

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Vorkehrungen von Bundesregierung und Deutscher Bahn AG für die Umsetzung des 9-Euro-Tickets im öffentlichen Nahverkehr**

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland ist bereits an der Belastungsgrenze. Durch Baustellen, dicht befahrene Schienenstrecken und Zugausfälle steigt der Frust bei den Fahrgästen. Die Pünktlichkeitswerte von Verkehrsleistungen der DB AG verschlechterten sich in den letzten Wochen und Monaten deutlich. Dazu kommen Probleme mit Radreifen, starke Überlastungen der DB-Navigator-App und der Fachkräftemangel. Die von der Bundesregierung geplante Nutzung des 9-Euro-Tickets soll den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) langfristig attraktiver machen (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/faq-9-euro-ticket-2028756>). Die Nutzung des ÖPNV im touristischen Sinne als von der Bundesregierung einkalkulierter Nebeneffekt der Entlastung durch das 9-Euro-Ticket birgt aus Sicht der Fragesteller die Gefahr, den öffentlichen Nahverkehr zu überlasten, Bestandskunden nachhaltig zu verprellen sowie mögliche zukünftige Kunden abzuschrecken. Dies gilt auch und gerade für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, denen bereits jetzt eine Verweigerung der Mitnahme bei zu geringer Kapazität in Aussicht gestellt wird.

In Kenntnis dieser Situation stellt die Bundesregierung den SPNV in Deutschland mit der Einführung des 9-Euro-Tickets vor eine weitere Belastungsprobe. Hierfür ist aus Sicht der Fragesteller sicherzustellen, dass die DB Regio AG als einer der größten Anbieter von Leistungen des SPNV, aber auch die Netzkapazität und die von der Bundesregierung zu garantierende Sicherheit gewährleistet sind, um das erwartete hohe Fahrgastaufkommen bewältigen zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die DB AG der Ansicht, rechtzeitig über die Vorhaben der Bundesregierung informiert worden zu sein und ausreichend Vorlauf zur reibungslosen Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zur Vorbereitung des 9-Euro-Tickets und der damit einhergehenden Fahrgastaufwüchse gehabt zu haben?
2. Welche Abstimmung gab es im Vorfeld mit den Ländern (vgl. <https://www.youtube.com/watch?v=26IDQgHNfJc>)?
3. Welche Abstimmung gab es im Vorfeld mit den Verkehrsverbänden?

4. Wie bewertet die Bundesregierung zusammenfassend die von Juni bis einschließlich August 2022 zur Verfügung stehenden Kapazitäten von Infrastruktur und Personal bei der DB AG (im Schienen- und Busverkehr) und Bundespolizei?

Sind diese aus Sicht der Bundesregierung ausreichend, um die von Fachleuten prognostizierten Probleme durch hohen Fahrgastandrang bewältigen zu können?

5. Wie viele zusätzliche Fahrgäste prognostiziert die Bundesregierung (bitte nach Monat aufschlüsseln)?

Falls diese Zahl nicht ermittelt werden kann, wie kann die Bundesregierung etwaige Kompensationsausfälle adäquat berechnen?

6. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die bereitgestellte Finanzierung kostendeckend ist (bitte begründen)?

7. Werden die entstandenen zusätzlichen Verwaltungsausgaben, z. B. die Verrechnung des 9-Euro-Tickets mit einer Zeitkarte, von der Bundesregierung kompensiert?

8. Wie werden sich die Ticketpreise nach Ansicht der Bundesregierung ab September 2022 entwickeln (bitte begründen)?

9. Auf welchen Strecken kommt es in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 zu Vollsperrungen, Schienenersatzverkehren oder teilweisen Zugausfällen aufgrund von geplanten Baumaßnahmen (bitte nach Strecke mit Anfangs- und Zielbahnhof, Länge der Baustelle (in km) und geplanter Dauer der Beeinträchtigung, Art der Baumaßnahme und Art der Einschränkung auflisten)?

a) Sind Baustellen im Schienennetz der DB Netz AG aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets kurzfristig abgesagt oder nach Art oder Zeitraum neu geplant worden, und wenn ja, welche (bitte nach Strecke mit Anfangs- und Zielbahnhof, Länge der Baustelle (in km) und geplanten Daten der Beeinträchtigung und Daten, auf die die Maßnahme verschoben wurde, auflisten)?

b) In welcher Höhe werden bei diesen Baustellen Mittel zum sogenannten kundenfreundlichen Bauen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III eingesetzt?

