



## Stenografisches Protokoll der 10. Sitzung

### Verkehrsausschuss

Berlin, den 16. Mai 2022, 10.00 Uhr  
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus, Saal 3.101  
(Großer Anhörungssaal)  
Adele-Schreiber-Krieger-Straße 1, 10117 Berlin

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

## Tagesordnung

### Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 5

- a) Gesetzentwurf der Fraktionen SPD,  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines Siebten Gesetzes zur  
Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

**BT-Drucksache 20/1739**

- b) Antrag der Abgeordneten Bernd Riexinger,  
Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, weiterer  
Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

**Neun-Euro-Ticket verlängern - Ausbau des  
öffentlichen Personennahverkehrs  
beschleunigen**

**BT-Drucksache 20/1733**

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Berichterstattung:**  
Abg. Mike Moncsek (AfD)

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Berichterstattung:**  
Abg. Martin Kröber (SPD)





## Mitglieder des Ausschusses

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
<b>SPD</b>	Berghahn, Jürgen Cademartori, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee (Obfrau) Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller, Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rudolph, Tina Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
<b>CDU/CSU</b>	Bareißen, Thomas (Obmann) Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Storjohann, Gero Uhl, Markus Tebroke, Dr. Hermann-Josef
<b>BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN</b>	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne (Obfrau) Michaelsen, Swantje Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Liebert, Anja Müller, Claudia Nestle, Dr. Ingrid
<b>FDP</b>	Abel, Valentin Kruse, Michael Lenders, Jürgen Reuther, Bernd (Obmann)	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Sauter, Christian
<b>AfD</b>	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk (Obmann) Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
<b>DIE LINKE.</b>	Lutze, Thomas (Obmann) Riexinger, Bernd	Gürpınar, Ates Latendorf, Ina



## Liste der Sachverständigen

### **José Luis Castrillo**

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, Vorstand

### **Robert Dorn**

Bundesverband SchienenNahverkehr e. V., Stellv. Geschäftsführer

### **Jens Hilgenberg**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) Friends of the Earth Germany, Leiter Verkehrspolitik

### **Christiane Leonard**

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (BDO), Hauptgeschäftsführerin

### **Hilmar von Lojewski**

Deutscher Städtetag, Beigeordneter, Leiter des Dezernats Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr

### **Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold**

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Geschäftsführer

### **Dr. Jan Schilling**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Rechtsanwalt, Geschäftsführer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### **Dr. Matthias Stoffregen**

mofair e. V. - Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr, Geschäftsführer



(Beginn: 10.01 Uhr)

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf Sie recht herzlich zur 10. Sitzung des Verkehrsausschusses in Form dieser öffentlichen Anhörung begrüßen.

Ich rufe den **einzigen Punkt der Tagesordnung** auf:

- a) Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

**BT-Drucksache 20/1739**

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Berichterstattung:**  
Abg. Mike Moncsek (AfD)

- b) Antrag der Abgeordneten Bernd Rixinger, Thomas Lutze, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE

**Neun-Euro-Ticket verlängern - Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs beschleunigen**

**BT-Drucksache 20/1733**

**Federführend:**  
Verkehrsausschuss

**Berichterstattung:**  
Abg. Martin Kröber (SPD)

Zu unserer Anhörung hier im Saal sind per Videokonferenz weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer zugeschaltet, unter anderem auch der Parlamentarische Staatssekretär Theurer. Ich möchte alle, auch die, die zugeschaltet sind, recht herzlich begrüßen.

Gestatten Sie mir eingangs noch ein paar technische Hinweise für diejenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die per Videokonferenz zugeschaltet sind. Ihr Mikrofon wurde durch den Administrator zunächst stummgeschaltet. Ich bitte Sie daher, vor Ihrem jeweiligen Redebeitrag Ihr

Mikrofon anzuschalten und nach Ihrem Redebeitrag auch wieder zu deaktivieren. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die der Videokonferenz als Zuhörende folgen, lassen das Mikrofon bitte die ganze Sitzung über ausgeschaltet.

Zu unserer heutigen Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen - in alphabetischer Reihenfolge -: Herr José Luis Castrillo - er ist Vorstand beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr; guten Morgen! -, Herr Robert Dorn, stellvertretender Geschäftsführer des Bundesverbandes SchienenNahverkehr e. V., Herr Jens Hilgenberg vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. - er ist dort Leiter des Bereichs Verkehrspolitik -, Frau Christiane Leonard-Tiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer e. V., also des BDO - herzlich willkommen! -, Herrn Professor Dr. Tom Reinhold - er ist Geschäftsführer der traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt -, Herrn Dr. Jan Schilling vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., wo er als Geschäftsführer für den Bereich Öffentlicher Personennahverkehr wirkt, Herrn Dr. Matthias Stoffregen - er ist Geschäftsführer von Mofair e. V., dem Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr -, und für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände darf ich recht herzlich Herrn Hilmar von Lojewski begrüßen, Beigeordneter und Leiter des Dezernats „Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr“ beim Deutschen Städtetag. Ich freue mich, dass Sie alle unserer Einladung folgen konnten.

Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese Stellungnahmen finden Sie auch als Ausschussdrucksache 20(15)50; sie wurden verteilt und sind auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder maximal zwei Sachverständige befragen. Sie können einem bzw. einer



Sachverständigen zwei Fragen stellen, Sie können ferner eine, also die gleiche Frage an zwei Sachverständige stellen, oder Sie stellen zwei Sachverständigen jeweils eine Frage. Im Ergebnis haben Sie also in jedem Fall maximal zwei Fragemöglichkeiten. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken.

Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständige, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der an Sie gerichteten Fragen auffordern. Die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Redezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise drei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen insgesamt 15 Minuten zur Verfügung. Sie müssen dieses Zeitbudget natürlich nicht ausschöpfen.

Ich bitte die Fragesteller und die Sachverständigen, die Redezeit selbst etwas im Blick zu behalten. Wir hier, also das Ausschusssekretariat und ich, verfolgen die Zeit auch mit. Bei einer etwaigen Überschreitung werde ich einen kurzen Hinweis geben.

Wir gehen bei dieser Anhörung von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus, also bis circa 12 Uhr. Es sind heute zunächst zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen; vielleicht reicht der Zeitrahmen ja auch für eine dritte Runde.

Von der öffentlichen Anhörung wird der Stenografische Dienst des Bundestages ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird.

Wie die aufgebauten Kameras vermuten lassen, wird diese Anhörung vom Parlamentsfernsehen gestreamt. Die Aufzeichnung steht in der Mediathek des Bundestages später auch zum Abruf bereit.

Das sind so weit die Regularien für unsere Anhörung heute Morgen.

Die erste Fragerunde beginnt mit der Fraktion der SPD. Ich gebe Herrn Abgeordneten Kröber das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

**Martin Kröber (SPD):** Erst mal auch von meiner Seite: Vielen Dank, dass Sie sich heute die Zeit nehmen, um unsere Fragen zu beantworten. - Für uns als SPD ist das 9-Euro-Ticket wirklich ein sehr wichtiges Thema. Wir wollen damit Entlastung in die Haushalte bringen. Wir haben auch letzte Woche in der Sitzung aufgezeigt, welche finanzielle Entlastung das über den Sommer für viele Haushalte bedeuten kann. Wir haben ausgerechnet, dass es in Teilen tatsächlich Einsparungen von gut 200 Euro im Monat für viele Haushalte sein könnten, wenn man von einer vierköpfigen Familie ausgeht. Das ist für uns ein sehr, sehr wichtiges Thema, dass wir Möglichkeiten schaffen, diese Familien im Sommer zu entlasten.

Wir haben in den letzten Monaten auch immer wieder darüber diskutiert, dass die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr zurückgegangen sind und welche Konsequenzen das auf Dauer hat. Natürlich machen wir uns Hoffnungen, dass man mit dem Ticket Menschen vielleicht zurückgewinnen kann, die man verloren hat. Nichtsdestotrotz verabschieden wir mit diesem Gesetz auch einen weiteren Corona-Rettungsschirm, um die Unternehmen angesichts der gesunkenen Fahrgastzahlen ein bisschen zu entlasten.

Mich interessiert die Frage: Durch Corona sind Fahrgastzahlen vielerorts zurückgegangen. Glauben Sie, dass man mit diesem Ticket die Möglichkeit hat, Menschen für den ÖPNV zurückzugewinnen, die wir vielleicht gerade jetzt verloren haben? Diese Frage würde ich gerne an Herrn Dr. Schilling und Herrn Castrillo stellen.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Donth das Wort.

**Michael Donth (CDU/CSU):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte zunächst auch von unserer Fraktion aus die Frau Sachverständige und die Herren Sachverständigen begrüßen und



mich bedanken, dass Sie heute da sind. Vor allem auch vielen Dank für Ihre ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen, die, wie ich fand, in großen Teilen sehr einmütig sind und sich auch mit unserer Ansicht decken.

Wir wollen Entlastungen von Bürgerinnen und Bürgern und vor allem auch von ÖPNV-Nutzern; ich glaube, da sind wir uns alle einig. Aber wir wollen außerdem eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV; auch da sind wir gemeinsam unterwegs. Wir meinen, wir brauchen für die Attraktivitätssteigerung dichtere Takte, flexiblere digitale Angebote, die Antriebswende, eine Entlastung der Unternehmen von steigenden Energiekosten, von Coronaschäden und von vielem mehr. Wir hätten mit 2,5 Milliarden Euro in diesem Bereich vielleicht auch anderes bewegen können, aber gut.

Jetzt meine zwei Fragen:

Ich möchte in der ersten Runde Frau Leonard und Herrn Dr. Stoffregen befragen, und sie bitten, den vorliegenden Gesetzentwurf aus ihrer Sicht noch einmal zusammenfassend zu bewerten.

Die Bitte zunächst an Frau Leonard vom BDO, die Folgen für das Busgewerbe nochmals herauszuarbeiten. Wie steht denn das Gewerbe in der aktuellen Situation da, wenn man Corona, Ukrainekrieg und Spritpreise in Erwägung zieht? Welche Auswirkungen hat das 9-Euro-Ticket aus Ihrer Sicht, vielleicht auch unter dem Aspekt einer - zumindest punktuell möglichen - zunehmenden Nachfrage bei geringeren Einnahmen und einer zusätzlichen Belastung der Leistungserbringer, vor allem der kleinen und mittelständischen Unternehmen, aber auch der Fernbusunternehmen?

Dann an Herrn Dr. Stoffregen: Wir haben ja auch eine öffentliche Debatte. In den sozialen Medien gehen Bilder vor allem aus Indien herum mit Zügen, die bis übers Dach hinaus vollgestopft sind, meistens dann im Zusammenhang mit einem befürchteten Ansturm auf Sylt. Ich glaube nicht, dass es so kommen wird; aber es ist symptomatisch für das, was in manchen Regionen erwartet wird. Sylt wird da immer exemplarisch

genannt; aber sicherlich betrifft es auch andere touristisch attraktive Regionen in Deutschland. Wenn Sie vielleicht darauf etwas eingehen könnten: Sehen denn Ihre Mitgliedsunternehmen in touristischen Regionen die Gefahr solcher überfüllten Züge, aber auf der anderen Seite auch Einnahmeneinbrüche bei angeschlossenen Fernverkehrsunternehmen? Kann da überhaupt schnell gegengesteuert werden?

Außerdem vielleicht noch der Punkt Auswirkungen. Wir wollen den Kunden ja ein attraktives Fahrerlebnis bieten. Wird das hängen bleiben, oder wird eher die Abschreckung durch solche überfüllten Verkehrsmittel hängen bleiben? Wie schätzen Sie das ein? - Danke schön.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt für Bündnis 90/Die Grünen die Kollegin Slawik das Wort.

**Nyke Slawik (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Schönen guten Morgen zusammen! Aufgrund der gestrigen Landtagswahl in Nordrhein-Westfalen bin ich noch von zu Hause aus zugeschaltet.

Auch wir als Grüne freuen uns über diese Maßnahme, die ein wichtiger Teil des Entlastungspaketes der Bundesregierung ist, eine sozialpolitische Maßnahme, um die Leute zu entlasten, die jeden Tag klima- und umweltfreundlich mit Bus und Bahn in unserem Land unterwegs sind. Es ist eine gute, wichtige Gegenmaßnahme zu den anderen Entlastungen, die wir jetzt im Mobilitätssektor haben, zum Beispiel dem sogenannten Tankrabbat, aber natürlich auch anderen Maßnahmen, die nicht immer unbedingt eine ökologische Wirkung haben. Von dem 9-Euro-Ticket erhoffen wir uns auch einen Anreiz, eine Entlastung, die nicht nur sozialpolitisch, sondern auch klimafreundlich ist.

Ganz klar ist, dass wir uns natürlich über die drei Monate hinaus, die wir jetzt im Sommer haben, fragen müssen, wie es weitergeht. Wir brauchen für die Erreichung unserer Klimaziele insgesamt einen starken ÖPNV, ein starkes, attraktives Angebot. Ich glaube, vielen Leuten ist auch klar, dass es nicht nur um den Preis geht, sondern ins-



gesamt um den Zustand des ÖPNV; daran arbeiten wir jetzt gerade. Uns wäre es ein wichtiges Anliegen, langfristig dafür zu sorgen, dass der ÖPNV attraktiver wird, dass wir mehr Menschen in Bus und Bahn bekommen, und zwar nicht nur während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets, sondern auch in der Zeit danach. In diese Richtung gehen jetzt auch meine zwei Fragen.

Einmal hätte ich die Frage: Welche Maßnahmen sind aufseiten des Bundes, der Bundesländer und der Verkehrsunternehmen nötig, um den Impuls in eine langfristige ÖPNV-Strategie zu integrieren und eine Erhöhung der Fahrgastzahlen herbeizuführen?

Dann würde mich noch interessieren, welche Probleme und Fallstricke es vielleicht auch gibt; das ist meine andere Frage. Welche Anstrengungen haben die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in den letzten Wochen unternommen, um eine reibungslose Umsetzung des „9 für 90“-Tickets zu garantieren, und welche Schwierigkeiten könnten sich trotz allem noch ergeben?

Meine zwei Fragen gehen an Herrn Schilling vom VDV und an Herrn Dorn vom Bundesverband SchienenNahverkehr. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann bekommt jetzt für die AfD Herr Moncsek das Wort.

**Mike Moncsek (AfD):** Danke, Herr Vorsitzender. - Auch von mir erst einmal: Guten Morgen! Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Schilling. Herr Dr. Schilling, im Kontext des 9-Euro-Fahrscheins sprechen Sie davon, dass manche Erstbenutzer des ÖPNV durch die übervollen Züge abgeschreckt werden könnten. Um wie viel Prozent etwa müssten Ihrer Meinung nach die Anzahl der Regionalzüge durch die Deutsche Bahn und die Anzahl der regionalen Busse mindestens aufgestockt werden, damit solchen Zustände nicht eintreten?

Meine zweite Frage geht an Frau Leonard vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer. Sie berichten in Ihrer Stellungnahme über das Ergebnis einer YouGov-Umfrage:

... gut die Hälfte der Menschen in Deutschland, die das angekündigte 9-Euro-Ticket nutzen wollen, plant damit einen Ausflug oder eine Reise.

Ich zitiere weiter aus Ihrer Stellungnahme:

Das „9-Euro-Ticket“ ist neben seiner Funktion als Entlastung für Pendler:innen quasi auch eine „Fernverkehrsflatrate“. Auf der Grundlage einer bundesweiten „9-€-Flatrate“ ist der Verkehr in Deutschland jedoch nicht aufgebaut. Unternehmen konnten ihre Investitionen, ihre Produkte und Planungen nicht darauf ausrichten, dass mit einer „plötzlich eingeführten“ Flatrate neue und staatlich subventionierte Wettbewerber den Markt angreifen.

Meine Frage dazu: Wurden insbesondere die Fernbusunternehmen zu der Maßnahme „9-Euro-Ticket“ vor dem Koalitionsausschuss, in dem dies beschlossen worden ist, konsultiert? Mit welchen Einnahmeausfällen rechnen Sie persönlich? Würden Sie mir zustimmen, wenn ich formuliere, dass circa 2,5 Milliarden Euro Steuergeld nicht subventionierte Fernbusunternehmen schädigen und in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedrohen? Mit welchen Folgen? - Danke.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Dann gebe ich jetzt das Wort Herrn Abel für die FDP-Fraktion.

**Valentin Abel (FDP):** Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Auch von meiner Seite „Guten Morgen!“ in die Runde und als Allererstes ein ganz herzliches Dankeschön an die Sachverständigen für ihre Stellungnahmen, die ich mit großem Interesse durchgelesen habe. Ich glaube, man wird bei Lektüre der Stellungnahmen sehr schnell sehen, dass dieses 9-Euro-Ticket ganz viele verschiedene Ansatzpunkte hat, ganz viele verschiedene Vorzüge oder Charakteristika, die es zu beachten gilt.

Ich möchte mich vor allem auf das konzentrieren, wofür wir das 9-Euro-Ticket eigentlich konzipiert haben, nämlich die Entlastung der Pendlerinnen





und Pendler in diesem Land, gerade angesichts rasant steigender Energiepreise. Ich glaube, wir haben hier mit dem Gesamtpaket „9-Euro-Ticket“, aber auch mit der Senkung der Energiesteuer eine gute Basis, um eine kurzfristige Entlastung zu schaffen.

Nichtsdestotrotz ist es aber unser Ziel, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden und quasi zu schauen, wie wir dieses 9-Euro-Ticket auch als Basis nutzen können, damit der ÖPNV bzw. der SPNV gestärkt aus dieser Coronazeit, gestärkt aus dieser Ukraine Krise hervorgeht. Das sind, glaube ich, ganz essenzielle Punkte, wenn uns der Wandel hin zu mehr ÖPNV und mehr Mobilität mit Bus und Bahn gelingen soll.

Zwei Punkte, die da meines Erachtens ganz entscheidend sind, sind die Themen Innovationskraft und Marktforschungserkenntnisse, die mit diesem Ticket einhergehen. Die erste Frage hätte ich an Professor Dr. Reinhold in Bezug auf die Innovationskraft. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme auch davon, dass hier quasi neue Vertriebskanäle erschlossen wurden, dass man es geschafft hat, zwischen den verschiedenen Verbänden einen Konsens und eine gemeinsame Lösung zu finden. Wie schätzen Sie diese Innovationskraft ein, und welche Lehren kann man für das Ticketing für die Zukunft in Sachen ÖPNV daraus ziehen?

Das zweite Thema, das ich ansprechen möchte, ist das Thema Marktforschung. Ich glaube, Herr Castrillo, Sie haben in Ihrer Stellungnahme erwähnt, wie wichtig es ist, dass die Marktforschungserkenntnisse auch nach dieser dreimonatigen Phase berücksichtigt werden. Meine Frage an Sie wäre: Was sind die Ziele? Welche Erkenntnisse erwarten Sie für die weitere Ausgestaltung des Ticketings und der Vertriebsstrukturen oder auch grundsätzlich die Ausgestaltung des ÖPNV in Deutschland? - Danke schön.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann gebe ich jetzt Herrn Kollegen Riexinger das Wort.

**Bernd Riexinger (DIE LINKE):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch von meiner Seite vielen Dank

an die Sachverständigen. - Vielleicht ganz kurz zur Einführung: Wir sind der Meinung, dass, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen, die ja in hohem Maße gefährdet sind, eine nachhaltige und auch grundsätzliche Mobilitätswende einer der wichtigsten Bausteine ist.

Wir wissen, dass gerade der Individualverkehr und der Lkw-Verkehr bedeutende Emissionsverursacher sind, dass diese auch einen hohen Ressourcenverbrauch haben und dass seit 1990 so gut wie keine Fortschritte in diesem Sektor erzielt wurden. Die Geheimnisse, wie man das ändern kann, sind eigentlich keine; die Konzeptionen liegen ja überall auf dem Tisch und sind von vielen Städten auch schon angegangen worden: fußgängerfreundliche, fahrradfreundliche Städte, gut ausgebauter ÖPNV, wo auch der letzte Kilometer von der Endhaltestelle bis zum Wohngebiet noch voll abgedeckt werden kann, und günstigere Ticketpreise, damit der Umstieg attraktiv gemacht wird.

Deswegen meine Frage an Herrn Hilgenberg: Welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht der Ausbau des ÖPNV für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrsbereich, und welche Bedeutung haben aus Ihrer Sicht kostengünstigere Angebote im ÖPNV, wie das 9-Euro-Ticket, für das Ziel, mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen? Wie beurteilen Sie in dieser Hinsicht das vorliegende Gesetz der Koalitionsfraktionen sowie den Antrag meiner Fraktion, in dem wir eine Verlängerung des 9-Euro-Tickets bis Ende des Jahres beantragt haben, um die Zeit zu nutzen, eine gute Evaluation zu machen und gleichzeitig Konzepte für eine nachhaltige Senkung der Ticketpreise zu entwickeln?

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Damit wären wir am Ende der ersten Runde. - Ich würde dann jetzt Herrn Castrillo das Wort geben. An Sie richteten sich, glaube ich, zwei Fragen. Das heißt für Sie: maximal zehn Minuten. Bitte schön.

**Sachverständiger José Luis Castrillo (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR):** Vielen Dank. - Lieber Herr Vorsitzender! Liebe Abgeordnete! Zur ersten



Frage: Können wir mit dem 9-Euro-Ticket Kunden zurückgewinnen? Diese Einschätzung teile ich. Es ist natürlich eine Eins-zu-eins-Entlastung für unsere Bestandskunden; das finden wir sehr positiv. Allein im Rhein-Ruhr-Gebiet sind das 1 Million Menschen, die davon profitieren. Damit man noch mal ein Gefühl dafür bekommt: Der Durchschnittskunde zahlt 90 Euro im Monat. Wenn Sie das hochrechnen und davon ausgehen können, dass jeder Schüler in der Familie dann auch noch mal so ein Ticket hat, dann kommt schnell ein Betrag raus, der höher ist als 200 Euro. Das betrifft nicht nur Schüler, Studenten, Berufspendler - sie wurden vorhin erwähnt -, sondern natürlich auch Rentner. Von dieser Seite, denke ich, greift Ihr Ziel, das Sie sich mit dem Paket gesetzt haben.

Es wird sicherlich ein Impuls für die Kunden sein, die wir verloren haben. Damit Sie dafür noch mal ein Gefühl bekommen: Wir haben 10 bis 15 Prozent der Stammkunden durch Corona verloren. Das liegt einfach daran, dass die Fahrtanlässe weggefallen sind und sich die Leute neu orientiert haben.

Wir können davon ausgehen, dass in dieser Phase - das Zurückkommen geschah bisher im Bartarif - die Leute natürlich durch das 9-Euro-Ticket zurückkommen. Inwieweit wir danach, nach den 90 Tagen, nachhaltig Kunden behalten, das wird auch eine Marktforschungsrelevanz haben. Aber es ist sicherlich ein starker Impuls, der auch Neukunden anzieht. Davon hört man ja vieles: Ein Abgeordneter hat von Sylt gesprochen; die Themen Internet und Social Media und diese Bekanntheit und das Umdenken stehen jetzt sehr stark im Raum. Es ist auf jeden Fall ein mutiger Schritt, und er hat das Potenzial, auch Kunden zurückzugewinnen. - Das zur Frage eins.

Was erwarten wir von der Marktforschung? Ich habe gerade erwähnt, dass es uns darum gehen wird, das Nutzungsverhalten stärker zu beleuchten. Wir begrüßen es sehr, dass wir hierzu eine gemeinsame Evaluierung über alle Branchenpartner machen.

Welche Rolle spielt der Preis? Vielleicht hier auch noch mal ein Statement von meiner Seite.

Natürlich ist das Thema Leistungsangebot das absolut relevante Thema. Wir als VRR haben immer gesagt: Lassen Sie uns gemeinsam als Branche die Kapazitäten ausbauen! - Die Themen Qualität und Zuverlässigkeit, die Sie als Abgeordnete alle genannt haben, sind eine große Herausforderung; der müssen wir uns stellen. Der Preis spielt sicherlich ebenfalls eine Rolle. Und wenn wir dann noch - es geht ja hier ein Stück weit auch um das ganze Thema Finanzierung - Geld übrig haben, dann kann man sicherlich auch Impulse setzen. Wir in NRW haben zum Beispiel ein Sozialticket; wir haben verschiedene andere Varianten, auch im digitalen Tarif, wo wir von Landesseite unterstützt werden.

Welche Prioritäten? Marktforschung bedeutet natürlich auch, dass wir Prioritäten herausfinden. Hier geht es ja am Ende, wenn Sie die Mobilitätswende bzw. die Verkehrswende betrachten, um ein Kunstwerk zwischen Bund, Land und Kommune. Es muss ein Verständnis geben, wo wir gemeinsam hinwollen. Da hoffen wir natürlich sehr stark, dass uns diese Evaluation auch Orientierung gibt; denn es sind ganz wichtige Entscheidungen, die vor der Tür stehen. Das wissen Sie. Wir haben Energiepreissteigerungen etc., die erheblich sind; es bedarf weiterer Finanzierungen, Stichwort „Corona“. An dieser Stelle möchte ich mich noch mal ganz herzlich bei Bund und Ländern bedanken. Es ist keine Selbstverständlichkeit, was passiert ist. Diese Absicherung war für uns ganz wichtig.

Ich habe vorhin skizziert, dass wir viele Kunden behalten haben, die jetzt auch von diesem Entlastungspaket profitieren. Aber wenn wir es nicht schaffen, sage ich mal, unser Angebot zu erhalten - und da bewegen wir uns zurzeit in einem kritischen Bereich; denken Sie an das Thema Energiepreise -, ist an dieser Stelle eine weitere Finanzierung notwendig. Da erwarten wir von der Marktforschung sehr wohl neue Erkenntnisse. Aber auch als Branche - ich bin heute auch als Ausschussvorsitzender des Verbandes für Preis und Vertrieb hier - werden wir sicherlich weitere Erfahrungen zum Thema Nutzungsbarrieren sammeln: Wie müssen wir unseren Tarif ausgestalten? Was erwarten die Kunden? Welche



Chancen bietet letztendlich die Digitalisierung? - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Jetzt hat Herr Dorn das Wort.

**Sachverständiger Robert Dorn** (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.): Vielen Dank für die Einladung und für Ihre Fragen, Frau Slawik. - Ich möchte mit der Beantwortung der Frage starten, welche Anstrengungen die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in den letzten Wochen unternommen haben und welche Schwierigkeiten wir sehen. Zu allererst möchte ich sagen: Wir haben die Entscheidung des Koalitionsausschusses für das 9-Euro-Ticket in der Branche mit Freude, mit Neugier, aber auch mit einer gesunden Skepsis entgegengenommen; denn das wird, wie mittlerweile allen bekannt ist, das größte Experiment in der Geschichte des öffentlichen Nahverkehrs werden. Wir waren uns nicht ganz sicher, ob wir mit Freudenstößen loslegen sollten, und wir wussten nicht, was genau jetzt geschehen sollte. Somit haben wir zunächst angefangen, in einem intensiven Dialog mit Vertretern der gesamten Branche zu klären, was eigentlich die Rahmenbedingungen sind, damit wir den Kunden und der Öffentlichkeit erklären können: Was wird passieren? Wie könnt ihr euch fortbewegen?

Den ersten spürbaren Erfolg - deswegen bin ich entgegen vieler Skeptiker ein großer Befürworter des 9-Euro-Tickets - konnte ich schon am ersten Tag nach der Veröffentlichung des Ergebnisses des Koalitionsausschusses sehen. Einen Tag, nachdem das in den Medien war, hatte ich einen Anruf von einem Autofahrer aus Ludwigsfelde, der mir gesagt hat, er habe zum ersten Mal in seinem Leben das Wort „ÖPNV“ gegoogelt, sei dabei auf uns gestoßen und wolle gerne wissen, wie er das 9-Euro-Ticket, wenn es dann komme, nutzen könne. Er gehört damit genau zu der Zielgruppe, die wir erreichen wollen, und zwar zu den Autofahrerinnen und Autofahrern. Sie wollen wir überzeugen, ihnen wollen wir eine Alternative anbieten. Wir wollen ihnen sagen: Wir sind der ÖPNV; das ist unser Angebot; Du kannst uns nutzen und sollst das aus Klimaschutzgründen auch; beschäftige dich mit uns. - Denn im Regelfall ist es so: Wenn man eine Alternative zum Auto

sucht, dann findet man sie im öffentlichen Nahverkehr auch.

Wie gesagt, die Branche startete mit regelmäßigen und sehr vielen Dialogen dazu. So konnten erste Kommunikationsleitfäden und auch die ersten Dinge zur Vertriebsumsetzung besprochen werden. Auch Eckpunkte zur Marktforschung konnten schon abgesprochen werden. Es ist wichtig, dass wir uns darüber branchenübergreifend austauschen; denn die Ergebnisse der Marktforschung werden uns zeigen, wo es auf der Schiene am meisten knirscht. Es soll ja in Richtung Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf bestehender Infrastruktur gehen. Die Erkenntnisse werden hier sehr wertvoll sein.

Zu den Aktionsplänen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die, natürlich vorbehaltlich einer Finanzierung, entwickelt wurden: Hier geht es vor allem um Kapazitätserhöhungen, nach dem Motto: Alles, was möglich ist, soll auf die Schiene kommen. Es geht um mehr Fahrzeuge, häufigere Takte, Mehrfachtraktionen, Personalerhöhung, sei es bei Zugpersonal, Triebfahrzeugführern, Zugbegleitern, Sicherheitspersonal, Reisendenlenkern, Automatencoaches, bei Reinigungspersonal, beim Kundenservice, in der Instandhaltung und, und, und. Das ist ein gigantischer Akt. All dem haben sich die Aufgabenträger und auch die Verkehrsunternehmen angenommen. All das wird geplant.

