

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Den Bus als Schlüssel für eine alltagstaugliche und klimafreundliche Mobilität stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Tagtäglich sorgen unzählige kleine und mittlere sowie kommunale und konzerngebundene Busunternehmen dafür, dass der öffentliche Personenverkehr in Deutschland verlässlich, flexibel, pünktlich und umweltschonend funktioniert. Er ist elementarer Bestandteil des ÖPNV, denn bis zu 40 Prozent aller Fahrten im ÖPNV erfolgen mit dem Bus. Außerdem ist der Bus flexibel und individuell einsatzfähig – auch, wenn der schienengebundene ÖPNV ausfällt – und hat unter allen motorisierten Verkehrsmitteln die beste Klimabilanz. Dies betrifft neben dem Angebot im ÖPNV auch die Touristik und den Fernlinienverkehr. Ein schneller Ausbau des ÖPNV-Angebots in der Breite, das gleichzeitig klimafreundlich ist, gelingt besonders gut mit dem Bus.

Die Branche steht derzeit allerdings vor großen Herausforderungen. Nicht nur die Umrüstung auf klimaneutrale Antriebe, sondern auch der anhaltende Fahrpersonalmangel, der Wunsch nach dichteren Fahrplänen bei gleichzeitig günstigeren Tarifen und der Anstieg der Kraftstoffpreise üben jedoch Druck auf die überwiegend mittelständisch geprägte Busbranche und kommunale Verkehrsunternehmen aus. Auch mit Blick auf den Start des 49-Euro-Tickets am 1. Mai 2023 benötigt der Busverkehr eine langfristige Finanzierung und kluge politische Rahmenbedingungen auf Bundesebene.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

1. bei Höhe und Verteilung der Regionalisierungsmittel eine neue Fördersystematik zu entwickeln, die einen Ausgleich für entgangene Einnahmen durch das 49-Euro-Ticket sowie erhöhte Energie- und Treibstoffkosten garantiert;
2. ein Konzept zu entwickeln, wie Schnell- und Regionalbusachsen in Regionen ohne SPNV-Angebot besser entwickelt und betrieben werden können;
3. eine Reform der Berufskraftfahrerausbildung anzustreben, die diese kompakter und günstiger macht, sowie das Ablegen der Prüfung in Fremdsprachen ermöglicht;
4. sich dafür einzusetzen, dass Fachkräfte aus Drittstaaten mit einem dort gültigen Busführerschein die Möglichkeit erhalten, bereits in ihrem Herkunftsstaat die EU-Berufskraftfahrerqualifikation machen zu können;

5. bestehende Förderprogramme für die Umrüstung von Bestandsfahrzeugen oder der Anschaffung neuer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (beispielsweise Elektro, Wasserstoff oder Biogas) mit höheren Mitteln auszustatten;
6. bei der Ausgestaltung der Förderrichtlinien auch Busunternehmen mit wenigen Fahrzeugen einzuschließen und dabei auch die Förderung unterschiedlicher Busstypen sowie die Umrüstung der Betriebshöfe und Werkstätten zu ermöglichen;
7. in Zusammenarbeit mit den Ländern ein langfristiges Konzept für die Erhöhung der Anzahl von Bussen inklusive ausreichendem Fahrpersonal zu erarbeiten, damit der ÖPNV – gerade in ländlichen Regionen – besser ausgebaut wird;
8. in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Beschleunigung und Bevorrechtigung von Bussen (beispielsweise zur Steigerung der Anzahl von Bussonderstreifen) zu prüfen;
9. bei Linien- oder Reisebussen den Einsatz alternativer, klimafreundlicher Kraftstoffe in Reinform oder als Beimischung zu ermöglichen;
10. Forschungs- und Modellvorhaben im Bereich des autonomen Fahrens im ÖPNV zu fördern und zu verstetigen;
11. in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen Anschubfinanzierungen für On-Demand-Verkehre zu ermöglichen;
12. sich bei der Europäischen Kommission für die Ermöglichung von zwölf-Tage-Busreisen auch im innerstaatlichen Gelegenheitsverkehr einzusetzen und damit für das Fahrpersonal individuelle Pausenregelungen zu schaffen.

Berlin, den 25. April 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion