

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)50-E**

**13.05.2022**

---

**Stellungnahme**  
Öffentliche Anhörung am 16.05.2022

---

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

**Siehe Anlage**

---

# **„Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“**

**Gesetzentwurf der Fraktion SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP,  
Drucksache 20/1739**

**10. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages  
Am Montag, den 16. Mai 2022, 10.00 Uhr**

## **Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR unterstützt ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung mehr Verkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verlagern und diese Verlagerung auch finanziell zu unterstützen. Damit wird ein großer Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet.

Zu den in dem aktuellen Gesetzentwurf zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel enthaltenen zwei Teilbereichen nehmen wir wie folgt Stellung:

### **1. Corona-Rettungsschirm**

Die Corona-Pandemie hat erheblichen negativen Einfluss auf die Fahrgast- und Einnahmesituation genommen. Im Durchschnitt sind die Einnahmen 2021 um 23% zurückgegangen. Erst in den letzten Monaten ist ein Aufwärtstrend erkennbar, wobei das Vor-Corona-Niveau bei weiterem nicht erreicht wurde. Gleichzeitig haben die Verkehrsunternehmen nicht die Möglichkeit Kosten zu reduzieren, da es der politische Wille ist, das Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge unverändert aufrecht zu erhalten.

Vor diesem Hintergrund ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass auch für das Jahr 2022 ein Rettungsschirm für den ÖPNV aufgespannt wird. Eine flächendeckende Verringerung des Angebots kann damit noch abgewendet werden.

Ergänzend zu den vorliegenden Regelungen ist eine ausdrückliche Nachschusspflicht des Bundes, für den Fall, dass die Einnahmenverluste höher ausfallen, als bisher prognostiziert, wünschenswert.

Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass auch im Jahr 2023 das Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht sein wird und weiterhin Einnahmenverluste entstehen werden, deren Finanzierung noch offen ist.

### **2. Marktseitige Bewertung des 9 Euro-Tickets**

Das Hauptziel des 9 Euro-Tickets ist die Entlastung der Bürger\*innen sowie die Attraktivierung des ÖPNV und die Gewinnung von Fahrgästen. Es ist davon auszugehen, dass diese Ziele mit dem Ticket kurzfristig erreicht werden. Allein im VRR-Gebiet will jeder zweite Erwachsene, der bisher kein Abonnement hat, den ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket nutzen. Das ergab eine Umfrage des VRR. Für den Verbundraum bedeutet das, dass zwischen 2,5 bis drei Millionen Menschen das 9-Euro-Ticket potenziell kaufen werden.

Durch die Coronapandemie sind die Fahrgastzahlen im ÖPNV massiv zurückgegangen. Insbesondere im Bereich der Stammkunden erholt sich der Markt nur sehr langsam. Das 9 Euro-Ticket kann durch den sehr geringen Preis - und der damit verbundenen kommunikativen Wirkung - dazu beitragen, Neukund\*innen zu gewinnen bzw. vorherige ÖPNV-Nutzer in gewissem Maße zurückzugewinnen. Aus diesem Grund ist insbesondere während der Aktion mit einer erhöhten ÖPNV-Nutzung zu rechnen.

Das 9 Euro-Ticket als Einheitstarif mit sehr niedrigem Preisniveau stellt eine tarifliche Vereinfachung da, ist aber nur mit einer höheren finanziellen Unterstützung realisierbar. Vertrieben wird das 9-Euro-Ticket über alle heutigen Vertriebskanäle (App, Fahrscheinautomat, Personenverkauf etc.).

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der Tarif ein wichtiges, aber nicht das ausschlaggebende Kriterium ist, Bürger\*innen langfristig und dauerhaft für den ÖPNV zu gewinnen. Nur ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot schafft die Realisierung der Verkehrswende. Zur Sicherstellung eines solchen ÖPNV-Angebots bedarf es einer ausreichenden und vor allem nachhaltigen Finanzierung.

Durch die begleitende Marktforschung hat man die Chance umfangreiche Markterkenntnisse zu gewinnen. Wichtig hierbei ist, dass die Effekte und Marktreaktionen auch nach dem Aktionszeitraum berücksichtigt werden.

Aus Sicht des VRR ist das 9 Euro-Ticket eine Maßnahme, um Bürger\*innendazu zu bewegen, den ÖPNV als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MiV) auszuprobieren. Wichtig ist hierbei, dass die Kund\*innen im Aktionszeitraum eine positive Nutzungserfahrungen erhalten. Nur durch ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot ist die Verkehrswende realisierbar. Darüber hinaus ist das 9 Euro-Ticket eine sinnvolle Maßnahme für eine temporäre finanzielle Entlastung der Bürger\*innen im Hinblick auf die stark gestiegenen Preise in vielen Bereichen des täglichen Lebens. Nur beim VRR profitieren über 1 Mio. Stammkunden (Schüler, Studenten, Rentner, Berufspendler) von dem deutlich abgesenkten Preisniveau und der Erweiterung des Leistungsumfanges durch die bundesweite Gültigkeit.