Sind diese aufgrund des Fahrgastanstiegs durch das 9-Euro-Ticket bei Baumaßnahmen erhöht worden, und wenn ja, bei welchen, und um welchen Betrag?

10. Ist im Falle von Kapazitätsengpässen im Zuge des 9-Euro-Tickets bzw. zusätzlicher Verkehrsleistungen vorgesehen, notfalls Leistungen des Schienengüterverkehrs zu verzögern oder stehen zu lassen, um für zusätzliche Nahverkehrsleistungen Kapazitäten zu schaffen?

11. Reicht die in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 vorhandene Schienennetzkapazität aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG aus, um den prognostizierten Fahrgastaufwuchs und eventuell notwendige Sonderzüge störungsfrei abwickeln zu können?

12. Wie viele zusätzliche Züge kann die DB AG bei Fahrgastaufwüchsen im Bundesgebiet mit welcher Vorlaufzeit zum Einsatz bringen?

a) Wie hoch ist die Anzahl der sich daraus ergebenden Verkehrsleistungen?

b) Aus welchen Mitteln werden diese finanziert?

13. Sind bereits zusätzliche Verkehrsleistungen, z. B. an Reise-Wochenenden in den Sommerferien oder über Pfingsten, vorgesehen?
  - a) Wenn ja, wo (bitte nach Strecke mit Anfangs- und Endbahnhof, geplanten Einsatztagen, Anzahl der Verkehrsleistung und Zeiten auflisten)?
  - b) Aus welchen Mitteln werden diese zusätzlichen Leistungen finanziert?
14. Wie wirkt sich der Lieferengpass von Radreifen durch den Ukraine-Krieg auf die Kapazität an Regional- und Fernverkehrszügen der DB AG in den Monaten Juni, Juli und August 2022 aus (vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article238072609/Regionalzuege-Bahn-fehlt-Nachschub-an-Raedern-aus-der-Ukraine.html>)?
15. Wie viele Verkehrsleistungen im Nah- und Fernverkehr der DB AG verkehren derzeit mit aufgrund von Wartung oder anderen Störungen verkürzten Zügen oder anderweitig eingeschränkter Platzkapazität (bitte nach Anzahl pro Tag je Strecke mit Anfangs- und Zielbahnhof auflisten)?
16. Wie viele Verkehrsleistungen der DB AG mussten aufgrund mangelnden einsatzbereiten Rollmaterials seit Januar 2022 komplett entfallen (bitte nach Anzahl pro Tag je Strecke mit Anfangs- und Zielbahnhof auflisten)?
17. Wie ist aus Sicht der Bundesregierung sichergestellt, dass die volle Kapazität an Rollmaterial im Regionalverkehr der DB AG in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 zur Verfügung steht?
18. In welchen Landkreisen bietet DB Regio Bus Busverkehr im Rahmen des ÖPNV an, und reichen die in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 vorhandenen Kapazitäten aus Sicht der Bundesregierung und der DB AG bzw. DB Regio Bus aus, um den prognostizierten Fahrgastaufwuchs störungsfrei abwickeln zu können?
19. Wie viele zusätzliche Busse kann die DB Regio Bus bei Fahrgastaufwüchsen mit welcher Vorlaufzeit zum Einsatz bringen?
  - a) Aus welchen Mitteln werden diese finanziert?
  - b) Ergeben sich ggf. Angebotsänderungen im Rahmen von Ferienfahrplänen (ausdünnen des Schülerverkehrs in den Sommerferien), aus denen Buskapazitäten „umgeschichtet“ werden können?
20. Wie wird aus Sicht der Bundesregierung die Barrierefreiheit von Rollmaterial und Bussen und damit deren uneingeschränkte Nutzbarkeit durch Menschen mit Behinderungen sichergestellt?
21. Plant die DB AG, Servicepersonal an Bahnhöfen (Reisezentren, Fahrgastinformation etc.) in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 aufzustocken?
  - a) Wenn ja, an welchen Einsatzorten, und in welchem Arbeitsbereich?
  - b) Aus welchen Mitteln wird dieses Personal finanziert?
22. Plant die DB AG in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022, an Bahnhöfen, besonders in touristischen Regionen, zusätzliches Personal der DB AG Sicherheit oder ihrer Subunternehmen einzusetzen?
  - a) Wenn ja, an welchen Einsatzorten?
  - b) Aus welchen Mitteln wird dieses Personal finanziert?
23. An welchen Dienststellen plant die Bundesregierung, die Anzahl von Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei an Bahnhöfen, besonders in touristischen Regionen, in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 aufzustocken?

