

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 20/12773, 20/13168, 20/13328 Nr. 14 –**

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

A. Problem

Zur Umsetzung des Beschlusses des Bundeskanzlers und der Länderchefs vom 6. November 2023 zur Ausdehnung und Abrechnung der Ausgleichsbeträge für das Deutschlandticket auf die Jahre 2023 bis 2025 ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage erforderlich.

B. Lösung

Schaffung einer gesetzlichen Grundlage durch Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

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

C. Alternativen

Annahme mit abweichenden Änderungen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/12773, 20/13168 mit folgenden Maßnahmen, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird gestrichen.
 - b) Nummer 2 wird Nummer 1 und wird wie folgt geändert:
 - aa) Buchstabe d wird gestrichen.
 - bb) Die Buchstaben e bis g werden die Buchstaben d bis f.
 - c) Nummer 3 wird Nummer 2.
2. Artikel 2 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2024 in Kraft.“

Berlin, den 18. Dezember 2024

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/12773** in seiner 188. Sitzung am 26. September 2024 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss wurde zudem gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages beteiligt. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt. Die Unterrichtung auf **Drucksache 20/13168** wurde gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages mit Drucksache 20/13328 Nr. 14 vom 11. Oktober 2024 an die gleichen Ausschüsse überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem Gesetzentwurf sollen die Beschlüsse des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und -chefs der Länder rechtlich abgesichert werden. Ein Teilbetrag des Einbehalts der Regionalisierungsmittel soll den Ländern erst im Jahr 2026 zur Verfügung gestellt werden.

III. Stellungnahmen des mitberatenden Ausschusses

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/12773 in seiner 98. Sitzung am 18. Dezember 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD bei Abwesenheit der Gruppe BSW dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 20(8)7366neu (identisch mit Ausschussdrucksache 20(15)311neu des federführenden Ausschusses).

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner Sitzung am 26. September 2024 mit dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/12773 befasst und eine Nachhaltigkeitsrelevanz festgestellt. Eine Prüfbite ist nicht erforderlich (Ausschussdrucksache 20(26)131-13).

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 82. Sitzung am 25. September 2024 vorbehaltlich der Überweisung durch den Deutschen Bundestag die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen, die er in seiner 84. Sitzung am 9. Oktober 2024 durchgeführt hat. An der Anhörung haben folgende Auskunftspersonen teilgenommen:

- Jan Görnemann, Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Geschäftsführer
- Alexander Kaas Elias, Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende; VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität
- Thomas Kiel d’Aragon, Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BVKom)
- Dr. Bernhard Knierim, Allianz pro Schiene e. V., Referent Verkehrspolitik und Projekte
- Christiane Leonard, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin

- Matthias Pippert, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Gewerkschaftssekretär Abteilung Grundsatz / Politik / Unternehmensmitbestimmung
- Marc Philipp Waschke, ACE Auto Club Europa e. V., Referent Verkehrspolitik
- Oliver Wittke, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), Vorstandssprecher

Die vorab abgegebenen, schriftlichen Stellungnahmen der oben genannten Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksache 20(15)297-A-H verteilt und sind auf den Internetseiten des Deutschen Bundestages abrufbar.

Alle eingeladenen Sachverständigen waren sich grundsätzlich darüber einig, dass das Deutschlandticket ein Erfolgsmodell sei, dessen Fortführung über das Jahr 2025 hinaus jedoch ungeklärt sei und gesichert werden müsste.

Jan Görnemann (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.) bezeichnete das Jobticket als größten Hebel, um die Nutzerzahlen des Deutschlandtickets noch weiter zu erhöhen. Er halte eine Verdopplung der Zahlen für möglich, wenn das Deutschlandticket langfristig gesichert sei. Ein Verbot der unterstützenden Finanzierung tariflicher Angebote zur Ergänzung des Deutschlandtickets für bestimmte Personengruppen durch Regionalisierungsmittel lehnte er ab.

