

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

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 21/1495, 21/1932, 21/2146 Nr. 1. 5 –**

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

#### **A. Problem**

Die Finanzierung des Deutschlandtickets ist derzeit nur für die Jahre 2023 bis 2025 geregelt. Die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Fortsetzung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus soll unter Berücksichtigung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 und des Votums des Bundesrates umgesetzt werden.

#### **B. Lösung**

Es wird eine gesetzliche Regelung der Finanzierung des Deutschlandtickets bis zum Jahr 2030 geschaffen.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

#### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/1495, 21/1932 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

Doppelbuchstabe aa wird durch den folgenden Doppelbuchstaben aa ersetzt:

„aa) In Satz 1 wird die Angabe „2025“ durch die Angabe „2030“ ersetzt.“

b) In Doppelbuchstabe bb wird in § 9 Absatz 2 Satz 5 die Angabe „31. Dezember 2026“ durch die Angabe „31. Dezember 2030“ ersetzt.

c) Buchstabe d wird durch den folgenden Buchstaben d ersetzt:

„d) Nach Absatz 3 wird der folgende Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Der Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird in den Jahren 2026 bis 2030 wie folgt auf die Länder verteilt:

|                        |                   |
|------------------------|-------------------|
| Baden-Württemberg      | 203 200 000 Euro  |
| Bayern                 | 299 830 000 Euro  |
| Berlin                 | 152 790 000 Euro  |
| Brandenburg            | 12 010 000 Euro   |
| Bremen                 | 7 500 000 Euro    |
| Hamburg                | 99 030 000 Euro   |
| Hessen                 | 96 940 000 Euro   |
| Mecklenburg-Vorpommern | 14 770 000 Euro   |
| Niedersachsen          | 80 840 000 Euro   |
| Nordrhein-Westfalen    | 358 460 000 Euro  |
| Rheinland-Pfalz        | 45 650 000 Euro   |
| Saarland               | 7 500 000 Euro    |
| Sachsen                | 40 770 000 Euro   |
| Sachsen-Anhalt         | 17 130 000 Euro   |
| Schleswig-Holstein     | 42 930 000 Euro   |
| Thüringen              | 20 650 000 Euro.“ |

d) In Buchstabe e wird in § 9 Absatz 4 die Angabe „2026“ durch die Angabe „2030“ ersetzt.

e) Nach Buchstabe f wird der folgende Buchstabe g eingefügt:

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

,g) Absatz 6 wird durch den folgenden Absatz 6 ersetzt:

„(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach den Absätzen 3 und 3a verantwortlich und weisen dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8, ab dem Jahr 2026 nach Maßgabe der Anlage 9, bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nach. Nachzuweisen sind die dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind. Bei der Erstellung des Verwendungsnachweises sind Veränderungen der Werte der Vorjahre kenntlich zu machen und zu erläutern. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.“

f) Der bisherige Buchstabe g wird durch den folgenden Buchstaben h ersetzt:

,h) Nach Absatz 7 wird der folgende Absatz 7a eingefügt:

„(7a) Die Mittel nach Absatz 3a stehen für den Ausgleich der finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3 im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 zur Verfügung.“

2. Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:

,2. Nach Anlage 8 wird die folgende Anlage 9 eingefügt:

„Anlage 9 (zu § 9 Absatz 6)

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 9 Absatz 3a

| Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel |         |                                          |                                    |                    |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------|------------------------------------|--------------------|
| für das Bundesland:                                                   |         | im Jahr ...<br>zum Stichtag 30. Juni ... |                                    |                    |
|                                                                       | Bereich | Landeshaushalt<br>(Kapitel / Titel)      | Verwendungszweck                   | Betrag<br>(in EUR) |
| 1.1                                                                   |         |                                          | Zuweisung nach § 9 Abs. 3a<br>RegG |                    |

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

|   |     |                                                                          |  |                                                |  |
|---|-----|--------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------|--|
| 1 | 1.2 | Verfügbare Mittel                                                        |  | Minderung/Aufstockung aufgrund Länderausgleich |  |
|   | 1.3 |                                                                          |  | Landesmittel                                   |  |
|   | 1.4 |                                                                          |  | verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 bis 1.3)   |  |
| 2 | 2.1 | Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr |  | geleistete Zahlungen gemäß Landesrichtlinie    |  |
|   | 2.2 |                                                                          |  | geleistete Zahlungen für zusätzliche Ausgaben  |  |
|   | 2.3 |                                                                          |  | Summe (2.1 und 2.2)                            |  |
| 3 |     | Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben                                   |  | (Differenz aus 1.4 und 2.3)                    |  |

Dem Verwendungsnachweis sind geeignete inhaltliche Erläuterungen, Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) sowie Aussagen zur Höhe des Mittelabflusses im Berichtsjahr beizufügen. Die Verwendungsnachweise der Vorjahre sind zu aktualisieren.