24. Plant die DB AG, zusätzliches Fahrpersonal (für Züge und Busse) in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 einzusetzen?
  - a) Wenn ja, an welchen Einsatzorten?
  - b) Aus welchen Mitteln wird dieses Personal finanziert?
25. Wurden seitens der DB AG bereits genehmigte Urlaube aufgrund zusätzlicher Verkehrsleistungen durch die Einführung des 9-Euro-Tickets zurückgenommen oder wurde eine Urlaubssperre in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 in einzelnen Bereichen verhängt?
  - a) Wenn ja, in welchen Bereichen und an welchen Einsatzorten?
  - b) Wenn ja, wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in welchen Bereichen hiervon betroffen?
26. Wie wird sichergestellt, dass das zusätzlich eingesetzte Personal in Zügen, Bussen und an Bahnhöfen im Umgang mit Fahrgästen mit Behinderungen, dabei insbesondere auch Menschen mit Sinnes- und kognitiven Beeinträchtigungen, geschult ist?
27. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die vorhandenen Personalressourcen der DB AG in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 ausreichend sind, um mit der Abwicklung von Mehrverkehren und Problemen bei überfüllten Zügen umgehen zu können?
28. Welche Rolle spielen aus Sicht der Bundesregierung ausreichende Kapazitäten zur Fahrradbeförderung im öffentlichen Verkehr bei der Erreichung der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarten Ausbauziele zum öffentlichen Verkehr und zum Nationalen Radverkehrsplan?

Wie muss die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖPNV sich aus Sicht der Bundesregierung hierfür verändern?
29. Hat die Bundesregierung in diesem Kontext eine Bewertung der Appelle von Nahverkehrsunternehmen und Nahverkehrsverbänden, Fahrräder in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 nicht im ÖPNV mitzuführen (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/mit-fahrrad-in-der-bahn-fuer-9-euro-an-die-ostsee-ein-bahnchef-warnt-wird-doch-nicht-so-einfach-a/>)?
30. Wie viele Tickets für die Fahrradmitnahme in Zügen werden in den Monaten Juni bis einschließlich August üblicherweise (auch vor der Coronapandemie in den Monaten Juni bis einschließlich August 2019) von Verkehrsunternehmen in Deutschland, insbesondere der DB Fernverkehr AG und DB Regio AG, verkauft?
31. Wie bewertet die DB AG die Prognosen zu Kapazitätsengpässen bei der Fahrradbeförderung in Nahverkehrszügen bzw. die Folgen für die Überlastung der Züge durch eine höhere Zahl an ÖPNV-Nutzerinnen und ÖPNV-Nutzern in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022?
32. Wird Radfahrerinnen und Radfahrern im Falle eines überfüllten Zuges (z. B. der DB Regio AG) die Fahrradmitnahme untersagt?
33. Werden Reisende mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Reisende mit Rollstühlen im Falle eines überfüllten Zuges (z. B. der DB Regio AG) ggf. von der Mitfahrt ausgeschlossen?