Aktuell fehlt allerdings noch eine Zusicherung: Die sogenannte Nachschusspflicht sollte im Gesetz verankert werden; denn es wird Mehraufwände geben, und die 2,5 Milliarden Euro dienen lediglich zum Ausgleich der Einnahmeausfälle und der vertrieblichen Umsetzung. Auch das Marketing könnte man noch hinzunehmen. All die betrieblichen Mehrleistungen, die da auf uns zukommen werden, sind daher derzeit nur vorbehaltlich geplant. Die Zusicherung muss daher zeitnah erfolgen; denn Trassenbestellungen und auch Dienstplanänderungen brauchen einen etwas längeren Vorlauf. Ich bitte hier dementsprechend eindringlich um die Zusage zur Nachschusspflicht.



Jetzt komme ich zu den Schwierigkeiten, die es neben der Finanzierung noch gibt. Das sind zum einen fehlende Kapazitäten bei der Infrastruktur, also an den Knotenbahnhöfen oder auf eingleisigen Strecken. Dann sind da die Baustellentätigkeiten. DB Netz muss trotzdem weiterbauen. Was passiert also mit den Fahrgästen auf diesen Linien? Dann geht es um fehlende Verfügbarkeit von mehr Fahrzeugen bzw. allgemein von Fahrzeugen; denn der Ukrainekrieg hat auch Auswirkungen auf die Verfügbarkeit wartungsrelevanter Ersatzteile, beispielsweise Radsätze, und dementsprechend wird es hier ziemlich knapp werden. Dann haben wir - da muss ich Ihnen nichts Neues sagen - Personalmangel. Auch sehen wir mögliche Konfliktpotenziale bei Fahrausweiskontrollen - sie werden de facto nicht möglich sein - und auch bei Fahrgästen untereinander, vor allem wenn es um Fahrradmitnahme geht; hier wird es auf manchen Relationen besonders gefährlich werden. Eine weitere Schwierigkeit ist - das ist auch noch wichtig -, dass wirklich alle Fahrgastgruppen, also auch Studentinnen und Studenten und Pendlerinnen und Pendler mit Fernverkehrsanteilen, berücksichtigt werden.

Sicherlich wird es Unpünktlichkeiten und Ausfälle geben, auch werden Züge überlaufen. Wir versuchen aber alles, um die Sicherheit der Fahrgäste bei der Beförderung zu gewährleisten. Dementsprechend bitte ich, wie gesagt, ausdrücklich um die Zusicherung der Finanzierung für die Mehrleistungen. - Danke schön.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Jetzt gebe ich Herrn Hilgenberg das Wort. Auch wurden Fragen an ihn gestellt. - Bitte schön.

**Sachverständiger Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.): Vielen Dank für die Einladung und vielen Dank, Herr Riexinger, für die Fragen. - Der ÖPNV in Deutschland wurde vor der Pandemie von 24 Millionen Personen täglich benutzt. Zu dieser Zahl müssen wir nicht nur wieder hinkommen, sondern wir müssen sie zukünftig deutlich steigern. Wir als BUND arbeiten dazu in verschiedenen Bündnissen mit Gewerkschaften, mit Sozialverbänden, mit Umweltverbänden und mit der Evangelischen Kirche in Deutschland zusammen.

Das Ziel, das wir gemeinsam verfolgen, ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030. Diese Verdoppelung ist aber kein Selbstzweck, sondern sie muss einhergehen mit einer deutlichen Reduzierung der Personenkilometer, die im Pkw zurückgelegt werden. Deswegen danke ich der Linken für ihren Antrag, der den Aspekt der Angebotsverbesserung noch einmal verstärkt in den Blick rückt.

Ich möchte vorweg sagen: Der BUND unterstützt zusammen mit den Partnern im Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“ - das sind unter anderem Verdi, Fridays for Future, der VCD, Attac und andere - ausdrücklich, dass durch das Entlastungspaket der Bundesregierung auch ÖPNV-Nutzende entlastet werden und nicht nur Autofahrende - wie das in der Vergangenheit leider oft der Fall war - durch den Tankrabatt. Das ist schon mal ein positiver Aspekt. Aber uns ist ganz wichtig, dass es im ÖPNV nicht zu einem Strohfeuer kommt mit einem kurzen Aufflammen in Form hoher Verkaufszahlen und hoher Nutzendenzahlen, sondern wir wollen, dass sich eine solche Entwicklung langfristig fortsetzt. Dafür ist ein erster Schritt die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, und zwar deutlich über das hinaus, was jetzt schon beschlossen ist.

Ohne eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen werden wir die Klimaziele nicht einhalten können. Das muss allen bewusst sein. Um die Fahrgastzahlen verdoppeln zu können, braucht man eine Reaktivierung von Strecken, braucht man zusätzliche Linien, braucht man Taktverdichtung, braucht man barrierefreie Zugänge - das wurde gerade schon erwähnt -, eine attraktive Bezahlung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und eine Personalentwicklung hin zu mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Verdi hat das in unserem Bündnis berechnet und geht von Kosten von circa 10 Milliarden Euro jährlich aus. Der Schwerpunkt muss sein: kurze Wartezeiten, zeitnahe und verlässliche Anschlüsse und eine Abstimmung des Nahverkehrs auf den Fernverkehr.

Das 9-Euro-Ticket ist, wie gesagt, eine gute Sache; das will ich noch einmal klarstellen. Das gilt aber vor allem für die Menschen, die in der Nähe ein ÖPNV-Angebot haben, und für die, die schon



jetzt den ÖPNV regelmäßig benutzen. Wir als BUND sprechen uns eindeutig für das 365-Euro-Ticket als langfristiges Ziel aus. Aber man muss auch sehen: Menschen, die jetzt keinen Zugang zum ÖPNV haben, werden ihn durch dieses 9-Euro-Ticket auch nicht bekommen. Wo jetzt kein Bus fährt, wird auch durch ein vergünstigtes Ticket kein Bus fahren.

Außerdem muss klar sein: Wer bestellt, der zahlt. Alle Kosten des 9-Euro-Tickets müssen unmittelbar und komplett vom Bund übernommen werden. Eine Verrechnung mit anderen Töpfen darf es ebenso wenig geben wie eine Deckelung. Auch müssen zusätzliche Mittel zur Kompensation der Kostensteigerung bei den Strom- und Dieselpreisen in den Gesetzentwurf aufgenommen werden. Kostensteigerungen und ungeklärte Finanzierung dürfen auf keinen Fall dazu führen, dass es eine Angebotseinschränkung gibt - nicht während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets und auch nicht danach.

Zur Frage der Evaluation: Die Evaluation darf sich nicht nur auf die Verkaufszahlen beschränken. Es braucht Befragungen, es braucht Zählungen in den Bussen und Zügen, an den Bahnhöfen, an den Haltestellen. Dadurch kann ermittelt werden, auf welchen Strecken Kapazitäten ausgebaut werden müssen, wenn es ein Angebot wie das 365-Euro-Ticket dauerhaft geben sollte - was es aus unserer Sicht auch geben muss. Zusätzlich muss ermittelt werden, warum Menschen darauf verzichtet haben, das 9-Euro-Ticket zu kaufen. Dann sieht man, wie das Angebot verbessert werden muss, damit sie zukünftig den ÖPNV häufiger, länger und mit Freude nutzen. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt Frau Leonard das Wort.

**Sachverständige Christiane Leonard-Tiemann** (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Damen und Herren Bundestagsabgeordnete! Ich gehe gleich auf die Frage von Herrn Donth ein. Ich vertrete ja hier heute den Mittelstand. Daher will ich an dieser Stelle auch noch mal sehr deutlich sagen: Wir haben besondere Bedürfnisse,

und wir sind vielleicht auch in einer besonderen Situation.

Herr Donth hat ja gefragt, wie wir die Coronakrise erlebt haben. Bevor ich darauf eingehe, möchte ich sagen: Wir sind zwar mittelständisch, aber wenn man mal den gesamten Fahrzeugmarkt betrachtet, dann sieht man, dass 40 000 der insgesamt 80 000 Bussen zu Unternehmen unseres Verbandes gehören und von den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen in den Busbetrieben die Hälfte zu uns gehört. Das heißt, wenn man in Richtung Verkehrswende und Verdopplung der Fahrgastzahlen denkt - das spielt ja hier auch eine große Rolle -, dann kann man das Ganze nicht ohne den Mittelstand denken. Das wird nicht funktionieren. Deswegen möchte ich das vorausgeschickt sagen.

Die Coronakrise hat den Mittelstand natürlich schwer gebeutelt. Wir sind ja eine Gesamtbranche. Es kamen auch Fragen zum Fernbus; deswegen gehe ich gleich auch darauf ein. Unser klassischer Betrieb ist ein Mischbetrieb. 80 Prozent unserer Betriebe haben Reiseverkehre, machen Touristik, machen Anmietverkehre, fahren Fernlinienverkehre und ÖPNV gleichzeitig. Das ist also breit gefächert. Deswegen hat immer alles mit allem zu tun und hängt auch alles mit allem irgendwie zusammen. Wenn man irgendwo bei den Rahmenbedingungen ein Rädchen dreht, dann wird sich dieses Rädchen auch auf andere Bereiche und andere Branchenanteile auswirken.

Die Coronakrise hat insofern für die Mischbetriebe große Nachteile, weil sie von den Überbrückungshilfen in weiten Teilen ausgeschlossen wurden. Ich glaube, das ist hier im Raum zumindest bei den Verkehrsexperten sehr, sehr deutlich geworden - wir haben das immer wieder gesagt -: Aufgrund beihilferechtlicher Vorgaben konnten die Mischbetriebe keine Überbrückungshilfen beantragen, und dadurch haben sie jetzt immer noch Probleme. Das Eigenkapital ist aufgebraucht, und die Situation in den Betrieben ist sehr, sehr schlecht, eben weil sie diese Hilfen nicht bekommen haben.



Eigenwirtschaftliche Verkehre im ÖPNV hatten auch große Probleme, beim ÖPNV-Rettungsschirm an Gelder zu kommen. Ich kenne Unternehmen, die aufgrund der Tatsache, dass Aufgabenträger keine allgemeinen Vorschriften erlassen haben, immer noch keine Gelder, keine Hilfen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bekommen haben. Auch das gehört zur Wahrheit. Das heißt, die Eigenkapitaldecke ist wirklich aufgebraucht. Seit Februar, seit dem kriegerischen Angriff auf die Ukraine kommen noch hohe Energiekosten dazu. - Das kurz vorausgeschickt.

Ich wurde ja gefragt: Wie stehen wir zum 9-Euro-Ticket? Welche Auswirkungen hat das auf die mittelständische Branche? Das 9-Euro-Ticket kommt zur falschen Zeit. Ich weiß, dass es ein Teil des Entlastungspaketes ist. Aber als wir auf dieses Paket gewartet haben, haben wir gedacht, dass es auch Hilfen für Unternehmen, für mittelständische kleine Betriebe enthalten wird. Das ist nicht der Fall. Hinsichtlich des Tankrabatts in Höhe von 14 Cent muss man wissen, dass die im ÖPNV ohnehin schon zu berücksichtigenden 5 Cent pro Liter abgerechnet werden müssen. Das heißt, da sind wir bei Hilfen in Höhe von 9 Cent pro Liter. Das ist wirklich nur ein Tropfen auf den heißen Stein angesichts der Energie- und vor allen Dingen der Dieselposten. Viele der Busse fahren ja eben noch nicht elektrisch, das heißt, sie fahren mit Diesel, und da sind die Kosten sehr hoch. Wir haben ausgerechnet, dass die Kosten pro Bus und Monat bis zu 4 000 Euro betragen. Diese Kostensteigerungen zahlen die Unternehmen bis heute - jetzt sind wir schon im Mai - ganz alleine. Sie haben bislang keine Hilfen bekommen. Sie zahlen das aus ihrer Tasche - und das nach diesen zwei Jahren Corona. Das gehört zur Wahrheit einfach dazu.

Das 9-Euro-Ticket kann nur dann Erfolg haben - wirklich nur dann -, wenn die Unternehmen diese drei Monate, in denen es das Ticket geben soll, überhaupt überstehen. Das sehe ich im Moment nicht. Wenn jetzt nicht sofort Hilfen kommen und auch in der Form kommen, dass sie bei den Unternehmen ankommen - ich rede da noch nicht darüber, dass der Bund sagt, es geht an die Länder, und die Länder es an die Aufgabenträger

geben; es muss wirklich zeitnah bei den Unternehmen ankommen -, dann brauchen wir uns, glaube ich, darüber, was während der drei Monate des 9-Euro-Tickets oder nach den drei Monaten des 9-Euro-Tickets stattfinden wird, wenig Gedanken zu machen. Zumindest der Mittelstand wird kein Teil davon sein können, einfach aufgrund der fehlenden Hilfen zum Ausgleich der hohen Energiekosten; denn solche Hilfen sind bislang in dem Gesetzentwurf nicht vorgesehen.

Das betrifft natürlich genauso den Fernverkehr; denn er ist ja ein Teil der Unternehmen. Ich hatte es am Anfang gesagt: Wir haben Mischbetriebe, die sowohl im ÖPNV als auch im Fernbusverkehr tätig sind. Aber auch Unternehmen, die nur im Fernbusverkehr tätig sind, sind natürlich durch die Coronakrise massiv betroffen gewesen. Die Busse standen über Monate still. Wir sind jetzt gerade dabei, die Linien wiederaufzunehmen. Das kommt natürlich alles aus einer Krise heraus und ist aus meiner Sicht überhaupt nicht genügend berücksichtigt worden. Also dazu, inwieweit der Fernbusbereich, der ja auch Regionalverkehre anbietet, überhaupt mit diesem 9-Euro-Ticket befasst ist, wurden wir nicht gefragt. Ich glaube, auch FlixBus wurde im Vorfeld nicht dazu befragt. Jetzt muss man aber mit den Konsequenzen leben.

Ich kann nur hoffen, dass man jetzt noch versucht, den Fernbusverkehr einzubeziehen. Denn wir haben das Problem, dass es beim ÖPNV in Deutschland die 50-Kilometer-Grenze gibt und alles darüber hinaus als Fernverkehr gilt. Wir reden aber auch darüber, dass Regionalverkehre mit gefördert werden sollen und damit Teil des 9-Euro-Tickets sein sollen. Es wurde ja bereits angesprochen, inwieweit in der Sommerzeit mehr Kapazitäten notwendig sind. Wir gehen davon aus, dass mehr Menschen diese Zeit im Sommer nutzen werden, um mit dem Regionalverkehr an die Ostsee oder an die Nordsee oder wo auch immer hin zu fahren. Da ist der Fernbus bislang noch nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Dann gab es noch eine Frage; sie geht auch in die Richtung dessen, was Herr Moncsek wissen wollte. Sie haben ja auch zum Thema Fernbus



gefragt. Ich hatte es gerade kurz angedeutet: Wir sind nicht vorher in irgendeiner Form eingebunden worden. Das kam also mehr oder weniger über Nacht und auch für uns sehr überraschend, sowohl für den ÖPNV als auch für den Fernbusverkehr. Zu dieser Fernverkehrsfltrate - wir haben das so genannt - gibt es Studien; ich habe es in der Stellungnahme erwähnt. Fragen Sie mal in Ihrem Bekanntenkreis, wer alles überlegt, im Sommer mit dem Bus oder mit der Bahn das 9-Euro-Ticket zu nutzen. Ich kann Ihnen sagen: Meine gesamte Nachbarschaft wird das tun. - Das kann man gut finden, das ist aber in dem Gesetzentwurf nicht ausreichend berücksichtigt.