Alexander Kaas Elias (Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende) lehnte den ab 2025 geplanten Preisanstieg des Deutschlandtickets von 49 Euro auf 58 Euro ab. Schon jetzt sei das Ticket für Familien, Kinder und Jugendliche sowie für Menschen mit geringem Einkommen oft zu teuer. Er sprach sich für bundesweite geltende Regelungen für Sozialtickets aus.

Thomas Kiel d’Aragon (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände) äußerte sich ablehnend zu der beabsichtigten haushaltskonsolidierenden Maßnahme durch die Novelle des Regionalisierungsgesetzes, da sie nach seiner Meinung eine faktische Kürzung der Regionalisierungsmittel darstelle.

Dr. Bernhard Knierim (Allianz pro Schiene e. V.) sprach sich ebenfalls für eine Stärkung des Jobtickets aus. Ferner äußerte er die Ansicht, dass die Attraktivität des Deutschlandtickets wesentlich gesteigert werden könnte, wenn auch die Mitnahme von Kindern unkompliziert ermöglicht würde.

Christine Leonard (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V.) begrüßte die vorgesehene Klarstellung, dass die für das Deutschlandticket zur Verfügung gestellten Mittel ausschließlich für dieses verwendet werden dürften. Aus ihrer Sicht sei es falsch, Schüler tickets über die Regionalisierungsmittel zu finanzieren. Ziel des Deutschlandtickets sollte es sein, Pkw-Nutzer zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Matthias Pippert (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) machte deutlich, dass das Deutschlandticket auf allen Nahverkehrsstrecken gelten müsse. Zudem halte er es für erforderlich, eine langfristige Preisstabilität für das Ticket sicherzustellen, was wichtig für Unternehmen, aber auch Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV sei.

Marc Philipp Waschke (Auto Club Europa e. V.) äußerte, dass übertragbare Familientickets und ein bundeseinheitlich reduziertes Deutschlandticket für Menschen mit geringem Einkommen eingeführt werden müsse. Ohne Ausbau des Angebots und Modernisierung der Infrastruktur werde es aber schwer gelingen, mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

Oliver Wittke (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) stellte infrage, dass die Länder in der Lage seien, die Mittel für das Deutschlandticket vorzufinanzieren. Nach seiner Ansicht müsse man damit rechnen, dass es auch im Schienenpersonennahverkehr aufgrund der generellen Unterfinanzierung des ÖPNV zu Abbestellungen kommen könne. Potenzielle Neukunden und Arbeitgeber, die ein Jobticket anbieten wollten, würden sich nicht für ein Deutschlandticket entscheiden, wenn dessen Fortbestand nicht über 2025 hinaus gesichert sei.

Wegen des genauen Wortlautes der Anhörung wird auf das Protokoll der 84. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, das auf den Internetseiten des Deutschen Bundestages abrufbar ist.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/12773 in seiner 92. Sitzung am 18. Dezember 2024 abschließend beraten. Die Gruppe Die Linke hat zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)312neu mit folgendem Inhalt eingebracht:

Änderungsantrag

des Abgeordneten Bernd Riexinger und der Gruppe DIE LINKE

zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

- Drucksache 20/12773 -

Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

1. Artikel 1 Nummer 1 wird gestrichen.

2. Artikel 1 Nummer 2 wird Nummer 1 und wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a ist wie folgt zu fassen: „ Im Absatz 1 Satz 2 werden die Wörter „zum Zeitpunkt der Einführung“ gestrichen. Absatz 1 Satz 3 und 4 wird aufgehoben.

b) Buchstabe b ist wie folgt zu fassen: „b) Absatz 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst: „Für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis 31. Dezember 2025 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen des Absatzes 7 ausgeglichen.“ ‘

c) Buchstabe d ist zu streichen.

d) Buchstaben e bis g werden die Buchstaben d bis f.

3. Artikel 1 Nummer 3 wird Nummer 2

4. Artikel 2 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2024 in Kraft. “

Berlin, den 19. Februar 2025

Gruppe Die Linke

Begründung:

Zu 1:

Ein Einbehalt von 350 000 000 Euro im Jahr 2025 ist für die Stabilität der Finanzierung des Deutschlandtickets nicht hilfreich.