34. Inwieweit greifen in Fällen des Ausschlusses von Reisenden – wie in den Fragen 24 und 25 geschildert – die Fahrgastrechte?  
Welche Rechte bestehen insbesondere, wenn es sich um die letzte Zugverbindung eines Tages handelt und ggf. eine Übernachtung erforderlich wird oder nur eine Weiterfahrt mit anderen Verkehrsmitteln wie Taxi möglich ist?
35. Gibt es rechtliche Vorgaben, wie in Situationen, in denen Radfahrer und Menschen mit Behinderung, (z. B. mit Elektro-Rollstuhl oder Rollator) konkurrieren, hinsichtlich der Personenbeförderung abzuwägen ist – also welchem Kunden konkret eine Weiterbeförderung verwehrt würde?
36. Wie werden Reisende mit Fahrrädern, aber auch Reisende mit Kinderwagen und mobilitätseingeschränkte Reisende mit Rollstühlen rechtzeitig über die zur Verfügung stehende Kapazität zur Fahrradmitnahme bzw. zum Transport von Rollstühlen oder Kinderwagen in Zügen, insbesondere aber bei Engpässen oder Überfüllung dahin gehend informiert, dass eine Fahrradmitnahme bzw. eine Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen nicht möglich ist, und wie wird eine rechtzeitige Information sichergestellt?
37. Wie werden sich nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG Erlebnisse mit verweigerter Fahrradbeförderung bzw. verweigerter Mitnahme von Reisenden mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkten Reisenden mit Rollstuhl und dadurch entstehenden Unannehmlichkeiten auf den nachhaltigen Umstieg auf klimafreundliche öffentliche Verkehrsmittel auswirken?  
Besteht nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG ein Abschreckungspotential?
38. Welche Einigung wurde zwischen der DB AG und dem Land Baden-Württemberg hinsichtlich der Anerkennung des 9-Euro-Tickets auf der Gäubahn getroffen (vgl. <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.9-euro-ticket-keine-freie-fahrt-zum-bodensee.f5bb567f-cbac-47b3-8e93-8350a53c737f.html?reduced=true>)?  
a) Welche weiteren Strecken sind von einer vergleichbaren Problematik betroffen, und wie ist dieses Problem dort gelöst worden (bitte nach Streckenabschnitt mit Anfangs- und Endbahnhof und Sachstand auflisten, vgl. <https://www.rnd.de/reise/verwirrung-um-9-euro-ticket-warum-es-in-einigen-regionalzuegen-der-deutschen-bahn-nicht-gilt-BFXNAHJWFNEA5LRM5QXX3FHDUM.html>)?  
b) Welche Auswirkungen haben die dargestellten Konflikte aus Sicht der Bundesregierung für den Erfolg des 9-Euro-Tickets?  
c) Wie wurde eine Lösung dieser Problemstellung vorab proaktiv von Seiten der Bundesregierung angegangen?  
d) Sagt die Bundesregierung der Landesregierung von Baden-Württemberg zu, durch eine finanzielle Übereinkunft mit der DB Fernverkehr AG hinsichtlich der Ticketnutzung auf der Gäubahn entstandene zusätzliche Mehraufwendungen für die Umsetzung des 9-Euro-Tickets auch über die bereits im Regionalisierungsgesetz festgelegte Kompensation hinaus vom Bund ersetzt zu bekommen?
39. Wie plant die DB Fernverkehr AG mit Fahrgästen umzugehen, die mit dem 9-Euro-Ticket einen Fernverkehrszug nutzen, und wird es Kulanzregelungen geben?