Sie hatten auch gefragt, welche Einnahmeausfälle drohen. FlixBus geht von einem Betrag in zweistelliger Millionenhöhe aus. Das heißt, es ist wirklich enorm, und ich sehe bislang nicht, dass der Fernbus bei den Hilfen antragsberechtigt ist, um einen Ausgleich zu bekommen. Wir können deswegen nur dringend anraten, dass man da über andere Hilfen nachdenkt. Eine Mehrwertsteuerreduzierung im Reiseverkehr - diese fordern wir schon lange - könnte ein geeignetes Mittel sein, um an dieser Stelle etwas für den Fernbus zu tun; denn Fernbusse werden ja auch einen Teil der Fahrgäste, die das 9-Euro-Ticket nutzen wollen, transportieren. - Vielen Dank erst mal.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann hat jetzt das Wort Herr Professor Reinhold.

**Sachverständiger Prof. Dr. Tom Reinhold**

(traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH): Herzlichen Dank. - Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank für die Einladung. - Es ist ja durchaus auffällig, dass die Sachverständigen bei den Grundpositionen hier eigentlich komplett einer Meinung sind. Ich kann das auch noch mal wiederholen: Natürlich wird dieses 9-Euro-Ticket zu Fahrgastgewinnen in dieser Zeit führen, und natürlich löst es die strukturellen und finanziellen Probleme des ÖPNVs nicht. Das ist, glaube ich, etwas, das wir alle ein Stück weit festhalten können.

Es ist positiv zu bewerten, dass sich der Bund hier zum ÖPNV bekennt und dass es diese Aktion gibt. Bezüglich der Fahrgastgewinne, die wir haben werden, ist die Frage, wie viele davon nachhaltig sein werden. In diesen drei Monaten werden viele Fahrgäste hinzukommen. Man muss dann schauen, wie viele weiterhin den ÖPNV nutzen werden.

Dass mit dieser Maßnahme insgesamt Positives in der Branche passiert, ist, glaube ich, augenfällig. Die Frage war ja: Bringt das auch etwas in Richtung Innovationen? Bringt das etwas in Richtung Vertrieb? Ja, das ist der Fall. Letztlich ist - Kollege Schilling vom VDV wird dazu gleich vielleicht auch etwas sagen - vom VDV und von der ganzen Branche Großes geleistet worden, indem man diese Maßnahme jetzt sehr kurzfristig vertrieblisch umsetzt, indem man eine Plattform schafft, über die diese Tickets überhaupt verkauft werden können. Das ist ein Hebel, mit dem man vielleicht auch zukünftig weitere Kunden erreichen kann. Für die ÖPNV-Nutzer ist es wichtig, dass sie einen guten und leichten Zugang zum System haben. Das klappt innerhalb der jeweiligen Verbünde durchaus ganz gut. Die meisten Nutzer wissen, wie sie sich innerhalb der Verbünde ihre Tickets besorgen. Aber wenn man mal in anderen Verbänden unterwegs ist, wenn man mal reisen will, dann ist das ja teilweise schon ein bisschen schwierig. Da kann so etwas wie diese Plattform, die wir jetzt hier geschaffen haben, eine Basis für zukünftige weitere Überlegungen sein.

Das muss dann natürlich wieder finanziert werden, und damit sind wir noch mal bei dem zweiten Punkt: strukturelles Defizit des ÖPNV. Es wurde ja schon ausgeführt, was die Gründe dafür sind. Es wird einfach nötig sein, wenn wir nachhaltig Fahrgastgewinne haben wollen, dass wir Angebotsverbesserungen machen, die wir auch nachhaltig finanzieren. Gegenwärtig ist der ÖPNV unterfinanziert. Da wird die Frage sein: Wie kommt das Geld, wenn es der Bund zur Verfügung stellt, bei den Aufgabenträgern an? Das muss dann ja über die Länder an die Verbünde gehen. Es muss aber auch an die Städte, Kreise und Gemeinden gehen, die ja den ÖPNV vor Ort durchführen und finanzieren. Da ist aus meiner



Sicht noch nicht genug passiert, um das sicherzustellen.

Ich glaube, die Branche hat jetzt die Fähigkeit gezeigt, hier Lösungen umzusetzen. Das Ganze war ein Schnellschuss. Ich glaube, schön wäre, wenn man die nächsten Maßnahmen ein bisschen besser und gründlicher planen könnte; dann würde es auch effizienter. Es gibt auch Hebel in der Branche, um die Effizienz noch weiter zu steigern. Aber das braucht eine ein bisschen längere Vorbereitungszeit. Das würde ich mir für weitere Maßnahmen, die hoffentlich mit mehr Mitteln verbunden sind, wünschen.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann gebe ich jetzt Herrn Dr. Schilling das Wort.

**Sachverständiger Dr. Jan Schilling** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Vielen Dank. - Ich will tatsächlich mit dem Rettungsschirm starten, weil ich aus der Branche heraus noch einmal Danke sagen möchte für diesen Rettungsschirm, der ja einerseits im Koalitionsvertrag verankert worden ist, der aber andererseits natürlich die coronabedingten Fahrgeldeinnahmeverluste, die wir in diesem Jahr noch haben und vermutlich auch in den nächsten Jahren als Nachfolgeverluste noch haben werden, absichert und mit 3,2 Milliarden Euro durchaus eine Unterstützung aus diesem Hause für die Branche ist - zusammen mit der Pflicht, dass Bund und Länder der Branche jeweils die Hälfte dieses Einnahmerisikos an diesem Punkt abnehmen.

Wir haben uns auch sehr über die Nachschusspflicht des Bundes gefreut, die ja ursprünglich im Entwurf weg war, weil natürlich, glaube ich, hier in diesem Raum keiner weiß, wie der Herbst an diesem Punkt aussehen wird, wie die Inzidenzen steigen, was für eine Virusvariante wir eventuell bekommen. Ich glaube, das lässt sich aktuell einfach nicht absichern. Es ist dann in der Prognose für die 3,2 Milliarden Euro auch dementsprechend nicht benannt worden, weil es überhaupt nicht quantifizierbar ist. Wir würden uns natürlich wünschen, dass dieses Risiko originär im Gesetz berücksichtigt und abgesichert wird und es hier eine Nachschusspflicht des Bundes gibt.

Wir haben es schon ganz oft gehört: Auch auf der Kostenseite und der Einnahmenseite würde es der Branche natürlich ungemein helfen, wenn dieses Risiko sozusagen wirklich noch einmal dezidiert abgesichert werden würde.

Wenn man als Sachverständiger am Ende dran ist, ist ja schon viel gesagt worden. Ich werde deswegen versuchen, mich auf ein paar Punkte zu konzentrieren, die noch nicht gesagt worden sind.

Am Ende ist es wirklich eine sozialpolitische Maßnahme als Teil des Entlastungspakets - und auch von uns immer so begriffen worden - und keine verkehrspolitisch geplante, strukturierte Maßnahme. Es ist tatsächlich unter Hochdruck und hohem Zeitdruck mit sehr viel Pragmatismus an Lösungen gearbeitet worden, damit es für die Kundinnen und Kunden, für die Bürgerinnen und Bürger tatsächlich umsetzbar ist.

Am Ende ist, glaube ich, der Begriff des Experiments, der ja auch in der Presse gewählt worden ist, durchaus der richtige für diese ganze Geschichte. Ich glaube, es ist international auch ohne Vergleich, was da passiert: dass ein ganzes Land mit einem bundesweiten Ticket für 9 Euro tatsächlich für drei Monate da einsteigt. Ich bin mir sicher, es werden einige Doktorarbeiten über dieses Experiment geschrieben werden. Von daher wird der Erkenntnisgewinn sicherlich groß sein. Umgekehrt sind die Kosten mit 2,5 Milliarden Euro natürlich einigermaßen erheblich. Wenn man das einmal hochrechnet: Für ein ganzes Jahr wären das 10 Milliarden Euro, die man allein für diese Tarifmaßnahme bräuchte. Das hat schon eine gewaltige Dimension.

Die Frage, die natürlich im Raum steht - Herr Kröber, Sie hatten sie ja auch gestellt -, ist: Wie nachhaltig, wie andauernd ist dieser Impuls, den Sie dadurch verkehrspolitisch auslösen? Wir rechnen aktuell mit ungefähr 30 Millionen Nutzern pro Monat für dieses 9-Euro-Ticket. Dieser Prognose liegt auch tatsächlich die Finanzierungsgrundlage mit 2,5 Milliarden Euro zugrunde. Das ist natürlich - in aller Offenheit - auch eine Abschätzung. Ob es am Ende 25, 30 oder 35 Millionen werden, kann ich Ihnen nicht





sagen. Wir haben sozusagen bisherige Maßnahmen genommen und das nach vorne extrapoliert. Auch das ist ein Risiko. Ich finde, wenn der Bund sagt, er übernimmt alle Ausgaben dieses Tickets, sollte er auch dieses Prognoserisiko übernehmen: Das sollte an diesem Punkt drin sein; denn es ist, wie gesagt, ein Experiment.

Wir sind natürlich als Branche - und das waren wir auch schon vorher - massiv unterwegs, um Kunden rückzugewinnen. Wie Herr Castrillo schon ausführte: Im Bartarif sind es eher die Fahrtenanlässe. Aber wir haben natürlich auch die Verluste bei den Abokunden, die uns sehr, sehr schmerzen und die ja auch den verkehrspolitischen Zielen dieser Koalition entgegenstehen. Von daher war die Rückgewinnungsaktion in diesem Herbst eine ganz zentrale Aufgabe, die die Branche übernehmen musste. Deshalb kommt jetzt natürlich durch das 9-Euro-Ticket da noch einmal Schub rein.

Die öffentliche Wahrnehmung ist ja immens und nutzt sicherlich auch dem ÖPNV. Vermutlich wird das aber dazu führen, dass der ÖPNV dort Kunden zurückgewinnt, wo er eh schon stark ist, dort, wo das Angebot auch schon da ist, dort, wo die Qualität stimmt, wo die Zuverlässigkeit stimmt. Ich glaube, im ländlichen Raum wird das mit der Kundenrückgewinnung eine größere Herausforderung werden, weil dort eben die Lebensrealität und das Mobilitätsbedürfnis nicht zum Angebot passen. Das ist sozusagen die Grundsatzfrage, die wir haben.

Ich glaube auch, dass man sich jetzt nicht nur wegen eines 9-Euro-Tickets dafür entscheidet, Bus und Bahn zu nutzen, wenn das Verkehrsmittel nur zweimal am Tag kommt. Dann müsste man sein Leben umstellen. Dieses Dilemma löst auch das 9-Euro-Ticket nicht auf. Von daher werden wir, glaube ich, an diesem Punkt raumstrukturell sehr unterschiedliche Kundenrückgewinnungsquoten mit dem 9-Euro-Ticket sehen.

Die Frage ist tatsächlich auch: Was passiert nach diesen drei Monaten? Diese 9 Euro pro Monat bundesweit sind so unschlagbar günstig, dass wir natürlich einen Preissprung haben werden. Wir müssen ja wieder so in die Nutzerfinanzierung

eintreten, wie sie vorher war, weil sie die zentrale Finanzierungssäule für den ÖPNV ist. Von daher werden wir einen Preissprung erleben. Die Frage ist tatsächlich: Wie hoch ist der Klebeeffekt, dass also Leute nach Ende dieses 9-Euro-Tickets zu Dauerkunden werden? Das ist, glaube ich, das, wo wir uns bemühen und wo die Verkehrsunternehmen und -verbände vor Ort sich massiv bemühen, das möglich zu machen, damit es eben auch einen dauerhaften Nutzen stiftet.

Dafür sind natürlich Angebote, Qualität und Zuverlässigkeit die zentralen Parameter. Alle Kundenumfragen und auch alle Nichtnutzermfragen stellen diese drei Parameter eigentlich immer nach vorne und weniger den Preis. Von daher werden wir da sicherlich viele Erkenntnisse haben. Aber diese werden sehr unterschiedlich, sehr heterogen sein - passend zur Struktur des ÖPNV in Deutschland insgesamt.

Das führt dann tatsächlich - und damit komme ich zur nächsten Frage von Frau Slawik - zu den langfristigen Maßnahmen. Dieses 9-Euro-Ticket wird uns manche verkehrspolitische Diskussion über die langfristigen Maßnahmen nicht abnehmen. Da sind auch viele Punkte im Koalitionsvertrag richtig angelegt worden: mit einer Angebotsoffensive, mit einer langfristigen, sicheren und planbaren Finanzierungszusage, weil die Branche ja nicht beliebig schnell rauf- und runterfahren kann, sondern wir für Infrastruktur, für Fahrzeuge, für Personalaufbau natürlich Planungssicherheit brauchen.

Ja, wir sind jetzt auf der Einnahmeseite mit dem Rettungsschirm und dem 9-Euro-Ticket, wenn dann die Zusagen für die Risikoübernahme auch da sind, aus meiner Sicht einigermaßen gut aufgestellt und abgesichert. Aber - wie viele meiner Vorredner auch schon betont haben - die Kostenseite ist völlig ungelöst. Wir haben steigende Kosten zu vergegenwärtigen - das hatten wir auch schon vor dem Überfall Russlands auf die Ukraine -: steigende Personalkosten, steigende Energiekosten. Also, die Inflationsdebatte, wenn Sie sich erinnern, war ja auch schon vor dem 24.02. ein virulentes Thema in diesem Land. Diese Themen sind weiter ungelöst und haben



natürlich durch den Überfall auf die Ukraine noch einmal eine besondere Bedeutung bekommen. Nicht umsonst haben Sie genau aus diesem Grund die Entlastungspakete für den Bürger beschlossen.

