

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

13.05.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 16.05.2022

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Siehe Anlage

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

12.05.2022

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
des Deutschen Bundestages
Udo Schiefner, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bearbeitet von
Hilmar von Lojewski

Telefon 03037711500
Telefax 03037711509

E-Mail:
hilmar.lojewski@staedtetag.de

E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Aktenzeichen
66.30.12 D

Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2022

- Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, BT-Drucksache 20/1739 und
- Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen, BT-Drucksache 20/1733

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

anliegend erhalten Sie die abgestimmte Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände.

Mit freundlichen Grüßen

Hilmar von Lojewski
Beigeordneter des
Deutschen Städtetages

Matthias Wohltmann
Beigeordneter des
Deutschen Landkreistages

Timm Fuchs
Beigeordneter des
Städte- und Gemeindebundes

2. Hr. Wohltmann, Hr. Fuchs z.K. nach Versand
3. Versand/zdA

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



13. Mai 2022

Stellungnahme

zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 16. Mai 2022

- Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, BT-Drucksache 20/1739 und
- Neun-Euro-Ticket verlängern – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen, BT-Drucksache 20/1733

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP 2021 bis 2025 (Rdnr. 1610 ff.) wurde zur ÖPNV-Finanzierung u.a. festgelegt

- die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher auszugleichen,
- einen Ausbau- und Modernisierungspakt zu schließen,
- die (regulären) Regionalisierungsmittel ab 2022 zu erhöhen.

Der Koalitionsausschuss hat am 23.03.2022 als Teil des Maßnahmenpakets des Bundes zum Umgang mit den hohen Energiekosten beschlossen

- für 90 Tage ein Ticket für 9 Euro/Monat („9 für 90“) für drei Monate einzuführen und die Regionalisierungsmittel so zu erhöhen, dass die Länder dies organisieren können.

Mit dem Entwurf für ein Siebtes Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (BT-Drucksache 20/1739) - im Folgenden RegGE - liegt dem Bundestag eine erste Umsetzung dieser Zielbestimmungen vor.

Durch den Verzicht auf eine strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel um weitere 1,5 Mrd. Euro, wie von der Verkehrsministerkonferenz, den kommunalen Spitzenverbänden und der Verkehrsbranche angesichts des massiven Anstiegs der Energiekosten gefordert, wird der Gesetzentwurf den aktuellen und vordringlichen Herausforderungen bei der Finanzierung des ÖPNV in einem entscheidenden Punkt allerdings nicht gerecht. Es fehlen den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dadurch die finanziellen Mittel, das ÖPNV-Angebot und/oder die Tarife stabil zu halten. Sie werden spätestens im Herbst nach Ende der 9-Euro-Ticket Aktion Verkehre einstellen oder die Tarife anheben müssen. Durch die Kostenexplosion drohen zudem Unternehmens- und Betriebsaufgaben und eine dauerhafte Gefährdung der Grundlagen für die angestrebte Angebotsoffensive im ÖPNV zur Erreichung der Klimaziele und gleichwertiger Lebensverhältnisse. Hier muss der Gesetzentwurf dringend nachgebessert werden.

Rolle der Städte, Landkreise und Gemeinden beim ÖPNV

Die Städte und Landkreise sind als ÖPNV-Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Finanzierung zuständig. Entsprechend sind die ÖPNV-Aufgabenträger intensiv in die Erstattung von Schäden durch die COVID19-Pandemie eingebunden. Ein beihilfeverträglicher Erstattungsweg kann nach den Vorgaben der EU seit September 2020 nur über die ÖPNV-Aufgabenträger und nicht unmittelbar zwischen Staat und betroffenen Verkehrsunternehmen gewählt werden. Die kommunalen Spitzenverbände haben ein großes Interesse, den ÖPNV zu bezahlbaren Preisen zu sichern, im Hinblick auf die zukunftsfähige Mobilität und gleichwertige Lebensverhältnisse zukunftsfähig weiterzuentwickeln und durch mehr öffentlichen Verkehr den Ausstoß von Klimagasen zu verringern. Sie unterstützen daher das von Bund und Ländern verfolgte Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs auf der Straße und Schiene bis 2030. Dieses Ziel wird nur durch erhebliche Investitionen in den ÖPNV und die Begleichung zusätzlicher Defizitanteile durch Bund und Länder erreicht werden können. Das ist die Voraussetzung, um zusätzliche Verkehrsleistungen beauftragen zu können.