40. Hat die Bundesregierung eine Bewertung dazu, dass Inhaber einer DB BahnCard 100 diese im Nahverkehr auch im Juni bis einschließlich August 2022 nur innerhalb der ausgewiesenen Bereiche der City-Tickets und nicht generell im ÖPNV nutzen können, wodurch nach Ansicht der Fragesteller Vielpendler gegenüber Gelegenheitsfahrern benachteiligt werden, obwohl ein hoher Nutzungsanteil der BahnCard 100 auch im Regionalverkehr liegt?
41. Wird das Servicepersonal im Fernverkehr explizit im Umgang mit 9-Euro-Ticket-Kunden geschult?  
Wie werden hierbei insbesondere die besonderen Bedarfe von Menschen mit Behinderungen, insbesondere mit Sinnes- und kognitiven Beeinträchtigungen, berücksichtigt?
42. Werden Tickets in Nahverkehrszügen durch das Kontrollpersonal im Zeitraum von Juni bis einschließlich August 2022 überhaupt kontrolliert?
43. Wie stellt die DB AG sicher, dass die Kontrolleurinnen und Kontrolleure die diversen geltenden Tickets überhaupt als solche erkennen?
44. Wie hoch schätzt die DB Fernverkehr AG den Schaden durch Fahrgasteinbrüche im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr durch die verstärkte Nutzung von Nahverkehrsprodukten durch das 9-Euro-Ticket?
45. Wie plant die Bundesregierung, mit den durch die Einführung des von der Bundesregierung subventionierten 9-Euro-Tickets verursachten Schäden bei Unternehmen des eigenwirtschaftlichen öffentlichen Fernverkehrs (Fernbusse und Fernzüge) umzugehen?
46. Schließt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Eigenkapitalerhöhung der DB AG aus?
47. Existieren Sicherheitskonzepte, wie von Seiten der DB-Sicherheit und des Zugbegleitpersonals mit Fahrgästen in überfüllten Zügen umzugehen ist, und wenn ja, werden diese regelmäßig mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern trainiert?
48. Ist das Sicherheits- und Servicepersonal angesichts prognostizierter Überfüllungen von Zügen in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 nochmals im Umgang mit diesen Situationen geschult worden?
49. Wie werden im Rahmen der Sicherheitskonzepte die Belange und besonderen Bedarfe von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt?
50. Wie lange dauert nach der Erfahrung von DB AG und Bundespolizei die Räumung eines überfüllten Zuges im Durchschnitt?
51. Sind für diese Fälle in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 entsprechende Verspätungspuffer im Regionalverkehr eingerechnet?
52. Ist aus Sicht von Bundespolizei und DB AG damit zu rechnen, dass Passagiere, denen aufgrund eines überfüllten Zuges die Mitfahrt verweigert wird, in der Mehrzahl mit einem Lächeln begegnen und den nächsten Zug nehmen, wie der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing vermutet (vgl. <https://www.handelsblatt.com/dpa/wirtschaft-wissing-oepnvmit-einem-laecheln-ausprobieren/28362612.html>)?
53. Werden Pendlerinnen und Pendler, die aufgrund einer Zugüberfüllung den Ratschlägen des Bundesverkehrsministers Dr. Volker Wissing folgend den nächsten Zug nehmen für eventuelle Verdienstaussfälle entschädigt?

54. Wie werden sich nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG Erlebnisse mit überfüllten Zügen, verweigerter Passagierbeförderung und dadurch entstehenden Unannehmlichkeiten auf den nachhaltigen Umstieg auf klimafreundliche öffentliche Verkehrsmittel auswirken?  
Besteht nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG Abschreckungspotential?
55. Wie haben sich die Pünktlichkeitswerte der Nah- und Fernverkehrszüge laut DB AG von Januar bis Mai 2022 verändert, und wie ist diese Veränderung zu erklären (bitte getrennt nach Nah- und Fernverkehrsleistungen auflisten)?
56. Mit welcher Änderung der Pünktlichkeitswerte rechnet die DB AG durch die streckenweise starken Fahrgastaufwüchse durch Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 (bitte getrennt nach Nah- und Fernverkehrsleistungen auflisten)?
57. Welche Bedeutung hat nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG die Pünktlichkeit auf die Bewertung der Attraktivität und die nachhaltige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch Kundinnen und Kunden?
58. Birgt nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG eine sinkende Pünktlichkeit in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 die Gefahr, auch Bestandskunden nachhaltig zu verprellen und für Neukunden einen nachhaltigen Effekt zu verhindern?
59. Wie oft kam es seit Januar 2022 zu Überlastungen bei der Buchung, der Fahrplanauskunft oder der Beantragung von Erstattungen über das Fahrgastrechtheformular zu einer Überlastung des Online-Portals der DB AG oder der DB-Navigator-App?
60. Wie oft und in welchem Zeitraum war nach Freischaltung des 9-Euro-Tickets im Buchungsportal der DB AG die Möglichkeit der Online-Buchung oder die DB-Navigator-App überlastet, nicht oder nur eingeschränkt funktionsfähig?
61. Welche Vorkehrungen trifft die DB AG, um eine durchgängige Erreichbarkeit der digitalen Buchungs- und Fahrplan-Plattformen in den Monaten Juni bis einschließlich August 2022 und darüber hinaus zu gewährleisten?
62. Welche Bedeutung messen die Bundesregierung und die DB AG, in dem Bestreben der Attraktivitätssteigerung des Schienenverkehrs und der Verdopplung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr, einer komfortablen Buchbarkeit von Online-Tickets und der Nutzung von Online-Fahrplänen zu?
63. Welchen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit haben nach Ansicht der Bundesregierung und der DB AG die zeitweise Überlastung und die fehlende Erreichbarkeit dieser Dienstleistungen?

Berlin, den 8. Juni 2022

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**