Zu 2 a):

Der Preis von 49€ ist dauerhaft festzuschreiben.

Zu 2b:

Dem Bundesrat ist in seiner Begründung zu folgen: Die Änderung stellt sicher, dass es zu keiner Streichung der hälftigen Beteiligung von Bund und Ländern an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile und zu keiner Verschiebung zulasten der Länder kommt. Bund und Länder haben am 6. November 2023 vereinbart, dass sie sich zum Prinzip der hälftigen Kostenbeteiligung in Höhe von insgesamt 3 Milliarden Euro auch für das Jahr 2024 bekennen. Anderenfalls wird das Risiko absehbarer erheblicher Kostensteigerungen des Deutschlandtickets, das maßgeblich vom Bund angestoßen wurde, vom Bund auf die Länder übertragen.

Zu 2c:

Dem Bundesrat ist in seiner Begründung zu folgen: Die Änderung des § 9 Absatz 6 RegG wird abgelehnt. Das vorgesehene Verbot, eine Preissenkung von Deutschlandtickets auf Länderebene (zum Beispiel als Schülerticket zum Deutschlandticket) aus regulären Regionalisierungsmitteln finanzieren zu dürfen, kann nicht hingenommen werden. (...)

Zu 2d)

redaktionelle Anpassung

Zu 3)

redaktionelle Anpassung

Zu 4)

redaktionelle Anpassung

Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)311 eingebracht, dessen Inhalt sich aus den Maßgaben der Beschlussempfehlung und Teil B des Berichtes ergibt.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, dass der Schwerpunkt des vorliegenden Gesetzentwurfes in der Schaffung der Möglichkeit der Übertragung von Haushaltsmitteln liege. Der Beschluss der Landesverkehrsminister, den Preis des Deutschlandtickets auf 58 Euro zu erhöhen, sei nicht nachvollziehbar, weil es kein Erfordernis dafür gebe. In den Beratungen zu dem Gesetzentwurf durch die Koalitionsfraktionen habe man nicht alle Forderungen zur Weiterentwicklung des Gesetzes berücksichtigen können. Natürlich wolle man die Entfristung des Tickets über das Jahr 2025 hinaus, was aber aus haushälterischen Gründen derzeit nicht möglich sei. Das Deutschlandticket sei ein Erfolgsmodell für Kundenfreundlichkeit und Einfachheit. Mit dem Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN habe man sich auf Maßnahmen geeinigt, die den Ländern entgegenkämen und die die Bestellung von Verkehren im ÖPNV und SPNV sicherten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der einen ausgewogenen Kompromiss darstelle und die Interessen der Länder berücksichtige. Der ursprüngliche Gesetzentwurf hätte zu Unsicherheiten in der Finanzierung des ÖPNV geführt. Sie kritisierte, dass die Umsetzung des Beschlusses der Ministerpräsidentinnen und -präsidenten der Länder über ein Jahr gedauert habe, obwohl man sich einstimmig auf die Maßnahmen geeinigt habe. Weitere Erfordernisse einer langfristigen Finanzierung des Deutschlandtickets müssten Gegenstand des nächsten Deutschen Bundestages und der künftigen Bundesregierung sein.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, dass die durch den Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in den Gesetzentwurf einfließenden Änderungen ein großes Entgegenkommen gegenüber den Ländern darstellten, insbesondere die Streichung des Verbotes der Verwendung von Regionalisierungsmitteln für weitere Tarifangebote. Allerdings hätte man sich eine dauerhafte Perspektive für die Finanzierung des Deutschlandtickets gewünscht, um den Ländern Planungssicherheit geben zu können. In künftigen Gesprächen zur Fortentwicklung des Tickets werde man insbesondere die Schaffung von Optionen zu einer familienfreundlicheren Nutzung des Deutschlandtickets einbringen. Prinzipiell wünsche man sich für das Ticket Preisstabilität und auch Verhandlungen darüber, ob man zum Preis von 49 Euro zurückkehren könnte.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte den vorliegenden Gesamtkompromiss von Bundestag und Bundesrat, der von hohem politischem Willen auf allen Seiten zeuge, das Deutschlandticket erfolgreich fortzuführen. Das Argument der Länder zur Ambiguität der Formulierung im Gesetzentwurf zum Einbehalt von Regionalisierungsmitteln im Jahr 2025 sei dabei stichhaltig und nachvollziehbar. Allerdings versuchten die Länder, sich die Option der Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln offenzuhalten, um Rabatte für das Deutschlandticket finanzieren zu können. Wenn die Länder solche Vergünstigungen einführen wollten, müssten sie das aus Eigenmitteln tun, da diese Mittel ansonsten für ihren eigentlichen Verwendungszweck zur Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebots fehlten. Die Bundesregierung habe hier einen unsauberen Kompromiss geschlossen, der nicht von nachhaltiger Haushaltsführung zeuge.