Wir haben daher ausdrücklich die Ankündigung im Koalitionsvertrag begrüßt, dass der Bund bereits 2022 mit einer strukturellen Anhebung der Regionalisierungsmittel ein klares Zeichen setzen möchte. Hinter dieser Ankündigung bleibt der Gesetzentwurf allerdings ausgerechnet in einer aufgrund der Kostenexplosion besonders drängenden Situation zurück. Der Gesetzentwurf sieht bislang nicht vor, die regulären Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG anzuheben.

Rettungsschirm für die Einnahmeverluste durch COVID-19-Pandemie weiter spannen

Die kommunalen Spitzenverbände sind dankbar, dass sich der Bund im Koalitionsvertrag und mit dem RegGE zum Ausgleich der erheblichen finanziellen Nachteile durch die COVID-19-Pandemie im ÖPNV auch im Jahr 2022 bekannt hat. Die finanzielle Unterstützung durch Bund und Länder hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass das ÖPNV-Angebot stabil gehalten werden konnte und die Branche gut durch die Krise kommen konnte. Die Fortsetzung des Rettungsschirms durch eine weitere einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel zum Ausgleich dieser Nachteile in hälftiger Kostenteilung mit den Ländern befürworten wir insofern ausdrücklich.

Allerdings bekennt sich der Bund lt. § 7 RegGE nur zur Finanzierung von 1,2 Mrd. Euro, während der coronabedingte Schaden für 2022 übereinstimmend auf 3,2 Mrd. Euro geschätzt wird. Die im Koalitionsvertrag zugesagte hälftige Beteiligung des Bundes müsste also 1,6 Mrd. Euro betragen. Die Kürzung des Betrags um 400 Mio. Euro im Hinblick auf die in § 8 RegGE vorgesehene Erstattung der Einnahmeverluste durch das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni bis August 2020 halten wir für problematisch. Durch die Kürzung des Bundesanteils reduziert

sich auch der Länderanteil. Trotz des prognostizierten Schadens von 3,2 Mrd. Euro stehen damit nominell derzeit nur 2,4 Mrd. Euro für den Rettungsschirm zur Verfügung.

Wir haben die Sorge, dass die damit durch den Rettungsschirm bereitgestellten Mittel nicht ausreichen, zumal der prognostische Gesamtschadensumfang durch COVID-19 in 2022 - etwa durch eine gravierende Pandemiewelle im Herbst - auch deutlich überschritten werden kann.

Wir begrüßen daher, dass die Bundesregierung nach Abstimmung der Formulierungshilfe für den Entwurf, eine Nachschusspflicht nun nicht mehr grundsätzlich auszuschließt. Eine Erstattung erst nach Schlussrechnung Mitte 2024 würde hier allerdings gleichwohl zu erheblichen weiteren Liquiditätsproblemen führen. Die Nachschussmöglichkeit und das Bekenntnis des Bundes zu einer hälftigen Beteiligung am Gesamtschaden der Pandemie sollte daher im Gesetz unmissverständlich verankert werden und durch eine parallele EntschlieÙung des Bundestages flankiert werden.

Entlastungspaket / 9-Euro-Ticket vollständig kompensieren

Bürgerinnen und Bürger vor dem Hintergrund der Kriegsfolgen und des sprunghaften Anstiegs der Energiekosten zu entlasten, ist grundsätzlich richtig. Die kommunalen Spitzenverbände verschließen sich daher auch nicht der Idee, eine solche Entlastung durch eine bundesweite Tarifierungsmaßnahme im ÖPNV umzusetzen.

Dabei halten wir insbesondere den Nebeneffekt für wünschenswert, mithilfe des 9-Euro-Tickets für den Wiedereinstieg in den ÖPNV zu werben und deutlich mehr Menschen für Bus und Bahn zu gewinnen. Die Wirkung wird allerdings ohne eine zusätzliche strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel verpuffen und keine nachhaltige Wirkung entfalten. Allein das befristete 9-Euro-Ticket ist kein wirksamer Anreiz, langfristig vom Auto auf Busse und Bahnen umzusteigen. Ohne zusätzliche Mittel wird es nicht möglich sein, das Angebot auszubauen bzw. Angebote angesichts der Preissteigerungen auf heutigem Niveau zu stabilisieren. Ohne Sicherung und Stärkung des ÖPNV werden wir die Klimaziele nicht erreichen.