### **3. Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung**

Das Klimaschutzgesetz verpflichtet die Bundesrepublik, bis zum Jahr 2045 CO<sub>2</sub>-neutral zu sein. In den vergangenen Jahren hat allerdings der Verkehrsbereich nur geringe Beiträge zur CO<sub>2</sub>-Reduktion beigetragen. Um auch im Verkehrssektor entsprechende Ziele zu erreichen, sind verschiedene Maßnahmen umzusetzen, welche beispielsweise auf Verkehrsvermeidung oder auf den erhöhten Einsatz von erneuerbaren Energien ausgerichtet sind. Verschiedene Analysen haben zudem ergeben, dass eine Verdoppelung des ÖPNV notwendig ist, um die Klimaziele der Bundesrepublik zu erreichen.

Eine Verdoppelung des ÖPNV kann nur gelingen, wenn dazu unterschiedliche Maßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehört die Angebotserweiterung des ÖV in urbanen und ländlichen Räumen ebenso, wie ein attraktiver Preis.

Die aktuelle grundsätzliche Bereitschaft den ÖPNV weiter zu stärken, steht den zusätzlichen Haushaltsbelastungen der Kommunen und Kreise entgegen. Daher bedarf es Laborversuche oder

Pilotprojekte und damit verbundene Evaluationen, um realistische Prognosen zur Verdoppelung des ÖPNV erstellen zu können. Auf dieser Basis bekommen Bund, Länder und Kommunen Entscheidungshilfen zum Einsatz weiterer Finanzmittel für den ÖPNV.

Von daher hat das Angebot „9 für 90“ (90 Tage ein Ticket für 9 Euro/Monat) eine sehr hohe, wenn gleich auch indirekte Bedeutung zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Bei allen Unsicherheiten durch die Befristung des Preises für die Nutzer\*innen des ÖPNV und eines nicht drauf abgestimmten ÖPNV-Leistungsangebotes, können wichtige Erkenntnisse gesammelt werden, die entweder für eine angepasste Fortführung sprechen oder den Nachweis der Wirksamkeit nicht nach sich ziehen, um in der Konsequenz die Mittel ggf. für andere ÖPNV - Maßnahmen einzusetzen. Bereits jetzt können wir davon ausgehen, dass insbesondere die Mobilität im Freizeitbereich durch das 9 Euro-Ticket gestärkt wird und weniger die so relevante Pendlermobilität.

Weiterhin stärkt die Maßnahme „9 für 90“ (90 Tage ein Ticket für 9 Euro/Monat) auch das multi- und insbesondere intermodale Verkehrsverhalten mit positiven Auswirkungen auf den Umweltverbund. Seit einigen Jahren wird lokal und regional in die Infrastruktur für den Radverkehr investiert. Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad für weitere und zusätzliche Wege. Das temporäre finanziell attraktive Angebot den ÖPNV zu nutzen, wird den persönlichen Mobilitätsmix erweitern und den Umweltverbund stärken. Im Ergebnis wird es auch CO<sub>2</sub>-Reduktionen im Verkehrsbereich geben, die auf „9 für 90“ (90 Tage ein Ticket für 9 Euro/Monat) beruhen, sich allerdings im Modal Split eher im Bereich der Nahmobilität ablesen bzw. begründen lassen.

Auch wenn ein dreimonatiger Einsatz eines stark subventionierten Tickets nur in diesem Zeitraum eine direkte Wirksamkeit auf die Umwelt erzielt, ist dies trotzdem ein Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und gehört zur Bewertung des CO<sub>2</sub>-Gesamtergebnisses der letzten zwei Jahre, welches durch die Corona – Pandemie und die dadurch geringe Anzahl an Verkehrswegen positiver ausfallen müsste als in den Jahren zuvor.

### **Fazit**

Das 9 Euro-Ticket wird sehr zielgerichtet alle ÖPNV-Kunden im Aktionszeitraum von 90 Tagen signifikant entlasten und stellt sicherlich einen mutigen Schritt in Richtung Klimaschutz dar, ist aber nicht die alleinige Lösung.

Eine nachhaltige Verkehrswende gelingt nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehr, der einfach, flexibel und innovativ ist, auf klimafreundliche Antriebstechnologien setzt und für Menschen in der Stadt und auf dem Land vernetzte Mobilitätslösungen mit verschiedenen Verkehrsträgern bietet. Um die klimapolitischen Ziele erreichen zu können, ist eine quantitative und qualitative Verbesserung des Leistungsangebotes unabdingbar und hat oberste Priorität.

Die grundsätzlichen finanziellen Herausforderungen, denen sich der ÖPNV stellen muss, bedarf einer umfassenden und nachhaltigen Finanzierungsregelung, um den ÖPNV dauerhaft attraktiver ausgestalten und ausbauen zu können.

Diese Herausforderungen zeigen sich verstärkt in den letzten Monaten, in denen - angefacht durch die Ukraine-Krise - die Energiepreise extrem gestiegen sind, sodass das bestehende ÖPNV-Angebot schon jetzt nicht mehr auskömmlich zu finanzieren ist. Ohne weitere finanzielle Unterstützung werden wir deutliche Preiserhöhungen oder eine Reduzierung des Angebotes nicht vermeiden können. Das will aber keiner, weil wir unsere Klimaziele erreichen und den ÖPNV voranbringen wollen.