

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Sebastian Münzenmaier, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Thomas Seitz, Klaus Stöber und der Fraktion der AfD

Mögliche Gefährdung des Busfernverkehrs und des Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehr durch ein steuersubventioniertes Deutschlandticket für 49 Euro pro Monat

Noch im Sommer 2022 sah der Bundesminister der Finanzen, Christian Lindner, keine Zukunft für ein verbilligtes Nahverkehrsticket. Er hielt es für eine befristete Maßnahme. Deshalb seien im Entwurf zum Bundeshaushalt 2023 weder eine Fortsetzung des Tankrabatts noch Mittel für eine Anschlussregelung für das 9-Euro-Ticket vorgesehen (vgl. <https://www.waz.de/politik/9-euro-ticket-lindner-deutschland-absage-id235967187.html>). Der Tankrabatt ist am 31. August 2022 ausgelaufen. Eine Nachfolgeregelung für das ebenfalls ausgelaufene 9-Euro-Ticket soll hingegen mit dem „Deutschlandticket“ kommen. Bund und Länder haben sich am 2. November 2022 weitgehend auf ein bundesweit gültiges 49-Euro-Ticket ab 2023 verständigt (vgl. <https://www.heise.de/news/49-Euro-Ticket-Bund-und-Laender-einigen-sich-auf-Deutschlandticket-7328145.html>). Diese Festlegung hat Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die weitere Verschuldung und insbesondere bislang nicht subventionierte, eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote.

In der Befragung der Bundesregierung am 18. Oktober 2022 im Deutschen Bundestag korrigierte der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, den Bundesminister der Finanzen Christian Lindner und teilte mit, dass die Einführung eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets für 49 Euro sein politisches Ziel sei und man vor einer Vereinbarung mit den Ländern stehe (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierung-sbefragung-914724>). Weiter führte er aus, ein 49-Euro-Ticket bedürfe zusätzlicher und dauerhafter öffentlicher Zuschüsse.

Der eigenwirtschaftliche – also ohne öffentliche Subventionen auskommende – Fernbusverkehr hat bereits durch das 9-Euro-Ticket erhebliche wirtschaftliche Einbußen hinnehmen müssen (vgl. https://rp-online.de/wirtschaft/unternehmen/fernbus-vs-9-euro-ticket-betreiber-melden-60-prozent-weniger-fahrgaeste_aid-73401137). Die Zulassung von Fernbussen war eines der wesentlichen verkehrspolitischen Ziele der FDP in der 17. Wahlperiode.

In der damaligen Koalitionsvereinbarung zwischen CDU/CSU und FDP hieß es, „wir werden Busfernlinienverkehr zulassen und dazu § 13 PBefG ändern“ (vgl. https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=83dbb842-b2f7-bf99-6180-e65b2de7b4d4&groupId=252038).

Das seit rund einer Dekade entstandene Verkehrsangebot des Fernbusses in Deutschland wird bei einem bundesweit gültigen Deutschlandticket voraussichtlich nicht aufrechtzuerhalten sein, es sei denn, der Fernbus würde in das Angebot einbezogen. Ohne dessen Einbeziehung würde es zu einer weitgehenden Einstellung des Fernbusangebots in Deutschland kommen (vgl. <https://www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-917178>). Vergleichbares gilt für den Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/was-das-neun-euro-ticket-fuer-fernbusunternehmen-wie-flixbus-bedeutet/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung nach Abschluss der dreimonatigen Versuchsphase des sogenannten 9-Euro-Tickets eine belastbare Erhebung bekannt, wie hoch der Anteil der Fernreisenden an den das 9-Euro-Ticket nutzenden Beförderungsfällen war?
2. Wenn Frage 1 bejaht wurde, wie hoch war der Anteil jener, die aus beruflichen Gründen das 9-Euro-Ticket als Ersatzangebot für den SPFV nutzten, und wie hoch war der Anteil derer, die dieses Ticket als reines Freizeitangebot nutzten?
3. Hält die Bundesregierung das bereits bestehende und papierlos buchbare „Quer-durchs-Land-Ticket“-Angebot der DB Regio für 42 Euro – bei fünf gemeinsam Reisenden sogar nur für 14 Euro pro Person bei Freifahrt für drei Kinder unter 15 Jahren – für deutschlandweite Ausflugsreisen für ein passgenaues Angebot, um eine Nachfrage nach bundesweiten Freizeitverkehren zu erfüllen, und wenn ja, weshalb soll ein eigenwirtschaftlich erfolgreiches Angebot durch ein subventioniertes Angebot ersetzt werden (vgl. <https://www.bahn.de/angebot/regio/qdl>)?
4. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung von Fernbusunternehmen, dass – wenn ein eigenwirtschaftliches Fernbusnetz in Deutschland sich im Wettbewerb gegen ein steuersubventioniertes, bundesweit gültiges Deutschlandticket für 49 Euro behaupten müsste – das eigenwirtschaftliche Fernbusnetz weitgehend eingestellt werden wird (vgl. <https://www.businessinsider.de/politik/deutschland/was-das-neun-euro-ticket-fuer-fernbusunternehmen-wie-flixbus-bedeutet/>)?
5. Wenn die Bundesregierung eine Gefährdung des eigenwirtschaftlichen Fernbusnetzes nicht restlos ausschließen kann, wäre es aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll, die Gültigkeit des Deutschlandtickets für 49 Euro an Tarifgrenzen zu orientieren, also eine bundesweite Gültigkeit nicht weiter anzustreben, um eigenwirtschaftliche Fernbusangebote zu erhalten?
6. Wird seitens der Bundesregierung erwogen, die Nutzung des Fernbusangebots in Deutschland in ein geplantes, bundesweit gültiges Deutschlandticket für 49 Euro einzubeziehen?
7. Wie hoch wären die zusätzlichen Kosten für die öffentlichen Haushalte, sollte das derzeit bestehende innerdeutsche Fernbusangebot in das Deutschlandticket für 49 Euro aufgenommen werden, und müssten die fortan subventionierten Fernbusstrecken zunächst europaweit ausgeschrieben werden?
8. Wenn eine Einbeziehung des Fernbusangebots geplant sein sollte, welches Fernbusnetz würde zur Grundlage einer Nutzungsmöglichkeit durch ein bundesweites Nahverkehrsticket, also das geplante Deutschlandticket, gemacht?