Am Ende betrifft das auch uns. Auch die Busse brauchen Diesel. Auch die Straßenbahnen, S-Bahnen und Regionalverkehre verbrauchen Strom. Diese Kostensteigerungen sind noch nicht abgedeckt. Das ist aber eine ganz, ganz virulente Frage, die auch in diesem Jahr schon ansteht. Von daher halte ich die Forderung der Länder, sich mit diesem Thema zu beschäftigen und da Lösungen zu finden, auch für eine virulente Geschichte. Denn normalerweise würden Sie ja als Unternehmen Ihre Preise erhöhen. Wenn Ihnen Ihre Kosten davonlaufen, werden Sie Ihre Preise erhöhen. Das wird in diesen drei Monaten nicht möglich sein; da sind sie auf 9 Euro gedeckelt. Auch im Nachlauf würde ein ordentlicher Preissprung natürlich der nachhaltigen Kundenrückgewinnung entgegenstehen und damit eigentlich auch den Zielen des Koalitionsvertrages. Von daher sind die Unternehmen an diesem Punkt unternehmerisch nicht so handlungsfähig, wie das notwendig wäre.

Was könnten sie unternehmerisch noch tun? Sie könnten die Angebote senken und verknappen. Ich glaube, auch das ist mit Blick auf das 9-Euro-Ticket keine geeignete und dauerhaft sichere verkehrspolitische Maßnahme und würde auch den Zielen des Koalitionsvertrages widersprechen. Daher geraten wir in dieser Frage so ein bisschen zwischen Hammer und Amboss, und es wäre, glaube ich, dringend notwendig, dass politische Signale ausgesendet werden, dass dieses Problem angegangen und gelöst wird, sodass zumindest Planungssicherheit entsteht. Da ist sicherlich nicht nur der Bund gefordert. ÖPNV ist Ländersache; da müssen auch die Länder ihren Beitrag leisten. Aber wir brauchen diese kohärente Finanzierungskulisse über die staatlichen Ebenen hinweg, um für die Branche an diesem Punkt Schaden abzuwenden.

Ich selbst hätte das nicht so gesagt, aber ich glaube schon, dass die Branche bewiesen hat, dass sie ihre politischen Aufträge umsetzt, auch

was das 9-Euro-Ticket betrifft. Daran ist mit großem Nachdruck und innerhalb einer kurzen Frist gearbeitet worden. Das 9-Euro-Ticket wird zum 1. Juni für die Kundinnen und Kunden, für die Bürgerinnen und Bürger verfügbar sein; da mache ich mir keine Sorgen. Das wird umgestellt sein. Das machen die Verkehrsunternehmen und -verbände vor Ort. Tarifbestimmungen sind erarbeitet worden. Es wurde sehr darauf geachtet, dass Abokunden und Neukunden gleichartig behandelt werden, damit wir keine Abokündigungen produzieren. Klar ist auch, dass Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten davon natürlich auch profitieren sollen; denn es war ja der Auftrag, die Breite der Gesellschaft zu entlasten.

Das sind viele Detailfragen, mit denen ich Sie gar nicht behelligen will; aber das ist unter Hochdruck entstanden, und wir sind am 1. Juni bereit zur Umsetzung, und zwar nicht nur mit den Maßnahmen vor Ort, sondern auch mit den zentralen Maßnahmen der Branche, auf die sie sich geeinigt hat. Es wird eine gemeinsame digitale Plattform geben, auf der das 9-Euro-Ticket zentral buchbar sein wird, damit es eben nicht nur in den Verbänden, sondern auch in den verbundfreien Räumen in Deutschland digital buchbar ist. Es wird eine zentrale Kommunikation geben, und es wird auch eine zentrale Marktforschung geben. Denn ich glaube, neben all diesen Aktivitäten vor Ort, die immer im Zentrum stehen müssen - dort ist der Kunde -, ist dieser gemeinsame Branchenansatz auch wichtig, um dauerhaften Nutzen gewährleisten zu können.

Dann gab es eine Frage zum Thema „Überfüllung in Zügen und Bussen“. In aller Deutlichkeit: Ja, das werden wir erleben. Manche von Ihnen erinnern sich vielleicht an das Schönes-Wochenende-Ticket; das ist vom 9-Euro-Ticket nicht weit entfernt. Auch da gab es Szenen, die aus Kundenperspektive nicht unbedingt Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel setzten.

Das Thema Fahrradmitnahme wurde schon angesprochen. Das ist immer gut für denjenigen, der das Fahrrad mitnimmt; für denjenigen, der in der Bahn sitzt, ist es ein bisschen unangenehmer.



Natürlich sind in dieser Kürze der Zeit Kapazitätsausbauten enge Grenzen gesetzt. Weder werden Bahnen und Busse in dieser Zeit zu beschaffen sein, noch steht Personal in beliebiger Zahl zur Verfügung. Die drei Monate fallen in den Sommerzeitraum; Sommerferien werden auch vom Personal genutzt. Die Unternehmen werden alles tun, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten - da bin ich mir sicher -; aber es wird tatsächlich zu vollen und auch übervollen Zügen kommen, insbesondere dort, wo Einzelereignisse anstehen - Kieler Woche, Open Airs etc. pp. -, oder in Tourismusregionen, am Wochenende. Da liegen, glaube ich, die beiden Schwerpunkte, an denen man damit wird rechnen können. Unsere Bitte wäre, dass wir als Branche - jenseits des Beitrages, den wir leisten, um das Ganze abzufedern - auch in der Kommunikation unterstützt werden, damit klar ist: Okay, das ließ sich an manchen Stellen nicht vermeiden. - Damit werden wir uns noch beschäftigen müssen.

So, ich glaube, ich habe alle Fragen beantwortet und auch noch ein bisschen Zeit übrig gelassen.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann darf ich Herrn Dr. Stoffregen bitten.

**Sachverständiger Dr. Matthias Stoffregen** (Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr, mofair e. V.): Herzlichen Dank. - Vielleicht kurz eine Anekdote am Rande: Man wachte am 24. März morgens auf und dachte nichts Böses. Wir hatten morgens um 11 Uhr ein Gespräch mit einem führenden Repräsentanten des Bundesverkehrsministeriums, und er überbrachte uns die frohe Botschaft, dass es zusätzlich 3 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel geben sollte. Das war eine Summe, die wir überhaupt nicht einordnen konnten; denn sie passte weder zum Rettungsschirm noch zu dem, was die Verkehrskonferenz für 2022 angemeldet hatte. Erst nach mehreren Nachfragen kam dann das Stichwort „9-Euro-Ticket“, und wir sind fast unter den Tisch gefallen. Denn uns war klar: Das wird die Branche vor erhebliche Herausforderungen stellen. Klar war aber auch: Das muss natürlich ein Erfolg werden. - Das wird es auch; die Kollegen haben es schon angedeutet: Die Branche

hat seitdem, seit dem 24. März, nicht nichts getan, sondern alles, was sie normalerweise vielleicht in einem halben oder in einem ganzen Jahr macht, auf wenige Wochen zusammengerafft. Ich glaube, das allein ist schon eine Leistung. Das interessiert jetzt den Fahrgast vielleicht nicht so sehr; der setzt das als selbstverständlich voraus. Aber wir alle wissen, dass das eigentlich nicht selbstverständlich ist.

Aus dem Kontext der Entstehung dieses Tickets erwachsen vielleicht noch ein paar zusätzliche Fragen. Die Idee war ja eigentlich, dass man die Pendler unterstützen wollte. Die Idee war: Wenn es für den Individualverkehr etwas günstiger wird, wenn es an der Zapfsäule etwas Entlastung gibt, dann sollen auch diejenigen, die heute schon den ÖV nutzen, ebenfalls entlastet werden. Erst beim Ein-bisschen-länger-darüber-Nachdenken ist einem klar geworden, dass das aufgrund der Besonderheiten des ÖV in Deutschland nicht so einfach geht. Man kann ja nicht sagen: Das 9-Euro-Ticket gilt nur, wenn du zur Arbeit fährst. - In den weiteren Diskussionen hat sich herausgestellt, dass man allein mit dem Nahverkehr ganz schön weit kommen kann in Deutschland; speziell für touristische Regionen - das haben wir in der Diskussion schon gehört - wird das auch relevant werden. In der medialen Öffentlichkeit wurde dann durchgerechnet, wie lange man braucht, wenn man von Passau nach Sylt möchte: 14 Stunden. Das würde man normalerweise vielleicht nicht machen. Aber vor die Alternative gestellt: Entweder Flexpreis - rund 120 Euro - oder mit dem 9-Euro-Ticket - wenn ich es nicht gar so eilig habe, dann nutze ich Letzteres vielleicht. Das wird an einigen Stellen wirklich für Herausforderungen sorgen, interessanterweise vielleicht gar nicht so sehr in dem Segment, in dem man die Zahl der Fahrgäste erhöhen wollte, nämlich im Berufsverkehr, sondern eben im touristischen Verkehr.

Das kann zu Verwerfungen führen im vertraglich gebundenen Verkehr, sei es auf kommunaler Ebene oder im Schienenpersonennahverkehr. Das betrifft - Frau Leonard hat es gesagt - den eigenwirtschaftlichen Busverkehr; es betrifft aber auch den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Und da wünschen wir uns schon, dass man sich dafür



Lösungen einfallen lässt, und ich sage auch gleich: Die Lösung wird nicht in einer weiteren Eigenkapitalerhöhung für die DB Fernverkehr oder für die DB AG bestehen, sondern es muss natürlich eine neutrale Lösung sein, weil es auf dem Markt auch andere Anbieter gibt. - Das sozusagen mal zur Skepsis.

Zu den Chancen. Die Überfüllung wird unterschiedlich sein, sie wird punktuell sein, sie wird auch - so banal das klingt - witterungsabhängig sein. Wenn wir Bombenwetter haben, dann wird die Fahrradmitnahme am Wochenende - Pfingsten ist nun putzigerweise das erste Wochenende, an dem das Ticket greift - sicherlich eine Herausforderung werden. An vielen anderen Stellen, würde ich sagen, wird es vielleicht gar nicht so dramatisch. Umso wichtiger wird es sein, dass es eine flankierende Marktforschung gibt. Die muss so gut sein, dass wir so viel an Erkenntnis gewinnen wie nur irgend möglich, um zu überlegen: Wie geht es nach dem 31. August denn eigentlich weiter? - Ich glaube, die Lösung kann - gerade weil wir so viel noch nicht wissen - nicht sein: Wir verlängern die Dauer des 9-Euro-Tickets pauschal bis Jahresende. Also, das wäre mir ehrlicherweise ein bisschen zu hoch gepokert, zumal es - wir haben es gesehen - für die öffentlichen Haushalte auch nicht zum Nulltarif zu haben sein wird. Wir werden aus diesem Ticket so viel lernen müssen, wie es nur irgend geht, um dann - das ist die eigentlich spannende Frage - diese Erkenntnisse zu nutzen, wenn es darum geht, für die Folgejahre zu überlegen: Wie geht es mit den Regionalisierungsmitteln weiter?

Die VMK hatte Anfang des Jahres - da war vom 9-Euro-Ticket noch nicht die Rede - 750 Millionen Euro höhere Regionalisierungsmittel für dieses Jahr gefordert. Von denen redet im Moment gerade gar keiner mehr. Die sind irgendwie verschwunden. Vielleicht sind sie in den 1,5 Milliarden Euro enthalten, die die VMK jetzt gefordert hat. Die sind vor allem für die punktuelle Abfederung der gestiegenen Energiekosten wichtig. Aber wir müssen als Branche auch mal aus dem Notmodus herauskommen und mal wieder in einen Modus hineinkommen, wo wir sinnvoll planen können. Das ist, glaube ich, das allerwichtigste Anliegen, das man mitnehmen muss.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Herzlichen Dank. - Dann kommen wir zur zweiten Runde und starten wieder bei der SPD. - Das Wort hat die Kollegin Martin.

**Dorothee Martin (SPD):** Besten Dank an die Sachverständigen für ihre wirklich umfangreichen Ausführungen in der ersten Runde.

Ich glaube, wir alle teilen eine gemeinsame Wahrnehmung, nämlich dass die Menschen sich auf das 9-Euro-Ticket freuen und - ja - auch schon mal planen, wie sie etwa an die Ostsee, nach Sylt oder nach Bayern in die Berge kommen. Und ich finde, das ist auch gut so.

Es wurde hier schon viel Richtiges gesagt: Wir machen hier zwar ein Experiment; es ist aber ein positives Signal für den ÖPNV. Das Erste, was mir der Chef der Hamburger Hochbahn sagte, war: Endlich sieht uns als ÖPNV und auch als Branche mal jemand. - Ich möchte hier aber gar nicht negieren, dass die Einführung des 9-Euro-Tickets eine gemeinsame große Kraftanstrengung ist. Das ist sie für die Länder, und das ist sie für Sie als Verkehrsunternehmen. Daher auch mein herzlicher Dank! Wir haben in den letzten Wochen sehr viel darüber geredet, dass das eine gewaltige Kraftanstrengung ist, die Sie mit Ihren Verkehrsunternehmen und auch mit deren Mitarbeitenden schaffen.

Ich bin sicher, wir werden das gemeinsam zum 1. Juni zu einem Erfolg bringen. Bei „gemeinsam“ beziehe ich von dieser Stelle, aus der Sicht des Bundes, jetzt auch mal die Länder mit ein. Es gab ja einige Pressemitteilungen. Ich glaube, würden die Länder das 9-Euro-Ticket zum Scheitern bringen, wäre das nicht nur kontraproduktiv, sondern würde auch dem ÖPNV schaden. Das wäre eine fragliche Handlung durch die Bundesländer.

Gleichwohl - das betone ich noch mal - müssen wir nicht nur das 9-Euro-Ticket jetzt zum Erfolg bringen, sondern auch den Ausbau des ÖPNV weiterhin zum Erfolg bringen. Wir sind mittlerweile ja nicht mehr nur in einer 9-Euro-Ticket-Debatte, sondern in einer allgemeinen Qualitäts- und Zukunftsdebatte im Hinblick auf den ÖPNV. Herr Schilling und Herr Stoffregen, aber auch



viele andere Expertinnen und Experten haben es angesprochen: Wie wollen wir mit dem ÖPNV denn weitermachen?

Sie wissen, es gibt, auch im Koalitionsvertrag festgelegt, den Ausbau- und Modernisierungspakt zwischen Bund und Ländern. Die Gespräche darüber haben bereits angefangen. Es gibt dazu drei Arbeitsgruppen: Eine zum natürlich immanenten Thema der Finanzierung, aber auch eine zur Transparenz über die Verwendung von Regionalisierungsmitteln, und die dritte Arbeitsgruppe beschäftigt sich mit dem Thema „Leitbild und Qualität“.

Natürlich stellt sich immer die Frage der zuverlässigen Finanzierung - Haken dran -, auch einer Finanzierung durch die Länder und auch einer Finanzierung durch die Kommunen, über die wir offen nachdenken müssen. An die Zukunft denkend möchte ich aber gerne auf die Qualität zu sprechen kommen. Vor allem gerichtet an Herrn Castrillo als Geschäftsführer eines Betreibers des ÖPNV und an Herrn Schilling mit dem großen Bild des VDV: Worauf müssen wir uns dort fokussieren? Das frage ich auch vor dem Hintergrund des großen Zeitdrucks, der besteht, weil wir alle gesagt haben, dass wir spätestens bis Herbst, also bis zur nächsten VMK und bis zur Verabschiedung des nächsten Haushalts, Qualitätsdebatten geführt haben möchten. Wir möchten die Begeisterung, die wir jetzt durch das 9-Euro-Ticket wecken, möglichst langfristig sichern. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt der Kollege Donth das Wort.