Berlin, den 5. November 2025

#### Der Verkehrsausschuss

**Tarek Al-Wazir**  
Vorsitzender

**Wolfgang Wiehle**  
Berichterstatter

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Bericht des Abgeordneten Wolfgang Wiehle

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/1495** in seiner 21. Sitzung am 11. September 2025 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung und nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Elften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes - 21/1495 - Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 21/1932 wurde am 9. Oktober 2025 gemäß § 80 Absatz 3 Geschäftsordnung an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 21/2146 Nr. 1.5).

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Schaffung einer gesetzlichen Regelung zur Finanzierung des Deutschlandtickets für das Jahr 2026.

#### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/1495, 21/1932 in seiner 21. Sitzung am 5. November 2025 beraten und empfiehlt die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(8)2467neu (entsprechend Ausschussdrucksache 21(15)36 neu des federführenden Ausschusses) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 21/1495 in seiner 7. Sitzung am 24. September 2025 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung am 6. Oktober 2025 beschlossen. Er hat sich dabei einvernehmlich verständigt, über die Benennungsrechte der einzelnen Fraktionen hinaus den kommunalen Spitzenverbände Gelegenheit zu geben, eine Vertreterin bzw. einen Vertreter für die Anhörung zu benennen.

In seiner 8. Sitzung am 6. Oktober 2025 hat der Verkehrsausschuss diese öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Auskunftspersonen teil: Ralf Damde, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates DB Regio AG und stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrates der Deutschen Bahn AG; Thomas Kiel d'Aragon, Deutscher Städtetag, Referent für Verkehrswesen, Verkehrsinfrastruktur, Personenbeförderung, Güterverkehr und Logistik (für die kommunalen Spitzenverbände); Prof. Dr. Andreas Krämer, exeo Strategic Consulting AG, Vorstandsvorsitzender; Alexander Möller, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV); Kai Neumann, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo), Stellvertretender Hauptgeschäftsführer; Dr. Markus Raupp, Stuttgarter Straßenbahnen AG, Leiter Marketing und Vertrieb; Hanna Rhein, Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Senior Expert Städtische Mobilität und Frank Zerban, D-TIX GmbH & Co. KG, Geschäftsführer.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bei der öffentlichen Anhörung wurde der Gesetzentwurf begrüßt, aber es wurde auch eine Regelung für die Folgejahre im Rahmen dieses Gesetzentwurfs gefordert.

**Thomas Kiel d’Aragon**, Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, wandte sich im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket gegen eine Abwälzung von Finanzierungslasten und Defizitrisiken auf die kommunale Ebene. Er sprach sich dafür aus, nicht nur der Ticketpreis, sondern auch den von Bund und Ländern gewährten Ausgleichsbetrag entsprechend der Kostenentwicklung im ÖPNV zu dynamisieren. Die Mittel zur Grundfinanzierung des Schienenpersonennahverkehrs müssten spätestens mit Wirkung zum 1. Januar 2027 angehoben werden. Mit der von der Verkehrsministerkonferenz (VMK) beschlossenen Anhebung des monatlichen Ticketpreises auf 63 Euro werde die Finanzierungslücke nicht verlässlich geschlossen, was Belastungen für die kommunale Ebene zur Folge haben könne.

RA **Alexander Möller** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) äußerte, Berechnungen zeigten, dass die von der VMK beschlossene Preiserhöhung allein die Finanzierungslücken nicht vollumfänglich schließen könne. Vielmehr seien hier ein umfassenderer Vertrieb des Deutschlandtickets und weitere Vereinfachungen bei den ÖPNV-Tarifen erforderlich. Er forderte eine Dynamisierung des Preises des Deutschlandtickets und der Ausgleichsmittel von Bund und Ländern. Zudem sprach er sich dafür aus, das Deutschlandticket-Job bis zum Jahr 2030 zu garantieren.