9. Kann die Bundesregierung die Aussagen der Flix SE bestätigen, dass rund 90 deutsche Gemeinden und Städte mangels Regionalbahnanschluss nur durch den Fernbus an den öffentlichen Verkehr angebunden werden können (vgl. https://www.bundestag.de/resource/blob/916844/7619ea9de1561f4f5cc509d8e744c01e/Stellungnahme_FlixBus-data.pdf)?
10. Welches Angebot soll nach Kenntnis der Bundesregierung den betroffenen Gemeinden und Städten gemacht werden, sollte infolge der Einführung des Deutschlandtickets für 49 Euro der Fernbusverkehr in Deutschland weitgehend eingestellt werden?
11. Ist die staatliche Subventionierung von eigentlichen Fernverkehrsleistungen durch das Deutschlandticket genannte Nahverkehrsabonnement bei der EU-Kommission zur Prüfung angemeldet worden?
Liegt die Stellungnahme der EU-Kommission bereits vor?
12. Sollte Frage 11 mit nein beantwortet werden, erkennt die Bundesregierung keine Auswirkungen auf das nicht subventionierte Fernbusangebot des europäischen Binnenmarkts und somit keine Notwendigkeit zur Genehmigung der steuerlichen Subventionierung von faktischen Fernverkehrsangeboten durch die EU-Kommission?
13. Rechnet die Bundesregierung mit Schadensersatzforderungen seitens durch die Einführung des Deutschlandtickets möglicherweise geschädigter Verkehrsunternehmen des Fernbus- und Schienenpersonenfernverkehrssegments?
14. Sollten Schadensersatzforderungen begründet sein, ist nach Geschäftsordnung der Bundesregierung festgelegt, ob Mitglieder der Bundesregierung persönlich Haftungen übernehmen, und wenn ja, welche?
15. Erkennt die Bundesregierung tatsächlich ein Einsparpotenzial von 2 Mrd. Euro bei den Vertriebsaufwendungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Einführung eines angekündigten papierlosen Tickets, wie Bundesminister Dr. Volker Wissing in der Regierungsbefragung am 18. Oktober 2022 in Aussicht stellte, oder hat er sich in der Höhe des Einsparpotenzials geirrt (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungsbefragung-914724>)?
16. Wenn sich Bundesminister Dr. Volker Wissing geirrt haben sollte (vgl. Frage 15), wie hoch schätzt die Bundesregierung den tatsächlichen Einspareffekt im Ticketvertrieb durch Einführung des Deutschlandtickets ein?
17. Soll es nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin möglich bleiben, Fahrscheine für Einzelfahrten im ÖPNV zu erwerben?
18. Verspricht sich die Bundesregierung ein Einsparpotential durch den Abbau von Fahrscheinautomaten an Haltestellen und auf Bahnhöfen, und meinte Bundesminister Dr. Volker Wissing explizit diese Maßnahme mit seiner Bemerkung im Deutschen Bundestag, die Bundesregierung fühle sich dem Fortschritt verpflichtet (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungsbefragung-914724>)?
19. Wenn Frage 18 mit nein beantwortet wird, durch welche konkreten Maßnahmen glaubt die Bundesregierung, Einsparungen im Vertrieb von ÖPNV-Tickets dann erreichen zu können, während Vertreter von Verkehrsverbänden im Gegenteil die Einführungskosten des Deutschlandtickets unberücksichtigt sehen und auch deshalb die vorgesehenen 3 Mrd. Euro als nicht ausreichend erachten (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/49-euro-ticket-unsichere-zeiten-fuer-den-rhein-main-verkehrsverbund-18405405.html>)?

