Größenordnungen als etwa bei den privaten Kraftfahrzeugen handle. Daher müssten auch Strukturen überdacht werden. Das geschehe in Abstimmung mit den Bundesländern, indem man zusammen am Ausbau- und Modernisierungspakt arbeite. Das, was da am Ende herauskommen werde, sei zielführender und diene weniger dazu, die Strukturen, die den Busverkehr benachteiligten, aufrechtzuerhalten. Es gehe vielmehr darum zu überlegen, wie diese Strukturen sinnvoll weiterentwickelt werden könnten.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, dass der vorgelegte Antrag mehr Probleme als Lösungen schaffe, die im Nachgang mit Steuergeldern gelöst werden müssten. Er lege sich auch nicht auf eine politische Linie fest, sondern fordere pauschal Geld für fast alles und jeden. Nur die naheliegende Lösung, die Ursachen der Probleme zu beseitigen, nämlich die unsinnigen und schädlichen Regelungen, die die einbringende Fraktion in der Zeit, als sie Regierungsverantwortung getragen habe, beschlossen habe, finde sich in diesem Antrag nicht. So solle etwa mehr

Steuergeld umverteilt werden, um die politisch hohen Energie- und Treibstoffpreise zu kompensieren, statt die dafür verantwortlichen Sanktionen und Klimaregeln aufzuheben. Es würden Steuermittel gefordert, um Betriebshöfe und kleinere Werkstätten sowie die Busse auf alternative Antriebe umzustellen, während man den Einsatz von klimafreundlichen synthetischen Kraftstoffen in Linien- und Reisebussen ermöglichen wolle. Während man eigentlich die Zukunft vor Augen habe und mit dem autonomen Fahren die benötigten Busfahrer und Busfahrten reduzieren wolle, fordere man gleichzeitig, mehr Busfahrer aus dem Ausland zu holen, von denen dann geringe Deutschkenntnisse verlangt würden. Daraus ergäben sich dann Folgeprobleme. So bekäme etwa eine ältere Frau im ländlichen Raum große Probleme damit, eine Einzelfahrkarte zu kaufen oder zu klären, wo sie eigentlich aussteigen müsse. Insgesamt verwendeten sechs von 12 Forderungen des Antrags das Wort „fördern“ oder „Anschubfinanzierung“. Man solle sich vielleicht wieder mehr auf die Marktwirtschaft von Ludwig Erhard besinnen und mehr deregulieren, anstatt zu subventionieren.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kündigte an, sich bei der Abstimmung über den Antrag zu enthalten, weil ein darin enthaltener Aspekt falsch sei und einer fehle. Eigentlich seien die Regionalisierungsmittel geschaffen worden, um den SPNV nach der Bahnreform und nicht andere Verkehre zu fördern. Zu Rechte normiere die Kann-Regelung, dass in bestimmten Ausnahmefällen auch Buslinienverkehr im Nahverkehr gefördert werden könne. Daraus eine feste Quote zu machen, würde den Effekt haben, dass man sich weiterhin mit dem Problem der Streckenstilllegung werde auseinandersetzen müssen, weil ein Busverkehr im ländlichen Raum immer billiger sei als die Reaktivierung einer Schienenstrecke oder die Verhinderung von deren Stilllegung. Streckenreaktivierungen würden durch eine solche Regelung erschwert. Regionalisierungsmittel würden weiterhin bereits jetzt für viele Dinge außerhalb des SPNV verwendet. Weiterhin enthalte der Antrag keine Regelungen zum Thema der Barrierefreiheit. Bei den Busunternehmen sei sicher viel passiert. So gebe es etwa Niederflurbusse, aber die Kommunen hätten nach wie vor Finanzierungsprobleme, weil auch die Haltestellen ausgestattet werden müssten, damit die auch barrierefrei seien. Barrierefrei bedeute dabei nicht nur, dass man hindernisfrei einsteigen könne, sondern auch für Menschen, die blind oder taub seien, müsste die Barrierefreiheit gegeben sein. Da geschehe zwar vielerorts bereits einiges, aber der Anteil der noch brachliegenden Haltestellen sei sehr hoch, weswegen sich dieses Thema durchaus hätte im Antrag finden können.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., den Antrag auf Drucksache 20/6541 abzulehnen.

Berlin, den 24. Mai 2023

**Matthias Gastel**  
Berichterstatter