Die Einigung zur Zukunft des Deutschlandtickets zwischen Bund und Ländern anlässlich der letzten Sonderverkehrsministerkonferenz wurde von **Kai Neumann** vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) begrüßt. Den von der VMK geforderten Branchenbeitrag zur Fortsetzung des Deutschlandtickets bewertete man aber sehr kritisch. Bei den privaten Bus-Unternehmen könne man schwerlich Mittel einsparen, um den geforderten Branchenbeitrag zu leisten. Er begrüßte die von der VMK geplante Indexierung des Preises für das Deutschlandticket. Bei deren Festlegung gehe aber Gründlichkeit vor Schnelligkeit.

**Prof. Dr. Andreas Krämer** hob die positiven Auswirkungen des Deutschlandtickets für die Nahverkehrsbranche, die Verbraucher und für das Klima hervor. Er stellte fest, mit dem Ticket gehe es der Branche besser als ohne das Ticket. Er legte dar, dass jeder zweite Nutzer des Deutschlandtickets vor dem Mai 2023 kein Abonnement im Nahverkehr besessen habe. Das Ticket führe auch zu einer signifikanten Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Er kritisierte, dass die positiven Wirkungen des Deutschlandtickets, welche die Kosten bei weitem übertreffen würden, in der Berichterstattung zu wenig gewürdigt würden und sich die Berichterstattung stattdessen auf Finanzierungsprobleme fokussiere.

**Dr. Markus Raupp** von der Stuttgarter Straßenbahnen AG begrüßte den Gesetzentwurf grundsätzlich; dieser sei als positives Signal für die Fortführung des Deutschlandtickets zu werten und stelle einen ersten wichtigen Schritt zur Planungssicherheit dar. Da notwendige Regelungen in den ÖPNV-Gesetzen der Länder noch weitgehend fehlten, sei aber eine Regelung in diesem Gesetz wünschenswert, welche die Umsetzung von „Anwendungsbefehlen“ durch die Länder verbindlich vorgebe. Zudem äußerte er, er schätzte den zusätzlichen Umsatzerlös durch die Preisanhebung um fünf Euro im Hinblick auf Kostensteigerungen im ÖPNV als zu knapp ein. Er forderte, der pauschalisierte Ausgleich ab 2026 müsse durch einen Nivellierungs-Mechanismus ergänzt werden, der allen Regionen faire Kompensationen ermöglicht.

**Ralf Damde**, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates DB Regio AG und stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrates der Deutschen Bahn AG, begrüßte die Verständigung zur geplanten Fortsetzung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus. Kritisch sehe man, dass die Finanzierungsmittel für die Jahre 2026 bis 2030 sowohl Seitens des Bundes als auch der Länder in ihrer Höhe fixiert sein sollten. Er äußerte die Befürchtung, dass eine Kostendeckung über zusätzliche Einnahmen durch die Kunden zu einem überdurchschnittlichen Preisanstieg führen würden. Es bestünden Zweifel in der Branche, dass der für 2026 kalkulierte und der für die Folgejahre erwartete Finanzierungsbedarf mit den bisherigen Maßnahmen und bereitgestellten Mitteln gedeckt werden könnten.

**Hanna Rhein**, Vertreterin der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) forderte, die Beschlüsse der VMK zur Fortführung des Tickets bis zum Jahr 2030 in dem aktuellen Gesetzentwurf abzubilden. Sie kritisierte die geplante Preissteigerung auf 63 Euro und sprach sich dafür aus, zumindest an dem Preis von 58 Euro festzuhalten. Dieser liege laut Studien bereits über dem, was sich Bürgerinnen und Bürger leisten wollten.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**Frank Zerban** von der D-TIX GmbH & Co. KG führte aus, die Preiserhöhung auf 63 € bedeute zwar für die Fahrgäste eine signifikante Belastung, werde aber dennoch zu weiter steigenden Einnahmen führen. Zentral sei es, einen Mechanismus zur indexbezogenen Preisfortschreibung zu entwickeln, dem die spezifischen Kostenindices des ÖPNV zugrunde gelegt würden. Nur so könne eine jährliche politische Diskussion vermieden werden. Erforderlich sei es auch, die Gesamthöhe der Mittel, die von Bund und Ländern als Beitrag zur Finanzierung des Deutschlandtickets bereitgestellt würden, ebenfalls einer solchen Indexierung zu unterwerfen.

Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird im Übrigen auf das Wortprotokoll der 8. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, welches – zusammen mit den schriftlichen Stellungnahmen der Auskunftspersonen – auch im Internet veröffentlicht wurde.

In seiner 12. Sitzung am 5. November 2025 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/1495, 21/1932 abschließend beraten. Er hat den Gesetzentwurf gemeinsam mit dem Antrag der Abgeordneten Victoria Broßart, Tarek Al-Wazir, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Deutschlandticket weiterentwickeln und langfristig sichern, Drucksache 21/1543, beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 21(15)36 neu), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Teil B dieses Berichts ergibt.

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben eine Protokollnotiz vorgelegt, welche dem Protokoll der Ausschusssitzung als Anhang beigelegt werden soll. Sie haben darin unter anderem ausgeführt, dass die Hauptverantwortung für die konkrete Tarifaufgestaltung des Deutschlandtickets bei den Bundesländern im Zusammenwirken mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen liege und es zur dauerhaften Stärkung des Deutschlandtickets notwendig sei, die Attraktivität des Deutschlandtickets durch bundeseinheitliche Regelungen zu stärken. Man begrüße, dass es eine Einigung gebe, das Deutschlandticket Job über 2025 hinaus fortzuführen. Es wird gefordert, dass die Länder zudem das Deutschlandticket verpflichtend einführen, um die notwendige Rechtssicherheit herzustellen, etwa durch einen Anwendungsbefehl in den ÖPNV-Gesetzen der Länder. Stufe 3 der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket solle mithilfe einer digitalen Erfassung der absolvierten Fahrten zügig umgesetzt werden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den Gesetzentwurf und stellte fest, dass man mit dessen vorgesehener Anpassung fünf Jahre Sicherheit im Hinblick auf das Deutschlandticket haben werde und auch die Finanzierung bis 2030 gesichert sei. Hervor hob sie die Übereinkunft in der Verkehrsministerkonferenz, dass es künftig einen verlässlichen Mechanismus in Bezug auf die Preisentwicklung geben solle. Auf die erwähnte Protokollnotiz nahm sie Bezug. Wichtig seien bundeseinheitliche Regeln. Zusätze zum Deutschland-Ticket in einzelnen Bundesländern konterkarierten die bundesweite Gültigkeit. Sie befürworte eine Fortsetzung des Deutschlandticket Job und dessen Ausweitung auf Auszubildende, was aber auch bundeseinheitlich geregelt sein müsse. Sie sprach sich zudem für den Erlass eines Anwendungsbefehls durch die Länder aus. Zudem plädierte sie dafür, das Thema Digitalität voranzubringen.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, das Deutschlandticket habe als deutschlandweit einheitlicher und einfacher Tarif unbestreitbar Vorteile und es sei trotz Preissteigerungen weiterhin beliebt. Pendler profitierten und es werde auch für Wochenendausflüge oder Urlaubsfahrten genutzt. Letzteres könne allerdings zu Problemen durch überfüllte Züge und Bahnsteige führen. Die Verkehrsunternehmen hätten Schwierigkeiten mit ausbleibenden Ticketeinnahmen. Diese führten dazu, dass es mittlerweile auch zum Ausdünnen von Fahrplänen komme und bereits einzelne Landkreise mit dem Ausstieg aus dem Deutschlandticket gedroht hätten. Trotz der Preiserhöhung auf 63 Euro werde es auch im kommenden Jahr eine Unterdeckung im Hinblick auf die Kosten geben. Aus Sicht der AfD-Fraktion habe das Deutschlandticket nach wie vor keinen fairen und seinem Wert angemessenen Preis.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass es mit dem Deutschlandticket in überschaubarer Zeit gelungen sei, ein dauerhaftes, deutschlandweit gültiges ÖPNV-Ticket gesetzlich abzusichern. Man solle gemeinsam würdigen, dass man es hier geschafft habe, einen wirklichen Systemwechsel im öffentlichen Nahverkehr herbeizuführen und für die Menschen in Deutschland eine echte Verbesserung zu schaffen. Das Projekt finde in der Bevölkerung auch breite Anerkennung. Sie begrüße, dass man mit den gesetzlichen Regelungen, die man heute umsetzen wolle, die ständigen Diskussionen über die Anschlussfinanzierung beenden könne. In Zukunft könne man sich daher darauf fokussieren, das Ticket noch attraktiver zu machen und mehr Menschen dafür zu begeistern, um auch den Grund-