Die massiven Einnahmeausfälle durch das 9-Euro-Tickets will der Bund nach dem Gesetzentwurf lediglich pauschal mit 2,5 Mrd. Euro abgelten. Auch hier haben wir erhebliche Bedenken, ob der festgesetzte Betrag reichen wird, alle Aufwendungen zu kompensieren. Wir fordern daher, dass der Bund die Fahrgeldeinbußen aus dem Bürgerentlastungspaket (die Erstattungsmaßnahme zur Reduzierung der Fahrgeldlasten) vollständig übernimmt. Das gilt für die Organisation und Einführung des elektronischen Tickets, die anfallenden Werbungskosten und die entsprechenden Fahrgeldausfälle. Hinzu treten ferner noch Kosten für zwingend erforderliche Entlastungs-/Verstärkerfahrten, wo diese nicht durch bloÙe Umorganisation (Einsatz größerer GefäÙe, soweit diese zur Verfügung stehen) vermieden werden können. Ein bestimmter Prozentsatz sollte daher ausdrücklich für diese notwendige Verstärkung reserviert werden.

Wir rechnen mit einer erheblich größeren Anzahl von antragstellenden Verkehrsunternehmen als nach dem bisherigen Corona-Rettungsschirm. Die Kompensation des 9-Euro-Tickets werden auch solche Verkehrsunternehmen beanspruchen, die bisher keine Erstattung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beantragt, sondern nur COVID-19-Hilfen nach der sog. Kleinbeihilfenregelung in Anspruch genommen haben. Dadurch droht eine deutlich höhere Erstattungsforderung für die Kompensation des 9-Euro-Tickets als nach dem bisherigen ÖPNV-Rettungsschirm.

Finanzierungsproblematik durch Energie- und weitere Kostensteigerungen im ÖPNV lösen

Der Entwurf leistet bisher keinen Beitrag, um die besonders drängende Problematik des massiven Energiekostenanstiegs im ÖPNV aufzulösen. Die Verkehrsunternehmen schleppen bereits spürbare Einnahmeverluste durch die Corona-Pandemie im Defizitricksack. Hinzu kommen die steigenden Energiepreise, die die Nahverkehrsunternehmen mit jeder Tankfüllung und an jedem Betriebstag belasten.

Die Verkehrsunternehmen sind seit mehr als zwei Jahren einem erheblichen und sprunghaften Anstieg der Bau-, Betriebs-, Personal- und Energiekosten ausgesetzt, die die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2 % deutlich übersteigt. Die Kostensteigerungen lagen Ende 2021 bei mehr als 4 %, seit 2022 bei ca. 7 %. Allein die Steigerungsraten bei den Energiekosten ab März 2022 machen über 20 % aus. Mit dem Bürgerentlastungspaket werden Bürgerinnen und Bürger von den Energiekosten entlastet, diese Lasten werden dem ÖPNV aber nicht genommen. Insbesondere kleinere Verkehrsunternehmen und Subunternehmer haben dadurch gravierende Liquiditätsprobleme. Die Energiepreissteigerungen werden durch den Rettungsschirm nicht aufgefangen.

Die Energiekosten werden voraussichtlich auf deutlich höherem Niveau als Anfang 2022 erreichen. Ein Verweis auf den parallel durch Verkehrsunternehmen nutzbaren Tankrabatt greift zu kurz. Der Rabatt gilt nur für drei Monate und löst das Energiekostenproblem in diesem Zeitraum nur zu 30 %.

Durch die Kostensteigerungen entstehen erhebliche Liquiditätsengpässe bei den Unternehmen. Wir beobachten erste Unternehmen, die eine Entbindung von der Bedienpflicht beantragen. Ferner haben mehrere Verkehrsunternehmen Leistungskürzungen angekündigt, sollte bis Herbst 2022 eine Finanzierung der höheren Kosten bestehender Verträge nicht gedeckt sein. Als Alternative würden sich lediglich noch Fahrpreisanhebungen anbieten. Dies wäre gerade nach dem 9-Euro-Ticket im Herbst 2022 ein fatales und falsches Zeichen.