Die **Fraktion der AfD** äußerte, dass mehr Benutzerinnen und Benutzer im ÖPNV im Ergebnis induzierten Verkehr darstellten, der eine weitergehende Betrachtung erforderlich machen würde. Die vermehrte Nutzung des Deutschlandtickets führe zunehmend zu überfüllten Zügen und Verzögerungen in den Fahrplänen, so dass einige Länder bereits dazu übergingen, weniger Verkehre zu bestellen. Das Deutschlandticket müsse einen fairen Preis haben. Auch der erhöhte Preis von 58 Euro entspreche nicht dem eigentlichen Wert des Tickets. So müsse es möglich sein, eine Preisstruktur zu entwickeln, um Teile der Bevölkerung entlasten aber auch die Aufrechterhaltung der Infrastruktur finanzieren zu können.

Die **Gruppe Die Linke** merkte positiv an, dass trotz der langen Dauer bis zur Vorlage des Gesetzentwurfs nunmehr die wichtigsten Maßnahmen zur Sicherstellung des Deutschlandtickets beschlossen würden. Sie bedauere aber, dass es nicht gelungen sei, einen Ticketpreis von 49 Euro für das Jahr 2025 und darüber hinaus zu sichern. Auch sie halte die Preiserhöhung für nicht erforderlich. Zu einer Förderung der Nutzung des ÖPNV dienen auch günstige Ticketpreise. Dies würde auch helfen, die gesetzten Klimaziele zu erreichen.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Gruppe Die Linke auf Ausschussdrucksache 20(15)312neu mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Gruppe Die Linke abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 20(15)311neu hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD angenommen.

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP und der Gruppe Die Linke bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/12773 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(15)311neu.

B. Besonderer Teil

Begründung zum Änderungsantrag:

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Auf den im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Einbehalt von Regionalisierungsmitteln im Jahr 2025 soll im Sinne eines Gesamtkompromisses von Bundestag und Bundesrat verzichtet werden.

Zu Buchstabe b

Im Entwurf enthalten war eine aus Sicht der Bundesregierung klarstellende Regelung, dass die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 für den Ausgleich finanzieller Nachteile für weitere aus dem Deutschlandticket abgeleitete, vergünstigte Tarifangebote nicht gestattet ist.

Es handelt sich aus Sicht der Länder um eine echte Änderung des Regelungsgehaltes von § 9 Absatz 6 RegG und gerade nicht um eine bloße Klarstellung.

Diese Frage kann im laufenden Gesetzgebungsverfahren nicht geklärt werden. Die bereits in § 9 Absatz 6 Satz 4 bestehende Regelung, dass die Länder Mittel nach § 5 nicht als Ersatz eigener Landesmittel für den Ausgleich finanzieller Nachteile des Deutschlandtickets einsetzen dürfen sowie entsprechende Verrechnungen ebenfalls nicht gestattet sind, ist jedoch weiterhin unstrittig.

Zu Buchstabe c

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nummer 2

Redaktionelle Folgeänderung.

Berlin, den 18. Dezember 2024

Michael Donth

Berichterstatter