**Michael Donth (CDU/CSU):** Vielen Dank. - Vielen Dank auch an die Sachverständigen für ihre Antworten. Darauf möchte ich kurz eingehen.

Herr Hilgenberg vom BUND, aber auch Herr Stoffregen hat gesagt: Es ist toll, dass nicht nur die Pkw-Fahrer eine Kompensation bekommen, sondern auch die ÖPNV-Nutzer. - Nur: Diese Aussage, die man von der Bundesregierung auch schon gehört hat, beruht auf einem Denkfehler. Der Pkw-Nutzer hat durch die erhöhten Sprit-

preise deutlich höhere Kosten und bekommt deshalb eine Erleichterung. Der ÖPNV-Nutzer hat erst einmal keine höheren Kosten, weil der Ticketpreis durch Tarife festgelegt ist und er, völlig unabhängig davon, ob die Löhne steigen, ob der Spritpreis steigt, für den gleichen Preis fährt. Insofern ist es ein Denkfehler, der der ganzen Diskussion zugrunde liegt.

Ich habe noch zwei Fragen. Die erste Frage geht an Frau Leonard. Wichtig ist ja die statistische Auswertung, ob denn mehr Fahrgäste kommen, ob sie zufrieden sind, ob sie in Zukunft weiter mit dem ÖPNV fahren wollen, ob sie das jetzt genutzt haben, um vom Auto auf den ÖPNV umzusteigen oder, oder, oder. Das ist wichtig, und diese Auswertung halte ich auch für richtig. Deshalb jetzt meine Frage: Ihre Unternehmen - Sie haben es ja gesagt - befördern etwa 50 Prozent allerer, die mit dem Bus fahren. Wissen Sie denn schon, was Sie da erheben müssen? Es geht ja schon in drei Wochen los. Wie werden die Daten erhoben? Ist das überhaupt möglich, oder werden wir nachher nur wissen, wie viele Menschen das 9-Euro-Ticket gekauft haben? Ich kann Ihnen prognostizieren, dass es in Baden-Württemberg viele kaufen werden - Schwaben wissen, wie man Geld spart -;

(Vereinzelt Heiterkeit)

aber ich weiß nicht, wie oft sie dann damit fahren. Die Frage ist also: Werden da Auswertungen durchgeführt, sodass Erkenntnisse herauskommen, die nachher auch qualitativ was bringen? Wissen Ihre Unternehmen davon, und können die das leisten?

Die zweite Frage, die ich stellen wollte, geht an Herrn von Lojewski. Sehen Sie ein Risiko, dass die kommunalen Aufgabenträger nachher auf irgendwelchen Kosten sitzen bleiben, dass sie quasi in Haftung genommen werden? Gerade sieht man - davon hörte man mehrfach -, dass viele Unternehmen am Rande der Insolvenz stehen, sage ich jetzt mal so flapsig, weil ihnen die Kosten davonlaufen. Wir hatten das ja schon im Bahnbereich, dass bei der Aufgabenverteilung nachgesteuert werden musste. Und wenn dann



Notvergaben erfolgen, sind die Preise in der Regel nicht günstiger als die vorher durch Ausschreibungen ermittelten. Man muss ja auch erst mal Unternehmen finden, die dann einspringen, sei es auf der Schiene oder bei den Bussen. Also: Wie schätzen Sie da das Risiko für die kommunale Seite ein, die letztendlich ja die Aufträge erteilen muss? Ist aus Ihrer Sicht dann überhaupt noch Geld für Angebots- und Qualitätsverbesserungen da?

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Jetzt ist der Kollege Gelbhaar für Bündnis 90/Die Grünen zugeschaltet.

**Stefan Gelbhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Danke an die Runde insgesamt. Danke auch für die vielfältigen Anstrengungen der Branche, das 9-Euro-Ticket hier zur Umsetzung zu bringen. Wir wissen, dass das mit Aufwand verbunden ist. Ich komme gleich in meinen Fragen noch mal darauf zurück. In diesem Sinne: Wir sehen es, dass das eine Anstrengung ist, wie überhaupt diese Zeiten für alle Beteiligten nicht gerade ohne Anstrengung sind; aber insbesondere hier in dieser Anhörung wird ein besonderer Fokus darauf gelegt. Vielleicht schaffen wir es auch, den ÖPNV damit ein gutes Stück weit mehr in den Mittelpunkt der Gesellschaft zu rücken. Ich glaube, das wäre gut, richtig und angemessen.

Ich will eine kurze Erwiderung machen. Herr Donth, es ist kein Denkfehler, sondern es ist eine andere Denkschule. Man kann nur durch die Windschutzscheibe mehr Kosten sehen; kann man machen. Man kann auch sagen, es sind durch den Ukrainekrieg vielen Menschen sehr viele und unterschiedlichste Mehrkosten entstanden. Und die kann man dann eben nicht dadurch ausgleichen, dass man nur die Autofahrerinnen und Autofahrer mitnimmt, sondern man muss eben alle mitnehmen und zum Beispiel auch eine Entlastung bei den ÖPNV-Kosten des Einzelnen, der Einzelnen in Angriff nehmen. Das ist einfach ein anderes Denkmuster. Es mag nicht bei jeder Partei so funktionieren; aber wir als Ampel haben das so vorgetragen.

Zu meinen Fragen. Ich möchte einmal Herrn Dorn vom BSN nach ein, zwei Schlussfolgerungen fragen. Zu den schon angesprochenen, durchaus umfangreichen Vorbereitungen zur Umsetzung des 9-Euro-Tickets wollte ich fragen: Welche Schlussfolgerungen, auch für die Zukunft, können Sie da ziehen, kann man da bezüglich der Vereinfachung von Tarifstrukturen ziehen? Ich frage das, weil es ein großes Experiment ist - das wurde gesagt - und wir vielleicht auch ein Learning haben, wie wir trotz der unterschiedlichsten Verkehrsverbände zu verständlicheren Tarifstrukturen in Deutschland kommen könnten. Ist das ein Weg? Ist da irgendwas zu schlussfolgern? - Das ist die eine Frage, die mich interessieren würde.

Die zweite Frage ist, ob wir mit dem 9-Euro-Ticket wirklich eine Chance bekommen, Kunden für den ÖPNV zurückzugewinnen, die wir vor allem durch Corona und auch andere Sachen verloren haben. In diesem Kontext: Wo - vielleicht auch: in welcher Höhe - müssten wir dann zuerst zusätzliche Mittel fokussieren? - Diese Frage geht insbesondere auch an den Städtetag. - Kann das 9-Euro-Ticket den ÖPNV aufwerten und dafür sorgen, dass für ihn Kunden zurückgewonnen werden? Und was müsste man über den aktuellen Punkt hinaus tun?

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Für die AfD gebe ich dem Kollegen Moncsek das Wort.

**Mike Moncsek (AfD):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Zuerst möchte ich mich bei Ihnen als Sachverständigen und als Experten für Ihre Offenheit und Ihre deutlich kritischen Anmerkungen zur aktuellen Situation und besonders auch zum 9-Euro-Ticket bedanken. - Das im Vorfeld.

Meine erste Frage geht an Herrn Lojewski, Deutscher Städtetag. Sie schreiben in der gemeinsamen Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände vom 13. Mai:

Eine Fortsetzung des 9-Euro-Tickets über das Entlastungspaket



hinaus als „Tarifizierungsmaßnahme“ des Bundes im ÖPNV lehnen wir schon aus verfassungsrechtlichen Gründen ab. Die Tarifizierung muss Sache der Aufgabenträger und bezahlbar bleiben.

Darf ich daraus schließen, dass Sie bei dieser einzelnen Maßnahme das Grundgesetz und hier die Aufgabenverteilung zwischen dem Bund einerseits und den Ländern andererseits auf das Äußerste strapaziert sehen? Mit anderen Worten: Kann es ein Dauerzustand sein, dass der Bund den Ländern die Höhe der Tarife und das Angebot vorschreibt?

Meine zweite Frage geht an Herrn Castrillo vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Wenn ich als mittelständischer Unternehmer ein neues Produkt einführen möchte und mit meiner Idee zur Bank gehe, aber nicht den blassesten Schimmer habe, wie viele Kunden kommen, schmeißt mich der Bankberater im Normalfall nach zwei Minuten raus. Die Abgeordneten des Bundestages sollen aber auf der Grundlage nicht vorhandener Daten und meines Wissens Schätzungen über Subventionen in Höhe von 2,5 Milliarden Euro, sagen wir besser: 3 Milliarden Euro, in dieser Woche entscheiden. Sie berichten von einer Umfrage des VRR, nach der davon auszugehen ist, dass in Ihrem Gebiet jeder zweite Erwachsene, der bisher kein Abonnement hat, den ÖPNV mit dem 9-Euro-Ticket nutzen will; das ergab, wie gesagt, eine Umfrage. Können Sie Ihre Zahlen bitte konkretisieren? Wie viele Kunden haben Sie und wie viele Nichtkunden? Von diesen nehmen wir die Hälfte und addieren diese hinzu? Hier bitte ich Sie also um konkrete Zahlen. Mit wie vielen verkauften 9-Euro-Tickets rechnen Sie?

Warum fragen wir das? Die Bundesregierung war nicht in der Lage, uns auch nur ansatzweise Schätzungen über die zu erwartende Anzahl der Ticketverkäufe bei dieser Rabattaktion mitzuteilen. Wir haben den Eindruck, dass das 9-Euro-Ticket auch ein 20-Euro-Ticket hätte werden können. Die Preisbildung erfolgte also auf rein politischen Annahmen. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt der Kollege Abel das Wort.

**Valentin Abel (FDP):** Vielen herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, und danke auch in die Runde der Sachverständigen für diese erste Runde. Das hat einiges an zusätzlicher Erkenntnis gebracht.

Wir haben beim 9-Euro-Ticket vielfältige Zielsetzungen. Das Thema Klima wurde schon genannt. Es wurde gesagt, es ist ein Feldversuch, ein Neustart nach Corona. Vor allem liegt die Priorität auf den Entlastungen, und da nicht nur auf den Entlastungen der Bestandskunden, wie es jetzt gerade durchklang, sondern auch den Entlastungen jener, die noch keine Kunden sind, die aktuell nicht aufs Auto angewiesen sind, aber es aus Gewohnheit nutzen, und denen man dadurch eine gute Alternative anbieten kann.

Was mich in dieser zweiten Runde ganz besonders interessiert, ist die Rolle der Abokundinnen und Abokunden. Meine Frage geht sowohl an Herrn Dr. Schilling vom VDV als auch an Professor Dr. Reinhold von traffiQ.

Wir hatten sehr früh in der Debatte über das 9-Euro-Ticket die Sorge, dass die Abokunden, die die Ankerkunden im bisherigen System waren, jetzt canceln. Um den Sorgen entgegenzutreten, dass Abokunden dann mehr zahlen, haben wir schnell darüber informiert, dass es entsprechende Erstattungen gibt. Wir sehen aber speziell seit Corona, dass sehr viele Kundinnen und Kunden gerade im zweiten Coronajahr von Abonnements in einen Bartarif gewechselt sind. Meine Frage ist: Halten Sie dies für eine potenziell dauerhafte Entwicklung, oder ist es nicht eher wahrscheinlich, dass das jetzt gerade durch die Pandemielage, durch die Unvorhersehbarkeit so ist und sich, sobald die Coronalage sich wieder beruhigt, etwas entspannt? Wenn dem nicht so ist: Was müsste man tun, damit diese Kunden, die vom ÖPNV bereits begeistert waren, zurückgewonnen werden können - ich glaube, eine reine Angebotsausweitung kann es in diesem Fall nicht sein, weil die Kunden das Angebot offensichtlich schon genutzt haben -, bzw. welche anderen Qualitätsverbesserungen müssten nach dem 9-Euro-Ticket folgen?

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann hat jetzt der Kollege Riexinger das Wort.



**Bernd Riexinger** (DIE LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Wenn ich die Debatte richtig verstanden habe, wurde das 9-Euro-Ticket überwiegend positiv bewertet, aber es wurde die Befürchtung dahin gehend geäußert, wie es dann weitergeht. Entsteht dann die Gefahr, dass es einen zu großen Kosten-Gap gibt? Es ist auch nicht so, dass die Preise für den öffentlichen Personennachverkehr nicht erhöht würden. Fast jedes Jahr gibt es eine Preiserhöhung. Die Ticketpreise bleiben also nicht gleich. Gleichzeitig kreist die Debatte immer darum: Wie können wir den ÖPNV grundsätzlich so ausbauen, dass langfristig eine nachhaltige Mobilität möglich ist? Die Debatten verschränken sich praktisch permanent miteinander, und das auch völlig zu Recht.

Herr Hilgenberg, Sie haben gesagt, man muss die Regionalisierungsmittel deutlich erhöhen, ungefähr um 10 Milliarden Euro. Sie haben sich für ein 365-Euro-Ticket sowie für eine Verdoppelung des ÖPNV ausgesprochen. Von daher meine Frage: Der Ausbau des ÖPNV muss viel schneller passieren als in den bisherigen Zügen. Wir stehen vor dem Problem, dass uns die Zeit davonläuft. Das heißt, wir müssen nach unserem Dafürhalten hier deutlich mehr klotzen als kleckern. Eigentlich sind die Konzepte klar. Auch im ländlichen Bereich muss die Frequenz der Busse, der Kleinbusse und der Ruftaxis erhöht werden. Mich würde interessieren, wie die 10 Milliarden Euro aus Ihrer Sicht zu bewerten sind und was jetzt schnell gemacht werden muss, um dem Ziel nahezukommen.

Meine Frage geht auch an Herrn Hilmar von Lojewski. Aufgrund seiner Stellungnahme fand ich es nicht so überzeugend, dass man das Vorhaben nicht längerfristig anlegt, wenn es doch vom Bund finanziert wird. Aber meine Frage geht in eine andere Richtung: Wenn wir den ÖPNV schnell ausbauen, insbesondere in den Städten: Gibt es eine Konkurrenz der Verkehrsträger? Wenn man mehr Busse, Kleinbusse und vieles andere einsetzt, kann das nicht einfach zusätzlich zum Autoverkehr sein, sondern der ÖPNV muss ihn ersetzen, wie Herr Hilgenberg auch gesagt hat. Das ist aber eine städtebauliche Herausforderung, wenn wir mehr Busspuren

brauchen, damit Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln besser und schneller bewerkstelligt werden kann als mit dem Pkw. Dazu würde mich Ihre Ansicht interessieren; denn Maßnahmen, zum Beispiel Busspuren einzurichten, können sehr schnell umgesetzt werden.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann sind wir am Ende der zweiten Fragerunde und können Ihnen das Wort für die entsprechenden Antworten geben. Zunächst hat Herr Castrillo das Wort.

**Sachverständiger José Luis Castrillo** (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR): Ich hatte mir zwei Fragen notiert. Aber eine Anmerkung noch an Herrn Donth als Schwaben: An meinem Namen können Sie es nicht erkennen; ich sage nur, Göppingen ist auch schön. Aber jetzt muss ich einmal dafür werben, dass ein paar mehr das Rhein-Ruhr-Gebiet besuchen - da ist noch ein bisschen Luft nach oben -; dort gibt auch schöne touristische Stellen. Sorry, ich hoffe, ich muss für diese Werbeeinblendung nichts zahlen.

Die erste Frage ging in Richtung Finanzierung bzw. Zielbild. Wo wollen wir mit der Mobilität hin? Ich bin jetzt schon ein paar Jahre in der Branche. Ich finde es eigentlich schade, dass man immer mit so einer grauen Mönchskutte herumlaufen und sagen muss: Muss man halt bezahlen, bezahlen, bezahlen. - Aber das ist sicherlich ein wichtiges Thema. Eines muss man sagen: Wir brauchen für das Zielbild ein gemeinsames Verständnis zwischen Bund, Land, Kommunen und Kreisen. Das müssen wir erreichen. In anderen Ländern in Europa ist man da weiter. Das sollten wir alle wirklich ernst nehmen.

Zum Thema Finanzierung - ohne die Rolle der Kommunen und Kreise zu nehmen; auch die Ukraine-Krise hat Auswirkungen -: Im Rhein-Ruhr-Gebiet gibt es viele steuerliche Querverbünde, viele Stadtwerke. Wir sind jetzt wirklich an einer Stelle, wo man sagen muss: Da fehlt mir die Fantasie, wie die Weiterentwicklung bzw. die Finanzierung 2023 aussehen könnte. Das sind wirklich kurzfristige Sachen. Ich kann eigentlich nur bestärken, was viele Vorredner gesagt haben: Wir wollen das Angebot erhalten. Wir können





und wollen auch die Tarife nicht so erhöhen, wie die Energiepreise das eigentlich notwendig machen. Also noch einmal von meiner Seite die Bitte und der Hinweis - wie gesagt, mit großer Demut vor dem, was hier schon alles geleistet wurde, wenn man an den Rettungsschirm denkt -: Das Thema „kurzfristige Finanzierung“ ist für uns wirklich ein großes Thema, weil wir weder das Angebot reduzieren noch Preiserhöhungen definieren wollen, deren Größenordnungen - da dies hier eine öffentliche Sitzung ist, will ich sie nicht nennen - erheblich sind.

Kommen wir zum Zielbild. Der Grundgedanke ist: Wir brauchen ein gemeinsames Verständnis zwischen Bund, Land, Kommunen und Kreisen. Wir brauchen eine Mobilitätsgarantie. Das ist keine Idee von mir, sondern das ist an vielen Stellen, teilweise auf Landesebene, Bundesebene gesagt worden: Wir brauchen eine differenzierte Betrachtung. In der Stadt soll eine Mobilitätsgarantie von 15 Minuten und auf dem Land von 30 Minuten gelten. Dann brechen wir das herunter in kurzfristige sowie mittel- und langfristige Maßnahmen. Kurzfristige Maßnahmen sind im Bereich Schiene nicht einfach so möglich. Es braucht Fahrzeuge. Beim VRR haben wir jetzt in Spanien gekauft; das ist alles möglich. Nichtsdestotrotz muss man sagen: Wir müssen auch kurzfristig handeln.

Das Thema Schnellbus ist aus meiner Sicht eine wirklich intelligente Lösung, um auch gerade den ländlichen Bereich in die Vernetzung zu bekommen. Das muss man aber regional denken. Wir dürfen da nicht lokal bleiben. Ich glaube, auch das, was jetzt gerade im Bund passiert, dass sich diese drei Ebenen etwas zum Thema Transparenz, zum Thema Zielvereinbarungen überlegen, ist richtig und wertvoll.

Digitale On-demand-Systeme sind eine Perspektive. In den ländlichen Raum - machen wir uns nichts vor; ich will jetzt keine Namen nennen - wird kein Externer kommen. Das ist dann in Kooperation in der Hand der Kommunen, der Verkehrsunternehmen vor Ort. Aber wir müssen da eine Initiative starten, die dann übrigens nicht nur in einzelnen Projekten enden darf, sondern

wir brauchen, ähnlich wie bei der Antriebstechnologie, eine Verstetigung, eine wirklich kontinuierliche Finanzierung dieser Themen über mehrere Jahre.

Man muss einmal sagen: Wenn man ein Angebot schafft und dann den Menschen sagt: „Nutz es mal!“, ändern diese nicht von heute auf morgen ihr Verhalten. Wir reden hier über Mobilitätsverhalten, das über Generationen tradiert ist. Nachdem ich mich gerade geoutet habe, dass ich selber aus einem kleinen Dorf aus dem Süddeutschen komme, kann ich Ihnen sagen: So eine Tradierung kann ganz schön lange dauern.

Also - das möchte ich als Werbeeinblendung zum Thema 9-Euro-Ticket sagen -, das ist noch einmal ein starker Impuls, dass wir hier die Menschen wirklich zum Nachdenken einladen. Aber auch die vernetzte Mobilität ist, glaube ich, für das Zielbild ganz wichtig.

Wir müssen das Thema Fahrrad ansprechen. Das ist ein Megatrend. Das scheint übrigens ein größerer Trend zu sein - das muss man als Lobbyist sagen; ich bin heute für Bus und Bahn da -, als Bus und Bahn zu fahren. Die Menschen wollen das. Wir müssen das wahrnehmen. Wir müssen die Bedürfnisse der Menschen, das Kundenverhalten aufgreifen. Da scheint das Thema Fahrradmobilität ein ganz spannendes Thema zu sein.

Zum Umweltverbund. Hier auch eine klare Botschaft von meiner Seite: Es ist klug, in diesen 90 Tagen das Fahrrad nicht mitzunehmen. Es gibt vor Ort Sharing-Systeme, die nutzbar sind. An dieser Stelle muss man wirklich sagen: Was Kapazitäten angeht - das wird nicht nur Sylt sein -, werden wir einfach Situationen haben, in denen wir die Menschen nur bitten können, dass sie Bus und Bahn und die Sharing-Systeme, die vor Ort sind, nutzen und dass sie sich einfach vorher informieren.

Langfristig, mittelfristig müssen wir das Thema Mobilitätswende leben. Da sind das Rückgrat Bus und Bahn. Das heißt, die Schieneninfrastruktur muss deutlich ausgeweitet werden. Wir müssen ein Schienenland werden. Das wird länger



dauern. Hier der kleine Vermerk, dass die Themen Planung, Kapazitäten, aber auch Planungsrecht für uns, glaube ich, ein ganz wichtiger Faktor sind. Wir müssen hier einfach schneller vorankommen.

Aber das wäre das Zielbild, das wir in Grundbotschaften differenziert aufteilen müssen, also nicht über die ganze Fläche, sondern Stadt und Land unterschiedlich, dabei das Land aber nicht vergessen. Wie gesagt: Es geht nicht nur um Bus- und Bahnausbau, sondern um den Umweltverbund und auch die vernetzte Mobilität mit Park and Ride, damit sich das Ganze an dieser Stelle zwischen IV und ÖV erst einmal weiterentwickeln kann. - So viel zu Frage eins.

Frage zwei: Thema Bank. Ich frage mich, warum Sie den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als einen der größten Verbände in Europa danach fragen. Aber sagen wir einmal so: Bei jeder Bank soll es einen Start-up-Bereich geben; neudeutsch nennt man das New Economy. Hier bewegen wir uns einfach - mein Kollege Schilling hat das gerade gesagt - im Experimentbereich. Das müssen wir wahrnehmen. Von daher ist nicht jede Zahl eins zu eins zu übersetzen. Deshalb haben wir eine Marktforschung gemacht.

Zu Ihrer konkreten Frage: Wir sind im Bereich Start-up. Diese Motivation sollten wir alle zusammen haben; wir als Branche haben es zumindest. Wir haben 1 Million Abokunden. Die profitieren eins zu eins. Sie werden von vornherein einen geringeren Betrag abgebucht bekommen. Das ist für die Verkehrsunternehmen, für die ich auch heute hier stehe, eine Mammutaufgabe. Ich nenne hier die ganzen Monatsläufe, die Jobtickets, Semestertickets; das will ich nicht näher erklären. Alle Kunden sollen davon eins zu eins profitieren. Das haben wir zugesagt, und das werden wir umsetzen.

Im Weiteren haben wir ein Bedienungsgebiet von knapp 8 Millionen Menschen. Wenn wir sagen: „50 Prozent nehmen ein Ticket“, dann sind wir schon bei 4 Millionen. Dann können Sie davon ausgehen, dass diese Menschen das nicht nur einmal nehmen - das haben wir nämlich auch gefragt -, sondern sie nehmen das mindestens

zweimal. Da werden Sie schon hohe Stückzahlen haben. Wir selber haben das spezifiziert, und der VDV hat es dann letztendlich hochgerechnet. Auch da sind wir sehr exakt im Bereich der Rettungsschirmprognose. Für den VRR sind es 230 Millionen bis 240 Millionen Euro, die die 90-Tage-Aktion kosten wird. Allerdings sehen wir auch, wie gesagt, positive Effekte, dass wir im Bereich Kunden überhaupt den Impuls geben: Nutzt den Nahverkehr!

Im ersten Schritt geht es darum, Abokunden zu entlasten, und zwar eins zu eins, und im zweiten Schritt darum, Kunden, die wir vorher schon einmal hatten, jetzt zurückzugewinnen. Das liegt uns ganz am Herzen. Auch in dieser Phase kann man ein Abo abschließen. Auch das wird nur 9 Euro kosten. Da versuchen wir, das im Sinne eines Treuebonus zu etablieren. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt der Herr Dorn das Wort.

**Sachverständiger Robert Dorn** (Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.): Vielen Dank. - Herr Gelbhaar, spannende Frage: Mit dem Thema „Vereinfachung von Tarif- und Ticketstrukturen“ treffen Sie natürlich ins Herz aller ÖPNV-Kenner. Ich glaube, das ist ein Henne-Ei-Problem, das sich seit langer Zeit nicht lösen lässt.

Sie haben völlig recht; wir sitzen da zum Teil schon dran. In der nächsten Mitgliederversammlung sprechen wir auch über das Thema „Vereinheitlichung von Beförderungsbedingungen“. Da spielt direkt die klassische Frage mit rein: Wann ist ein Hund ein Hund, wann ist ein Kind ein Kind? Wir hoffen natürlich, dass wir mit dem Deutschlandtarifverbund und unter den Aufgabenträgern hier zeitnah zu Lösungen und einer Harmonisierung kommen. Am Ende ist das natürlich eine Zugangsbarriere für die Fahrgäste. Das merken wir wahrscheinlich insbesondere im Rahmen des 9-Euro-Tickets für Neukunden, die sich dann ab Herbst eben nicht mehr mit einem 9-Euro-Ticket herumschlagen müssen, sondern mit einem Wabentarif, einem Zonentarif oder sonstigen Tarifen, die es so gibt.



Wir haben natürlich das Thema Flex-Tarife, Stichwort: Homeoffice, und perspektivisch natürlich auch Kombiprodukte mit Sharing-Systemen und Co., die dann auch die Vernetzung der Verkehrsträger möglich machen. All das steht in Kürze an.

Aber bei dem 9-Euro-Ticket werden wir hier, denke ich, nicht viel Neues lernen außer eben, wie vorhin schon gesagt, wo es knirscht: Wo ist bei einer Verdopplung der Fahrgastzahlen der meiste Widerstand zu erwarten? Wo sind die Züge trotzdem leer, oder wo sind sie besonders voll? Also, wo fehlt es an Infrastruktur, an Taktung oder sonst etwas? Wenn wir Kunden zurückgewinnen wollen, dann machen wir das auch nicht mit verbesserten Tickets und neuen Tarifen, vielmehr ist immer das Angebot der zentrale Punkt.

Ich kann nur ergänzen bzw. bestärken, was die weiteren Sachverständigen hier gesagt haben: Ohne eine Erhöhung der Reg-Mittel, und zwar jetzt, können wir ab Herbst nicht das gleiche Angebot aufrechterhalten, das wir in den nächsten drei Monaten fahren werden, sondern wir haben auch perspektivisch das Problem, dass wir uns in verschiedenen Regionen Abbestellungen ansehen und in Erwägung ziehen müssen. Abbestellungen dürfen in der Verkehrswende einfach keine Option sein. Sonst haben wir keine Verkehrswende, sondern wir fahren gegen die Verkehrswand. Das funktioniert nicht. Das funktioniert vor allem auch nicht mit Fingerpointing zwischen Bund, Ländern und, und, und, sondern wir müssen handeln, und zwar jetzt. Da können wir auch nicht auf den Ausbau- und Modernisierungspakt im Herbst warten.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der meines Erachtens noch wichtiger ist als Tarif- und Ticketstrukturen - Herr Gelbhaar, völlig richtig, das ist für die Fahrgäste wichtig -: Ich meine eine ertüchtigte Infrastruktur, sowohl qualitäts- als auch gemeinwohlorientiert, was jetzt in der Umstrukturierung hoffentlich zeitnah begonnen wird. Wir uns können damit nicht fünf Jahre beschäftigen und uns fragen: „Wie können wir das denn jetzt besser machen?“, sondern es muss von jetzt an

besser gemacht werden. Da müssen Anreize gesetzt werden.

Ein ebenso wichtiges Thema - es wurde schon mehrfach angesprochen -: die Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Das Thema ETCS ist nicht Bestandteil dieser Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Das darf nicht miteinander verknüpft werden. Die Ertüchtigung der Infrastruktur, die Digitalisierung, also auch ETCS, das Zugbeeinflussungssystem, das, was sowohl in Gebrauchtfahrzeuge als auch in Neufahrzeuge eingebaut werden muss, ist nicht - das darf es auch nicht sein - in der Kalkulation für diesen Mehrbedarf an Regionalisierungsmitteln drin. Damit bitte ganz dringend beschäftigen, weil wir hier wichtige Zeit verlieren. Es wird dadurch, dass wir warten, auch teurer. Dementsprechend noch einmal der Hinweis - dies ist ein ganz wichtiges Thema -, ETCS bitte in naher Zukunft zu sichern.

Auch das Thema „alternative Antriebe“ ist gleichzeitig ein Pull-Faktor für Fahrgäste, die sich jetzt fragen: Wie kann ich persönlich als Individuum dem Klima etwas Gutes tun? Oh cool, da steht ein Batteriefahrzeug, da steht ein Wasserstofffahrzeug. - Das wirkt und ist auch öffentlichkeitswirksam.

