

Entschließungsantrag

der Fraktion der CDU/CSU

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

– Drucksachen 20/1739, 20/1847 –

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Öffentliche Personennahverkehr in der Bundesrepublik Deutschland steht vor großen Herausforderungen. Der Koalitionsvertrag der Regierungskoalition sieht eine deutliche Erhöhung der Verkehrsleistung im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 vor. Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen sowie den Leistungserbringern im ÖPNV.

Anreiz zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV müssen Mobilitätsangebote sein, die ähnlich attraktiv, individuell und flexibel verfügbar sind wie die Nutzung des eigenen PKW.

Das bedeutet insbesondere: dichtere Takte, insbesondere in ländlichen Regionen, attraktive Vernetzungsmöglichkeiten des klassischen ÖPNV mit Rad-, Roller- oder Car-sharing-Angeboten, die Vernetzung zum motorisierten Individualverkehr (z. B. über Park-and-Ride-Angebote) sowie den Ausbau von On-Demand-Verkehren und eine durchgängigere, digitale Buchbarkeit von ÖPNV-Leistungen in Deutschland. Ein flexibles Angebot ist gerade auch für touristische Regionen sehr wichtig.

Gleichzeitig kämpfen die Leistungserbringer bereits heute mit den finanziellen Auswirkungen ihrer großen Sorgen: Der Fachkräftemangel, die Antriebswende im ÖPNV, explodierende Energiepreise und die Fahrgastrückgänge durch die Corona-Pandemie gefährden insbesondere die Existenz vieler kleiner und mittelständischer Betriebe im Bus- und Taxigewerbe und damit auch die Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Deutschland.

Steigende Bahnstrompreise und weitere Kosten gefährden den Wettbewerb im SPNV ebenfalls existenziell.

Die Leistungserbringer, die zwischen steigenden Kosten und festgeschriebenen Fahrpreisen gefangen sind, dürfen in dieser Situation nicht alleine gelassen werden. Ohne

sie können die Ausbauziele im Öffentlichen Personenverkehr keinesfalls erreicht werden.

Vom Bund verursachte Einnahmeausfälle durch Experimente wie ein „9-Euro-Ticket“ dürfen daher nicht zu Lasten der Verkehrsbranche gehen. Ansonsten müssen die Fahrgäste ab Herbst mit deutlich höheren Tarifen oder Einsparungen im ÖPNV-Angebot rechnen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Bundesländern die für das 9-Euro-Ticket im Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro auch dann zur Verfügung zu stellen, wenn damit statt der Umsetzung des Tickets neue zusätzliche ÖPNV-Angebote nachweisbar geschaffen werden;
2. den Bundesländern zuzusagen, durch das 9-Euro-Ticket verursachte Kosten vollumfänglich, auch über die vorgesehenen 2,5 Milliarden Euro hinaus, auszugleichen. Dies beinhaltet auch die Erstattung von Kosten durch zusätzlich zu erbringende Verkehrsleistungen wie beispielsweise Sonderzüge oder Extra-Busse in touristischen Regionen. Ebenso sind Schäden zu erstatten, die den Unternehmen im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr mit Fernbussen und Fernzügen durch die Verlagerungseffekte des „9-Euro-Tickets“ entstehen;
3. sicherzustellen, dass die vom Bund zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel unverzüglich bei denjenigen Leistungserbringern im ÖPNV, insbesondere kleine und mittelständische Busunternehmen, ankommen, denen Einnahmehausfälle durch das „9-Euro-Ticket“ entstehen. Wenn nötig, sind nach der Ausreichung der Mittel an die Länder umgehend Vorauszahlungen an diese zu leisten;
4. mit den Bundesländern unverzüglich Gespräche über den Ausgleich von in diesem Jahr entstandenen Mehrkosten durch die Explosion der Energiepreise im Treibstoff- und Bahnstrommarkt zu führen und diese im Rahmen eines Rettungsschirms bei der Erstattung dieser Mehrkosten an die Leistungserbringer zu unterstützen;
5. gemeinsam mit den Bundesländern zu prüfen, ob und wie die durch das 9-Euro-Ticket im gesamten Bundesgebiet erreichte durchgängige Nutzbarkeit beispielsweise von Schülerabonnements zu Ferienzeiten verstetigt werden kann;
6. unverzüglich nach Ende der „9-Euro-Tickets“ im September 2022 dessen Auswirkungen auf den ÖPNV zu evaluieren und dem Bundestag einen Bericht vorzulegen, der auch die Verlagerungseffekte zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern (z. B. Fernverkehr) sowie den Umstieg von Fahrrad oder Fußgängern auf den ÖPNV untersucht;
7. den Bundestag und die kommunalen Spitzenverbände eng in die Bund-Länder-Verhandlungen zum Modernisierungspakt des Öffentlichen Nahverkehrs insbesondere in der Frage einzubinden, wie über die Deckung von coronabedingten Mindereinnahmen, der Umstellung der Fuhrparks auf klimaneutrale Antriebe und die Gewinnung von Fahrpersonal hinaus auch die systematische ÖPNV-Angebotsausweitung in städtischen, insbesondere aber auch in ländlichen Regionen erfolgen soll.

Berlin, den 17. Mai 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion