

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

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

**12.05.2022**

---

**Stellungnahme**  
Öffentliche Anhörung am 16.05.2022

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

**Siehe Anlage**

---

---

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

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über 600 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf als einen grundsätzlichen und wichtigen Schritt.

Die im Koalitionsvertrag verankerte Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms im Jahr 2022 und eine Finanzierungszusage des Bundes für die im Koalitionsausschuss als Teil des Entlastungspakets beschlossene sozialpolitische Tarifmaßnahme (des 9-Euro-Tickets) sind dabei zentral, um die Einnahmeausfälle zu kompensieren, die sich aus der pandemiebedingten Sondersituation und der Entlastung der Bürger infolge des völkerrechtswidrigen Angriffs Russlands auf die Ukraine ergeben. Gleichzeitig bedarf es – entsprechend den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages, die Regionalisierungsmittel ab 2022 zu erhöhen – dringend auch schon in diesem Jahr einer Kompensation der pandemiebedingt nicht eingetretenen Fahrgastzuwächse sowie der deutlichen Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie der durch den Ukrainekrieg zusätzlich gestiegenen Energiekosten, um die bestehenden Angebote abzusichern.

### **Im Einzelnen:**

#### **1.) § 7 E-RegGÄndG**

Der Gesetzentwurf geht davon aus, dass durch die veränderte Fahrgastnachfrage in den Jahren 2020 bis 2022 aufgrund der COVID-19-Pandemie Einnahmeausfälle in Höhe von 10,2 Mrd. Euro zu erwarten sind. Für das Jahr 2022 werden insoweit Einnahmeausfälle in Höhe von 3,2 Mrd. Euro prognostiziert.

Gemäß § 7 Abs. 8 Satz 2 E-RegGÄndG beteiligt sich der Bund mit den in den Jahren 2020 bis 2022 mit den zur Verfügung gestellten Beträgen zur Hälfte an der Finanzierung der erwarteten finanziellen Nachteile des ÖPNV-Sektors der Jahre 2020 bis 2022. Auch im Jahr 2022 orientiert sich der vom Bund bereitgestellte Betrag an der Hälfte der erwarteten Einnahmeausfälle im Jahr 2022 – unter Berücksichtigung der Besonderheiten des 9-Euro-Tickets.

Allerdings fehlt bisher eine gesetzliche Regelung, die sicherstellt, dass Einnahmeverluste auch dann jeweils hälftig durch den Bund und die Länder ausgeglichen werden, wenn die Prognosen der erwarteten Einnahmeausfälle überschritten werden. Daher empfehlen wir eine finanzielle **Nachschusspflicht** unmittelbar gesetzlich zu verankern, mit der grundsätzlich eine hälftige finanzielle Beteiligung des Bundes an den erwarteten finanziellen Nachteilen sichergestellt wird.

In § 7 Absatz 8 E-RegGÄndG sollte der bisherige Satz 3 daher wie folgt ergänzt werden:

*„Erhöht sich der finanzielle Nachteil des ÖPNV-Sektors, erhöhen sich auch der hälftige Finanzierungsbetrag des Bundes sowie die Beträge nach Absatz 7 entsprechend.“*

## 2.) § 8 E-RegGÄndG

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Bereitstellung von finanziellen Mitteln für die Finanzierung einer besonderen Tarifmaßnahme (9-Euro-Ticket), die auch ausweislich der Problemdarstellung im Gesetzentwurf ausdrücklich als ein sozialpolitischer Beitrag zur Entlastung der Bürger verstanden wird, hat erhebliche finanzielle Auswirkungen, die zu den gewachsenen finanziellen Belastungen für den ÖPNV aufgrund der erheblichen Preissteigerungen bei Strom und Diesel noch hinzukommen.

§ 8 sieht vor, den Ländern zusätzliche Mittel für die Umsetzung der besonderen Tarifmaßnahme des 9-Euro-Tickets zur Verfügung zu stellen. Wir begrüßen, dass die Bereitstellung der zusätzlichen Mittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro aus dem Steueraufkommen des Bundes nach § 8 Abs. 2 E-RegGÄndG ausschließlich an den Zweck der in § 8 Abs. 1 Satz 1 E-RegGÄndG genannten Tarifmaßnahme gebunden ist. Ziel der Änderung ist auch ausweislich der Begründung ein allgemeines, für den Endkunden verbilligtes ÖPNV-Ticket, mit dem in den Monaten Juni bis August 2022 ein Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung gesetzt werden soll.

Dem festgelegten Betrag von 2,5 Mrd. Euro liegt eine entsprechende Nachfrageprognose zugrunde. Mit Blick auf die Einzigartigkeit des 9-Euro-Tickets bestehen hierbei entsprechende Prognoserisiken. Mithin erscheint eine Übernahme dieser Risiken durch den Bund angemessen und wir empfehlen auch hier im Sinne der Planungssicherheit für die Unternehmen eine ergänzende Regelung aufzunehmen, die eine finanzielle Anpassung ermöglicht, soweit Abweichungen von den zugrundeliegenden Prognosen eintreten.

*§ 8 wird wie folgt geändert:*

*a) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 4 eingefügt:*

*„(4) Erhöht sich der erwartete finanzielle Nachteil des ÖPNV-Sektors durch die besondere Tarifmaßnahme, erhöhen sich die Beträge nach § 8 Abs. 2 Satz 2 und § 8 Abs. 3 entsprechend.“*

*b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.*

## 3.) Kompensation von Kostensteigerungen

Über den vorliegenden Gesetzentwurf hinaus bedarf es jedoch dringend einer gesetzlichen Zusage des Bundes, mit der neben befristeten Sonderfinanzierungstatbeständen auch die regulär zur Verfügung stehenden Mittel nach § 5 RegG entsprechend den Vereinbarungen des Koalitionsvertrages ab 2022 erhöht werden.

Denn für die Ziele des Koalitionsvertrages und für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist eine nachhaltige und planbare Finanzierungskulisse erforderlich, die dauerhafte und strukturelle Verbesserungen des ÖPNV ermöglicht.

Neben den laufenden Diskussionen über den sich hieraus ergebenden Bedarf von 2023 bis 2030 besteht aus Sicht der Branche dabei auch kurzfristiger Handlungsbedarf in 2022. Denn aufgrund pandemiebedingt seit 2019 nicht eingetretener Fahrgastzuwächse – die durch den Rettungsschirm bewusst nicht ausgeglichen werden - und allgemeiner inflationsbedingter Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie durch die zusätzlich gestiegenen Energiekosten in Folge des Ukrainekrieges besteht schon im laufenden Jahr ein Bedarf von 1,5 Mrd. Euro, um die bestehenden Angebote abzusichern.

Eigentlich notwendige deutliche Preiserhöhungen durch die Verkehrsunternehmen und Verbände als eine unternehmerische Reaktion auf steigenden Kosten scheiden jedoch mit Blick auf den vorliegenden Gesetzentwurf im Zeitraum des 9-Euro-Tickets völlig aus und sind auch darüber hinaus nur bedingt umsetzbar oder stehen der politischen Intention des Koalitionsvertrages entgegen.

Auch eine Reduzierung des Angebots steht den im Koalitionsvertrag festgehaltenen Zielen der Bundesregierung, die Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln, entgegen. Aber auch aus Gründen des Infektions- und Gesundheitsschutzes wären solche Reduzierungen kontraproduktiv.

Daher ist es aus unserer Sicht unerlässlich, dass sich der Bund entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag gemeinsam mit den Ländern und den Kommunen verständigt und kurzfristig die Regionalisierungsmittel auch über seine finanziellen Zusagen zu befristeten Sonderfinanzierungstatbeständen hinaus ab 2022 erhöht.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um Schaden von der Branche und einzelnen Unternehmen bis hin zur Insolvenz abzuwenden.

Wir bitten diese Erwägungen im Rahmen der Beschlussfassung zu berücksichtigen.