

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Marc Bernhard, Petr Bystron, Joana Cotar, Thomas Dietz, Dr. Michael Ependiller, Dietmar Friedhoff, Kay Gottschalk, Dr. Malte Kaufmann, Norbert Kleinwächter, Barbara Lenk, Edgar Naujok, Bernd Schattner, Uwe Schulz, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

**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:

Das Vorhaben eines 9-Euro-Tickets zielt an den Herausforderungen für unseren Öffentlichen Nahverkehr vollkommen vorbei.

Die ÖPNV-Unternehmen stehen insbesondere durch extreme Steigerungen der Treibstoffpreise und anstehende Tarifierhöhungen für ihre Mitarbeiter vor neuen Belastungen. Diese werden nur durch Steigerung von Fahrpreisen oder zusätzliche öffentliche Zuschüsse auffangbar sein.

Einmalige Rabatt-Aktionen im ÖPNV sind angesichts der wirtschaftlichen Herausforderungen der Öffentlichen Nahverkehrsunternehmen eine Fehlallokation von Steuergeldern.

Es ist absehbar, dass durch eine dreimonatige Rabatt-Aktion kein nachhaltiger Fahrgastgewinn erzielbar ist. Stattdessen ist zu erwarten, dass nicht nur Erst- oder Seltennutzer des ÖPNV, sondern insbesondere auch Stammkunden von besonders überfüllten Bussen und Zügen von einer zukünftigen Nutzung abgeschreckt werden und nach der Rabatt-Aktion verstärkt den motorisierten Individualverkehr nutzen werden.

Unser Öffentlicher Nahverkehr ist für derartige Riesenexperimente zu wertvoll.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. darauf hinzuwirken, dass auf das Experiment „9-Euro-Ticket“ verzichtet wird sowie
 2. den Betrag von 2,5 Mrd. Euro stattdessen für die steuerliche Entlastung der Bürger einzusetzen, beispielsweise im Bereich der Energieträger.

Berlin, den 13. Mai 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Das Vorhaben eines 9-Euro-Tickets zielt an den Herausforderungen für unseren Öffentlichen Nahverkehr vollkommen vorbei. Die ÖPNV-Unternehmen stehen insbesondere durch extreme Steigerungen der Treibstoffpreise und anstehende Tarifierhöhungen für ihre Mitarbeiter vor neuen Belastungen. Diese werden nur durch Steigerung von Fahrpreisen oder zusätzliche öffentliche Zuschüsse auffangbar sein. Wer eine Weitergabe der Betriebskostensteigerungen an Kundinnen und Kunden in Form von Fahrpreiserhöhungen nicht will, muss geeignete, langfristig wirkende Konzepte für eine Stützung der Nahverkehrsunternehmen entwickeln und vorlegen. Eine einmalige Rabatt-Aktion zielt in die vollkommen falsche Richtung.

Ein 9-Euro-Ticket verschafft den Öffentlichen Nahverkehrsunternehmen keine zusätzlichen Einnahmen, um sich für die anstehenden Herausforderungen zu wappnen. Im Gegenteil: Es ist zweifelhaft, ob durch eine dreimonatige Rabatt-Aktion ein nachhaltiger Fahrgastgewinn erzielbar ist. Nicht nur Erst- oder Seltennutzer des ÖPNV, sondern auch Stammkunden könnten von besonders überfüllten Bussen und Zügen von einer zukünftigen Nutzung abgeschreckt werden und zurück zum motorisierten Individualverkehr wechseln. Einen nachhaltigen Fahrgastzuwachs erwarten Experten nur, wenn eine Angebotsverbesserung oder eine dauerhafte Absenkung der Tarife finanziert würde (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)50-A des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages – Stellungnahme zur Bundestagsdrucksache 20/1737 – öffentliche Anhörung am 16. Mai 2022)

Bei Fahrpreisen, die sich am sogenannten „Nulltarif“ orientieren, entstehen Fahrgastzuwächse vor allem durch induzierte Fahrten. Dies sind Fahrten, die ohne günstige Fahrpreise nicht stattgefunden hätten – insbesondere im Freizeitbereich. Experten erwarten, dass durch das 9-Euro-Ticket zahlreiche Fahrten induziert werden, beispielsweise zusätzliche Besuche von Freunden und Verwandten sowie Wochenendausflüge, oder Verlagerungen vom unmotorisierten Verkehr erfolgen, also vom Fahrrad- und Fußverkehr in die öffentlichen Verkehrsmittel im Nahbereich (ebd.). Das von 1995 bis 2019 angebotene „Schöne-Wochenend-Ticket“ wurde von der DB Regio AG eingestellt.

Das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr konnte einen großen Anteil von 20 zu dieser Thematik gestellte Fragen nicht oder nur unzureichend beantworten, da ihr keine entsprechenden Daten vorlägen, es eine Zuständigkeit bei den Ländern sähe oder Ergebnisse erst evaluieren wolle (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)47 – Bericht des BMDV zu TOP 3 – Geplantes 9-Euro-Ticket – 8. Sitzung am 11. Mai 2022). Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr musste zudem zugeben, dass ihm über Umsatzeinbußen des durch die Rabatt-Aktion kannibalisierten DB Fernverkehrs, von nichtbundeseigenen Fernverkehrs- oder Fernbusangeboten keine Informationen vorlägen und auch nicht vorgesehen ist, deren mögliche Umsatzeinbußen auszugleichen (ebd., Fragen 17 und 18). Es kommt demnach zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung durch den fehlgeleiteten Einsatz von Steuergeldern.

Für ein derartiges Riesenexperiment ist unser Nahverkehr jedoch zu wertvoll und die dafür eingesetzten Steuermittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro zu hart von den Menschen in unserem Land erarbeitet, zumal diese Rabatt-Aktion durch neue Schuldenaufnahmen finanziert werden sollen.