Es wird den Städten, Landkreisen und Gemeinden als ÖPNV-Aufgabenträgern dabei nicht helfen, wenn ein auf 2022 begrenztes Finanzierungspaket geschnürt wird. Es braucht vielmehr Perspektive und Planungssicherheit. Deshalb müssen die für den ÖPNV-Betrieb erforderlichen

Regionalisierungsmittel schnell und dauerhaft dem Bedarf angepasst werden. Die Einführung des 9-Euro-Tickets wäre der richtige Anlass für den Bundesgesetzgeber, den ersten und wichtigen Impuls für den anstehenden Ausbau- und Modernisierungspakt zu setzen.

Wir unterstützen daher nachdrücklich die Forderung der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 04./05.05.2022 die regulären Regionalisierungsmittel rückwirkend zum 01.01.2022 um mindestens 1,5 Mrd. Euro zu erhöhen, zumal der Deutsche Städtetag in seinen Beschlüssen mit einer Mindestsumme von 1,7 Mrd. Euro beginnend ab 2022 rechnet. Mit dem Betrag von 1,5 Mrd. Euro würde der Bund sich an den gestiegenen Bau-, Personal und vor allem Energiekosten von insgesamt knapp 3 Mrd. Euro zur Hälfte beteiligen. Die VMK hat hierfür eine Berechnung zu den vom Schadensausgleich Corona/9-Euro-Ticket nicht erfassten Kostensteigerungen erstellt. Diese kann dem TOP 5.4 der Frühjahrs-VMK entnommen werden. Das Finanzierungserfordernis hat die VMK-Vorsitzende dem Bundesverkehrsminister nachdrücklich kommuniziert.

Wir unterstützen ferner ausdrücklich das Angebot der Länder, im parlamentarischen Verfahren zu einer schnellen Verhandlungslösung zu kommen. Wir sehen dies als wichtiges Signal, die „Null-Linie“ bei der Ausfinanzierung des ÖPNV wieder zu erreichen und zu einer Deckung der heutigen Kosten bei bestehender Leistungsbedienung zu gelangen. Dies halten wir für eine wesentliche Voraussetzung, um in einem weiteren Schritt in die Verhandlung des Ausbau- und Modernisierungspakets eintreten zu können.

Im Einzelnen zum Gesetzentwurf:

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfs haben wir folgende Anmerkungen:

Die letzten Änderungen gegenüber der ursprünglich vom Bundeskabinett beschlossenen Formulierungshilfe, also

- in § 8 Abs. 1 „Kalendermonat“ statt „Monat“, Streichung „personengebunden“ und „Genehmigungsfiktion“ statt Genehmigungsverzicht,
- Klarstellung in Anlage 6, dass neben dem Ausfall von Fahrgelderlösen auch zurückgegangene Ausgleichszahlungen geltend gemacht werden können,
- Streichung der Formulierung in der Begründung zu § 7, dass der Anteil des Bundes „auf die derzeit absehbaren finanziellen Nachteile im ÖPNV begrenzt“ ist.

werden von den kommunalen Spitzenverbänden unterstützt.

Wir schlagen darüber hinaus die nachfolgenden Änderungen/Ergänzungen im Gesetzentwurf vor:

Zu § 5 RegG

Eine Anhebung der regulären Regionalisierungsmittel ist im Gesetzentwurf bisher nicht erfolgt.

Lösung:

- Erhöhung der Regionalisierungsmittel um mind. 1,5 Mrd. Euro für 2022 und die Folgejahre nach dem gemischten Schlüssel aller Länder/bedürftige Länder in § 5 RegG (Anlage 1 und Abs. 5).

Alternative:

Der Bundestag fasst sinngemäß folgende EntschlieÙung:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird beauftragt, spätestens im Herbst 2022 einen Entwurf für ein 8. Änderungsgesetz vorzulegen, mit dem die Kostensteigerungen des ÖPNV für 2022 und die Folgejahre aufgefangen und eine schrittweise Ausweitung der Verkehrsleistung als wichtiger Klimabeitrag ermöglicht wird. Dabei sollte auch eine Anpassung der Dynamisierungsrate an die tatsächlichen Kostensteigerungen erfolgen.