stock an Abonnements perspektivisch zu erhöhen. Sie verwies zudem auf die Protokollnotiz der Koalitionsfraktionen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass das Deutschlandticket ein großer Erfolg sei. Man begrüße, dass dieses jetzt bis zum Jahr 2030 abgesichert werden solle. Wenn man sich allerdings über diesen Zeitraum auf einen festen Zuschuss des Bundes festlege, werde das unweigerlich zu deutlichen Preissteigerungen führen. Solche Preissteigerungen setzten eine Spirale in Gang, dass Abonnements gekündigt würden, was wiederum zu Problemen bei der Finanzierung führe. Sie wies darauf hin, dass ihr Antrag sehr viele Elemente beinhalte, wie man mehr Kundinnen und Kunden gewinnen könne. In der Protokollnotiz der Koalitionsfraktionen würde einige der Vorschläge aus dem Antrag übernommen. Sie hob hervor, dass man auch mit einem einheitlichen Sozialticket zusätzliche Kundinnen und Kunden gewinnen könne, die sich das Deutschland-Ticket heute nicht leisten könnten.

Die **Fraktion Die Linke** wies auf die Klimaziele hin, die man in Deutschland im Verkehrssektor auch wegen der derzeitigen Ausgestaltung des Deutschlandtickets verfehle. Mit den vorliegenden Gesetzesvorschlägen werde der Preis bis 2030 in Richtung 80 Euro steigen und man müsse davon ausgehen, dass dann etwa zwei Millionen Menschen weniger das Ticket nutzen würden. Gerade das Ziel, mit dem Ticket Gelegenheitsfahrten mit dem Auto auf den ÖPNV zu verlagern, werde dadurch verfehlt. Daher bedeute das, was von der Koalition vorgelegt worden sei, keinen guten Tag für das Deutschlandticket, für den ÖPNV und für das Klima. Sie forderte, mehr Bundesmittel für das Ticket zur Verfügung zu stellen. In dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN finde man vieles richtig, aber auch ein Preis von 49 Euro sei zu teuer, weshalb man den Antrag ablehnen werde.

Der **Verkehrsausschuss** hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)36 neu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 21/1495, 21/1932 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)36 neu. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 21/1932 empfiehlt er Kenntnisnahme.

## B. Besonderer Teil

### Begründung zu den Änderungen

Die Änderung dient der Modifikation des Gesetzentwurfs der Bundesregierung unter Berücksichtigung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 und des Votums des Bundesrates. Darüber hinaus bleiben die Inhalte im Vergleich zum ursprünglichen Gesetzentwurf unverändert.

#### Zu Nummer 1:

##### Zu Buchstaben a und b:

Entsprechend dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 und dem Votum des Bundesrates wird die Finanzierung des Deutschlandtickets im Zeitraum von 2026 bis 2030 sichergestellt.

##### Zu Buchstabe c:

Der Schlüssel der Verteilung der Bundesmittel auf die Länder wird angepasst.

##### Zu Buchstaben d bis f:

Der neue Absatz 6 regelt die Nachweispflicht nun auch für den Zeitraum ab 2026 und sieht dafür eine neue Anlage 9 vor.

In Absatz 7a ist vorgesehen, dass die Länder unabhängig vom Zeitpunkt der Zuweisung die Mittel nach Absatz 3a für den Ausgleich der finanziellen Nachteile verwenden können, die im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2030 entstanden sind. Die Länder stellen dabei gemäß Absatz 2 Satz 3 sicher, dass die Landesmittel mindestens dem Betrag der Bundesmittel an das jeweilige Land entsprechen, ggf. unter Berücksichtigung einer länderinternen Umverteilung gemäß Absatz 5 Satz 1.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**Zu Nummer 2:**

Anpassung des Verwendungsnachweises

Berlin, den 5. November 2025

**Wolfgang Wiehle**  
Berichtersteller

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*