

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

12.05.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 16.05.2022

Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.

Siehe Anlage

BSN-Stellungnahme zum Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drs. 20/1739)

Berlin, 12.05.2022

Der Bundesverband SchienenNahverkehr (bis Juni 2021: BAG-SPNV) vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die auf der Grundlage der jeweiligen ÖPNV-Gesetze der Länder den Schienenpersonennahverkehr organisieren sowie Verkehrsleistungen bestellen und finanzieren.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßen den Gesetzesentwurf in seinen Grundsätzen. Neben der hier festgelegten Fortführung des Corona-Rettungsschirms und der Kompensation des einzuführenden 9-Euro-Tickets als Sonderfinanzierungstatbestand, möchten wir noch weitere wichtige Ergänzungsbedarfe aufzeigen. Dies sind gesetzlich zu verankernde Nachschusspflichten für den Rettungsschirm als auch für die besondere Tarifmaßnahme und die durch Kostensteigerungen notwendige Erhöhung der Regionalisierungsmittel zur Aufrechterhaltung von Verkehrsleistungen.

Die ökologisch notwendige CO₂-Reduktion und die dafür benötigte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene muss durch die Handlungen der Bundesregierung bestärkt und durch von ihr zur Verfügung gestellte, zusätzliche Finanzmittel für den ÖPNV ermöglicht werden.

Anmerkungen zum Corona-Rettungsschirm und 9-Euro-Ticket

Der aktuelle Gesetzesentwurf enthält zwei essenzielle Bestandteile für die finanzielle Sicherung der Haushalte bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern: den Ausgleich für die Umsetzung 9-Euro-Tickets in Höhe von 2,5 Mrd. Euro und den Ausgleich für pandemiebedingte Einnahmeausfälle in Höhe von 1,2 Mrd. Euro.

Die Fortsetzung des Corona-Rettungsschirms unter Berücksichtigung der Ticketaktion ist grundsätzlich sehr positiv zu bewerten, doch fehlt im Gesetzesentwurf noch eine explizit hinterlegte Nachschusspflicht des Bundes, sofern die Einnahmeausfälle höher als prognostiziert ausfallen sollten.

Die im Koalitionsausschuss beschlossene Maßnahme „9 für 90“ (jetzt: 9-Euro-Ticket) zur Entlastung der Bürger*innen ist eine Chance für den ÖPNV neue Nutzer*innen zu generieren sowie verlorene zurück ins System zu holen. Dafür setzt die gesamte Branche in einem immensen Tempo alles in ihrer Macht Stehende um, sodass ein Start zum 1. Juni gelingen und viele Fahrgäste sicher befördert werden können. Wir begrüßen ausdrücklich, dass zur erforderlichen Liquiditätssicherung bei den Unternehmen

und Aufgabenträgern gemäß Gesetzesentwurf die Auszahlung der 2,5 Mrd. Euro bereits 10 Tage nach Inkrafttreten des Änderungsgesetzes stattfinden soll. Diese Mittel sollen die Einführung (Vertriebsaufwendungen und Marketing) und die entstehenden finanziellen Nachteile (Einnahmeausfälle) abdecken. Jedoch steht die Branche vor einer weiteren großen Herausforderung, deren Finanzierung bislang ungeklärt und verwehrt blieb. Dies betrifft die Finanzierung von – soweit überhaupt kurzfristig realisierbar – erforderlichen Leistungsausweitungen sowie von zusätzlichem Servicepersonal zur Gewährleistung der Sicherheit der in Massen zu erwartenden Fahrgäste. Dies umfasst beispielsweise

- erhöhte Fahrzeugkapazitäten, u.a. Mehrfach-Traktionen und Verstärkerzüge und damit einhergehende Zugpersonalmehrbedarfe,
- zusätzliche Sicherheitspersonale und Personale zur Reisendenlenkung an hochbelasteten Stationen und
- höhere Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungskosten.

Gleiches gilt sowohl für den SPNV als auch für den sonstigen ÖPNV.

Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen arbeiten bereits an Aktionsplänen, um so viel Kapazitäten wie möglich anzubieten und so die Sicherheit als auch die Zufriedenheit der Fahrgäste zu erhöhen. Dies gilt insbesondere auf Strecken, die schon heute sehr hohe Auslastungsgrade vorweisen (z. B. in touristisch geprägten Regionen an Feiertagen und Wochenenden). Diese Aktionspläne können aber auch nur dann sicher abgerufen werden, wenn ein nachträglicher Ausgleich auf Nachweis durch Bund und Länder zugesagt wird.

Gefährdung der SPNV-Finanzierung – dringende Änderung im aktuellen Gesetzesentwurf notwendig

Für eine ernsthafte Verkehrsverlagerung, eine echte Mobilitätswende sowie einer gewünschten Verdopplung der Fahrgastzahlen muss die Bundesregierung bei der aktuellen Gesetzesänderung deutlich weiter gehen. Es sind dringend und unverzüglich weitere Ergänzungen in den Entwurf des Regionalisierungsgesetzes aufzunehmen.

Die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre, insbesondere in den Bereichen Energie und Personal sowie darüber hinaus die aktuellen Kostenexplosionen im Energiebereich sorgen für eine bedrohliche Unterdeckung auf der Seite der Bestellorganisationen des SPNV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Situation wurde durch die Corona-Pandemie und den daraus entstehenden Mehrkosten (Hygiene, Personal) sowie den ausgebliebenen prognostizierten Fahrgastzuwächsen als auch den Ukraine-Krieg mit daraus resultierenden Lieferengpässen und dadurch hervorgerufenen, zusätzlichen drastischen Materialkostensteigerungen z. B. im Fahrzeugbereich verschärft. Auch diese Entwicklungen betreffen den ÖPNV in seiner Gesamtheit.

Sollte es keine sofortige Erhöhung der Regionalisierungsmittel geben, werden die Aufgabenträger in vielen Regionen dazu gezwungen sein, Verkehrsleistungen abzubestellen, weil die vorhandenen Finanzmittel nicht ausreichen. Die im Koalitionsvertrag versprochene und von der Verkehrsministerkonferenz abermals geforderte Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Mrd. Euro muss jetzt vollzogen werden.

Die von der Verkehrsministerkonferenz am 04./05. Mai in ihrer Begründung hinterlegten Mehrbedarfe sind plausibel und nachvollziehbar:

- Angebotsausweitungen und Ausfälle von Fahrgastzuwächsen seit 2019
 - 1.300 Mio. Euro

- Steigerung von Bau-, Energie- und Personalkosten
 - 750 Mio. Euro
- Zusätzlich gestiegene Energiekosten infolge des Ukraine-Konflikts
 - 900 Mio. Euro

Die Summe des Mehrbedarfs für 2022 beläuft sich somit auf 2,95 Mrd. Euro, dessen Hälfte die VMK vom Bund gefordert hat. Ferner zu bedenken und zeitnah zu evaluieren ist, dass die folgenden relevanten Aspekte noch nicht in diese Mehrbedarfe mit eingeflossen sind:

- Die Umsetzung von ETCS-Fahrzeugum- und -ausrüstungen im Zuge der Verlagerung von Leit- und Sicherungstechnik von der Schiene in die Fahrzeuge, welche keinesfalls über die Regionalisierungsmittel abzudecken sind.
- Durch den Ukraine-Konflikt anstehende Erhöhungen bei Fahrzeugbeschaffungskosten, die bereits in Angeboten und laufenden Fahrzeuglieferprozessen der Fahrzeugindustrie erkennbar werden.

Die langfristige Erhöhung der Finanzierungsmittel des Bundes ist also dringend notwendig, damit die Länder und Aufgabenträger die ÖPNV-Tarife trotz stark steigender Leistungskosten nicht deutlich erhöhen müssen und sie weiterhin ihre bestehenden Verkehrsangebote aufrechterhalten bzw. ausweiten können. Nur dann können auch die für die Mobilitätswende benötigten Mehrleistungen geplant und umgesetzt werden.

Wir begrüßen die Bestrebungen der Bundesregierung zu einem für den Herbst angekündigten Ausbau- und Modernisierungspakt, in dem es um eine den politischen Zielen angemessene zukünftige Finanzierung und einen entsprechenden Hochlauf der bereitgestellten Mittel gehen soll. Ein erster Schritt auf diesem Weg muss aber – wie im Koalitionsvertrag festgelegt – jetzt erfolgen.