20. Ließ sich Bundesminister Dr. Volker Wissing nach Einschätzung der Bundesregierung bei seiner Unterstützung einer Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets von – wie er es ausdrückte – „rührenden Geschichten“ (vgl. <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw42-de-regierungs-befragung-914724>) leiten, von objektiven Fakten oder von beidem?
21. Wie passte nach Ansicht der Bundesregierung das Vorbringen einer angeblich faktenorientierten Entscheidung und der Ankündigung des Bundesministers für Digitales und Verkehr, die Erfahrungen mit dem „Ampel-Projekt“ würden erst gründlich ausgewertet, zur Erkenntnis, dass das 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 rund ein Drittel seiner Kunden verloren hat (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/3825) und dass bereits anderthalb Monate vor Beendigung der Projektphase und einer belastbaren Auswertung der Bundesminister für Digitales und Verkehr sich wie folgt festlegte: „Das 9-Euro-Ticket war die beste Idee für den Bahnverkehr seit ganz langer Zeit“ (vgl. <https://www.noz.de/deutschland-welt/politik/artikel/9-euro-ticket-und-dann-volker-wissing-plant-neues-oepnv-ticket-42490344>)?
22. Wenn durch das 9-Euro-Ticket 1,8 Millionen Tonnen CO₂ eingespart sein sollen bei einer dreimonatigen Subvention von 2,5 Mrd. Euro, wäre das eine Subvention von rund 1 400 Euro pro eingesparte Tonne CO₂ – kann die Bundesregierung diese Zahlen bestätigen (vgl. https://www.focus.de/finanzen/news/verkehrsoekonom-fortfuehrung-des-9-euro-tickets-ist-verantwortungslos_id_138811147.html)?
23. Hält die Bundesregierung in der Gesamtschau einen Preis von 1 400 Euro pro eingesparter Tonne CO₂ (wenn die Vorfrage bejaht wurde) für angemessen, wie er für das 9-Euro-Ticket berechnet wurde, und gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung noch unverhältnismäßigere Subventionstatbestände zur CO₂-Einsparung als 1 400 Euro pro Tonne CO₂?
24. Sind seitens des DB-Konzerns seit dem 1. Juni 2022 an die Bundesregierung Stellungnahmen zu einer Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets herangetragen worden, und wenn ja, welche (bitte die Schriftstücke und das Eingangsdatum genau auflisten)?
25. Wurden seitens der Bundesregierung die Auswirkungen eines bundesweit gültigen Nahverkehrstickets auch hinsichtlich möglicher Folgen auf den deutschen Verkehrsmarkt, eines Ausschaltens des Anbieters des intermodalen Wettbewerbers der DB Fernverkehr AG, FlixBus, und des intramodalen Wettbewerbers FlixTrain analysiert, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt, und was war das Ergebnis?
26. Auf Grundlage welcher Kalkulation wurde nach Kenntnis der Bundesregierung ein Preis von exakt 49 Euro pro Monat für ein bundesweit gültiges Nahverkehrsticket festgelegt, wurde zu deren nachvollziehbarer Ermittlung ein Wirtschaftsprüfer einbezogen, oder erfolgte eine Preisfestsetzung auf Basis staatlicher Planung?
27. Ist eine jährliche Steigerungsklausel für den Abgabepreis des Deutschlandtickets – beispielsweise orientiert an der Inflationsrate – vorgesehen, um den im kommenden Jahr auf Basis eines 49-Euro-Tickets kalkulierten steuerlichen Zuschussbedarf nicht weiter auszuweiten, und wenn dies nicht der Fall sein sollte, wer legt den Abgabepreis für das Jahr 2024 verbindlich fest?

28. Sind potenzielle Einnahmeverluste bei anderen Tarifprodukten im ÖPNV durch Einführung des Deutschlandtickets einkalkuliert, und wer wird nach Auffassung der Bundesregierung den Verkehrsunternehmen die möglicherweise daraus resultierenden weiteren Einnahmeausfälle ersetzen – der Bund, die Länder oder die Gebietskörperschaften?
29. Sind an Bundesregierung seitens der Länder und oder seitens der Verkehrsunternehmen bereits Wünsche einer weitergehenden ÖPNV-Finanzierung über die im Raum stehenden 3 Mrd. Euro herangetragen worden – in der Branche ist von einer Finanzierungslücke von weiteren 1,5 Mrd. Euro sowie einem Energiekostenzuschlag von 1,6 Mrd. Euro die Rede (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/49-euro-ticket-unsicher-e-zeiten-fuer-den-rhein-main-verkehrsverbund-18405405.html>)?
30. Ist der Bundesregierung das in der Republik Österreich, deren Bahnnetz nur etwa 15 Prozent des deutschen ausmacht, für 1 095 Euro pro Jahr angebotene sogenannte KlimaTicket bekannt, und wenn ja, hält die Bundesregierung einen Verkaufspreis wie für das österreichische KlimaTicket auch für das Deutschlandticket für unangemessen hoch (vgl. [https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_ wohnen_ und_ umwelt/klimaschutz/klimaticket.html](https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/klimaticket.html))?

Berlin, den 3. November 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