Zu § 7 Abs. 6 RegGE

„(6) Den Ländern steht für den Ausgleich der im Jahr 2022 durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Betrag wird vorläufig auf 1 200 000 000,00 Euro festgesetzt.“

Begründung:

Das Bekenntnis des Bundes zu einer Nachschusspflicht im Falle der Überschreitung des prognostizierten Schadens in Höhe von 3,2 Mrd. Euro soll stärker im Gesetz verankert werden. Das Gesetz regelt in § 7 Abs. 8 Satz 3 RegGE ausdrücklich nur den Fall, dass der tatsächliche Schaden geringer ausfällt als die Prognose.

Zu § 7 Abs. 11 RegGE

„(11) Der Betrag nach den Absätzen 6 und 7 wird spätestens am ... [einsetzen: ~~10~~ **fünf** Tage nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes] ausgezahlt.“

Begründung:

Der eingeschränkten Liquidität der Verkehrsunternehmen infolge der COVID-19-Pandemie und zusätzlich durch den überproportionalen Energiekostenanstieg ist besondere Beachtung zu schenken. Durch das 9-Euro-Ticket fallen bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern Fahrgelder ab dem 01.06.2022 praktisch vollständig aus. Dies verschärft Liquiditätsprobleme vor allem bei kleinen Verkehrsunternehmen und Subunternehmen. Einzeltickets werden voraussichtlich gar nicht mehr gelöst. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Zahlungsfrist von 10 Tagen würde erst nach Zeichnung und Verkündung des Gesetzes beginnen. Nach der voraussichtlichen Zustimmung des Bundesrates am 20.5.2022 läge der Beginn also frühestens Ende Mai, Zahlung dann ggf. erst in der zweiten Juni-Woche. Damit wäre mit einem Zahlungsziel deutlich nach dem 31.05.2022 zu rechnen. Die vorgeschlagene Verkürzung auf fünf Tage würde dagegen eine Zahlung wenigstens schon zum 31.05.2022 rechnerisch ermöglichen.

Alternativ/ergänzend:

Der Bundestag fasst sinngemäß folgende EntschlieÙung:

Die Bundesregierung wird über die Regelungen des 7. Änderungsgesetzes hinaus gebeten, eine Auszahlung der Beträge nach § 8 Abs. 6, 7 und 11 RegGE vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesrates und der Zeichnung des Bundespräsidenten bis 31.05.2022 vorzunehmen.

Zu § 8 Abs. 1 und 2 RegGE:

„(1) Für den Zeitraum Juni bis August 2022 ~~wird ein Tarif angeboten~~ **werden zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger Tarife dergestalt reduziert**, dass sie für ein Entgelt von 9 Euro pro Kalendermonat die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglichen.

(2) Den Ländern steht im Jahr 2022 für den Ausgleich der durch die Einführung und die Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Betrag wird **vorläufig** auf 2 500 000 000,00 Euro festgesetzt.“

Begründung:

Wie oben. Darüber hinaus rechnen die Aufgabenträger und Verbände mit zusätzlichen Erstattungsanträgen von Verkehrsunternehmen, die bisher allein die sog. „Kleinbeihilfenregelung“ zum Corona-Schadensausgleich in Anspruch genommen haben.

Zu § 8 Abs. 1 und 2 RegGE:

„(4) Der Betrag nach Absatz 3 wird spätestens am ... [einsetzen: ~~10~~ fünf Tage nach dem Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes] ausgezahlt.“

Begründung:

Wie oben zu 7 Abs. 11 RegGE oder alternativ/ergänzend EntschlieÙung.

Zu BT-Drucksache 20/1733

Eine Fortsetzung des 9-Euro-Tickets über das Entlastungspaket hinaus als „Tarifierungsmaßnahme“ des Bundes im ÖPNV lehnen wir schon aus verfassungsrechtlichen Gründen ab. Die Tarifierung muss Sache der Aufgabenträger und bezahlbar bleiben. Um die Klimaschutzziele zu erreichen und gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land sicherzustellen ist eine ÖPNV-Angebotsausweitung nötig, die nur durch zusätzliche öffentliche Mittel bei einem wenigstens gleichbleibenden Anteil der Nutzerfinanzierung möglich ist.