Wir haben uns entschieden, nur 75 Prozent der Strecken zu elektrifizieren. Das ist volkswirtschaftlich gesehen eine völlig richtige Entscheidung. Wir sollten aber daran denken: Was wir nicht in die Oberleitungen investieren, das muss dann in die Finanzierung und Beschaffung von alternativen antriebsgesteuerten Fahrzeugen gehen.

Hier brauchen wir - ich sage es nur ungern - mehr Geld. Dieses Mehr-Geld-Fordern ist in einem nicht vollständig nutzerfinanzierten System wie dem unseren und in Anbetracht der bedingten Effizienzsteigerungen und der ganzen Kostensteigerungen, die wir schon im Personal- und Energiebereich haben, dringend notwendig. Von daher noch einmal vielen Dank für die Chance, dies alles darzulegen, Herr Gelbhaar. Änderungen der Tarifstrukturen wären super, aber wir müssen erst mal an die Basis ran, und das sind



die Finanzmittel und die Infrastruktur. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann kann ich weitergeben an Herrn Hilgenberg. Auch an Sie wurde eine Frage aus der Runde gestellt.

**Sachverständiger Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.): Genau. Diese Frage ging auch zu den Finanzmitteln und wie ich die 10 Milliarden Euro, die ich vorhin nannte - das ist ein Berechnung von Verdi -, einschätze bzw. bewerte.

Da kann ich nahtlos anknüpfen: Wir müssen uns bewusst werden, wie wir die Mobilitätswende erreichen wollen, wie wir die Klimaziele einhalten wollen. Wir haben jetzt nicht fünf Jahre, um uns zu überlegen, was wir dann im ÖPNV machen wollen, sondern das muss jetzt passieren. Die Klimaziele sind auf 2030 ausgerichtet.

Die Berechnung der 10 Milliarden Euro erfolgte gemittelt über zehn Jahre. Natürlich wird es so sein, dass man am Anfang erst mal mit den Investitionen loslegen muss; denn auch die Kapazitäten für die Beschaffung von Fahrzeugen müssen erst mal aufgebaut werden. Die Herstellerinnen und Hersteller von Fahrzeugen müssen in die Produktion kommen, und ihnen muss auch klar sein, dass sie dauerhaft den Absatz von solchen Fahrzeugen erreichen müssen. Da sind Fahrzeuge für den Schienenpersonenverkehr natürlich genauso gefragt wie elektrische Busse.

Aber - und das ist ganz wichtig; es ist schon mehrfach angeklungen - es braucht auch ergänzende neue Konzepte. Wir haben hier in Berlin zum Beispiel den BerlKönig. Den finde ich ganz spannend; er hat halt nur im S-Bahn-Ring von Berlin nichts verloren. Solche Konzepte für Zubringerfahrzeuge brauchen wir zum bestehenden ÖPNV. Da braucht es Konzepte, wie man da neu herangehen kann und wie man neue Nutzerinnen und Nutzer für den ÖPNV begeistern kann: durch Zuverlässigkeit, durch Sauberkeit, durch Verlässlichkeit und durch Attraktivität. Da ist aus meiner Sicht noch viel Luft nach oben.

Es gibt aber auch viel Personalbedarf, wenn wir schon so weit denken. Einer der Gründe, warum wir Investitionen brauchen, betrifft das Wegbrechen von Personal, was es aufzufangen gilt. Das wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine enorme Aufgabe sein. Wir brauchen aber auch zusätzliches Personal und zusätzliche neue Technik. Auch da gilt es zu investieren. Die Investitionssicherheit muss jetzt gegeben sein. Da darf man in dieser Legislaturperiode nicht noch darüber diskutieren, wie das Ganze aussehen soll, sondern das muss jetzt auf den Weg gebracht werden.

Wir müssen in Mobilitätsketten denken. Wir müssen von der Haustür einer Person bis zu ihrem Ziel denken. Hier haben wir schon viel von städtischer Mobilität geredet, und wir haben auch viel von ländlicher Mobilität geredet. Wir brauchen aber vor allem die Verschneidung von beidem. Gerade in Großstädten und Ballungsräumen ist oftmals der Pendlerverkehr eine enorme Belastung. Wenn ich die Wahl habe, entweder zwischendurch zweimal umzusteigen oder aber mit meinem Auto direkt bis zu meinem Ziel in der Stadt, im Metropolbereich, zu fahren, dann mache ich vielleicht Letzteres. Wenn ich aber eine gute Umsteigemöglichkeit habe, das Ganze verlässlich und sauber ist und finanziell attraktiver, als direkt mit dem Auto zu fahren, dann steige ich vielleicht bzw. hoffentlich auch um.

Das muss das Ziel sein: den Menschen zu ermöglichen, mobil zu sein, ohne ein eigenes Auto zu besitzen, oder zumindest mit dem eigenen Auto nicht immer von A nach B zu fahren, sondern mit einem oder zwei Umsteigepunkten die täglichen Wege zu erledigen. An diesem Punkt sind wir leider noch nicht.

Der Begriff „Push und Pull“ ist gerade schon gefallen. Das Ganze hängt natürlich auch damit zusammen, dass Raum in der Stadt zu günstig ist. Der Parkraum ist zu günstig. Wir haben immer noch keine Citymaut. Es gibt keine emissionsfreien Zonen. Das hat jetzt mit dem Preis nichts zu tun, aber das ist auch noch ein Anreiz, der gesetzt werden kann. Wir müssen Raum umgestalten. Wir müssen für den Umweltverbund Raum schaffen und müssen diesen Raum dem



Auto wegnehmen. Anders wird es in den Städten nicht gehen. Da müssen wir hinkommen.

Das Ganze muss finanziell unterlegt sein. Aus unserer Sicht ist vor allem da anzusetzen, wo noch klimaschädliche Subventionen ausbezahlt werden. Aktuell soll im zweistelligen Milliardenbereich in neue Autobahnen investiert werden - nicht in den Erhalt, nicht in den Ausbau, sondern in neue Autobahnen, also dort, wo jetzt noch keine sind. Dieses Geld muss umgewidmet werden. Auch solche Geschichten wie das Dienstwagenprivileg müssen umgestaltet werden. All dieses Geld kann in den ÖPNV fließen, und dann können wir in den nächsten zehn Jahren zusammen wirklich viel erreichen. - Danke.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Ich möchte darauf hinweisen: Selbstverständlich können Sie auch grundsätzliche Dinge hier vortragen, aber konzentrieren Sie sich bitte ein Stück weit auf die Beantwortung der Fragen. Wir haben jetzt nur noch 15 Minuten Zeit; eigentlich müssten es aber 35 Minuten Zeit zur Beantwortung der Fragen sein.

**Sachverständiger Jens Hilgenberg** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.): Ganz kurz dazu. Es gab ja die Frage nach den 10 Milliarden Euro, und ich habe zum Ende dann ausgeführt, dass die Gelder durchaus vorhanden sind.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Ja, ich wollte nur noch mal darum bitten, die Zeit zu beachten, weil es für den Raum gleich eine Nachfolgenutzung gibt. Da müssen wir schon ein bisschen auf die Zeit achten, wenn wir keine Diskussion abwürgen wollen. - Frau Leonard.

**Sachverständige Christiane Leonard-Tiemann** (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich werde versuchen, die Zeit einzuhalten. Ich will nur kurz richtigstellen: Herr Dorn hatte angedeutet, dass die privaten Unternehmen ungefähr die Hälfte der Laufleistung erbringen. Das ist so nicht richtig. Wir haben zwar die Hälfte der Busse und die Hälfte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

aber die Hauptleistung liegt bei den VDV-Unternehmen. Die 20 Prozent betreffen sozusagen die Unternehmen in eigener Regie mit eigenen Genehmigungen. Wir haben natürlich noch mehr, die als Subunternehmer für die Bahn- und Busgesellschaften oder für die kommunalen Unternehmen fahren. Das wollte ich nur noch mal richtigstellen. Es spielt aus meiner Sicht aber keine große Rolle, wie viel das letztlich sind, sondern es kommt darauf an, dass die Verkehrswende nur gelingen kann, wenn alle Betriebe zusammen diese Challenge meistern können.

Deswegen will ich - das passt jetzt genau zu dem, was die Vorredner schon angesprochen haben - zu Herrn Dorn noch etwas sagen. Er hat vollkommen recht: Ohne eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel geht es nicht. Der Kollege Schilling hat auch schon angedeutet, wo unser Problem liegt: Wir haben erhöhte Kosten. Das sind nicht nur die erhöhten Energiekosten aufgrund des Angriffs auf die Ukraine. Wir haben auch Personalkosten, die gestiegen sind, was richtig ist. Denn wir haben ein Problem damit, Fahrerinnen und Fahrer zu bekommen; das heißt, die Löhne werden weiter ansteigen müssen.

Wir haben insgesamt eine Kostenerhöhung, die sowohl alle Menschen betrifft als auch die Unternehmen. Wir können aber die Tarife nicht anheben, weil das politisch nicht gewollt ist. Auch wenn wir die Verkehrswende auf Dauer erreichen wollen, sehe ich dennoch nicht, dass wir die Tarife enorm werden anheben können. Dann stecken wir in diesem Dilemma, das angesprochen wurde. Das entspricht überhaupt nicht dem, was man am Markt normalerweise macht als Unternehmen. Wenn ich höhere Kosten habe, muss ich die Preise anheben. Das kann ich hier nicht, und dafür müssen wir eine Lösung finden. Die habe ich bislang aber noch nicht gesehen, und die ist in diesem Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes einfach ausgeklammert worden. Sie fehlt dort, und deswegen müssen wir uns gemeinsam diese Frage stellen; denn sonst kann es nicht funktionieren.

Auch die privaten Unternehmen sind wirklich bereit. Wir alle, die wir hier am Tisch sitzen, arbeiten sehr eng miteinander, um dieses 9-Euro-



Ticket zum Leben zu erwecken. Wir haben Sorgen, und wir haben auch Kritik. Wir wollen es aber schaffen; denn wir sehen das als einen Versuch. Diese 2,5 Milliarden Euro sind viel Geld. Dieses Geld hätte sicherlich auch in Qualität investiert werden können. Jetzt ist es nur in den Preis gegangen. Ich glaube, dass das nicht unbedingt das richtige Mittel ist. Aber jetzt machen wir es, wir versuchen es. Wir werden nach Ablauf der drei Monate sehen, wie es funktioniert.

Aber zur Wahrheit gehört auch, dass schon seit 2008 die Zahl der Fahrgäste im Bus-ÖPNV bei circa 5,3 Milliarden stagniert. Wir haben also schon seit Jahren - schon lange vor Corona - zumindest im Bus-ÖPNV stagnierende Fahrgastzahlen. Das liegt auch an dem, was hier schon angesprochen wurde: Das ist die Diskrepanz zwischen städtischem Raum und ländlichen Räumen. Würde zum Beispiel Berlin, wo man einen enormen Fahrgastzuwachs verzeichnet, nicht so viele Zahlen reinspielen, sähe das Ganze noch viel schlechter aus. Die Ballungsräume federn das also noch ein bisschen ab, aber in den ländlichen Räumen sind in den vergangenen Jahren aus meiner Sicht die falschen Anreize gesetzt worden.

Das holt uns jetzt ein. Man kann aber nicht ernsthaft annehmen, dass man mit einem 9-Euro-Ticket und einer Laufzeit von drei Monaten diese schon seit vielen Jahren bestehenden Probleme einfach lösen kann. Aber wenn man jetzt den Unternehmen nicht mit ausreichend Finanzmitteln aufgrund der gestiegenen Kosten, die sie am Markt nicht kompensieren können, hilft, dann wird das alles nicht funktionieren.

Deswegen noch mal - ich glaube, da sind wir uns alle hier relativ einig -: Über eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel wegen der erhöhten Kosten muss an dieser Stelle jetzt einfach entschieden werden; denn ansonsten läuft uns die Zeit weg, und die Unternehmen werden es bis dahin nicht schaffen, zumindest nicht die privaten, für die ich hier sprechen kann. - Vielen Dank.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Danke schön. - Dann hat jetzt Herr von Lojewski das Wort.

### **Sachverständiger Hilmar von Lojewski**

(Deutscher Städtetag): Danke schön. - Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Ich möchte als Erstes die Frage von Herrn Moncsek abräumen: Wir haben in Bezug auf den Antrag der Linken in der Stellungnahme in einem Nachsatz deutlich gemacht, dass es nicht geht, das 9-Euro-Ticket so fortzusetzen; dafür braucht man eine andere Rechtsgrundlage. Im Übrigen geht es auch nicht, eine soziale Maßnahme, die sich hier verkehrspolitisch auswirken soll, in dieser Form fortzusetzen. Denn mit dem 9-Euro-Ticket - das führt dann auch zur Beantwortung der anderen Fragen - kann schlichtweg keine Qualitätsverbesserung eintreten, weil die Kompensation, die Sie im Regionalisierungsgesetz angelegt haben, sich ja nun ausschließlich auf das 9-Euro-Ticket bezieht und - das hat Kollege Dr. Schilling sehr deutlich gesagt - damit auf eine soziale Maßnahme und nicht auf eine verkehrspolitische Maßnahme. Das bitte ich deutlich auseinanderzuhalten.

Ich möchte im Namen der kommunalen Spitzenverbände - ich spreche heute nicht ausschließlich für den Deutschen Städtetag - in Beantwortung der Fragen von Herrn Donth und Herrn Gelbhaar doch noch mal an Sie appellieren: Wenn Sie Qualitätsverbesserung und Aufwertung wollen, dann müssen Sie aber das Regionalisierungsgesetz anders beschließen, dann müssen Sie das, was im Koalitionsvertrag steht, nämlich den Aufwuchs der Regionalisierungsmittel, jetzt mitbeschließen.

Wir in den Städten und Gemeinden sind immer gefordert, integrierte Verkehrskonzepte zu liefern; da kann man nicht nur eine Sache optimieren. Wir können zu diesem Zeitpunkt nicht nur eine Sache, nämlich das 9-Euro-Ticket für die Bürgerinnen und Bürger, optimieren, sondern wir müssen - auch das haben Ihre Fragen nahegelegt - immer auch in den Kategorien Qualitätssicherung und Qualitätsaufwuchs denken, und das funktioniert nur, wenn Sie die im Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Mittel im Rahmen dessen, was die Verkehrsministerkonferenz eingefordert hat, aufstocken.



Die Kommunen sind ja per se nicht unbedingt der engste Freund der Länder. Wir gehören ja nun zwangsläufig zu ihnen und betrachten uns selber gerne als dritte staatliche Ebene, was wir aber de facto oder de jure nicht sind. Trotzdem kann ich, bezogen auf das 9-Euro-Ticket, nur sagen: Das würde es nicht geben, wenn sich nicht einzelne Kolleginnen und Kollegen in den Ländern dafür eingesetzt hätten - unter Beobachtung des Bundesministeriums; das darf man an dieser Stelle vielleicht auch mal sagen. Das hat uns als Kommunale schon ein bisschen verwundert, weil auch wir uns dafür eingesetzt haben.

Ich kann Ihnen auch sagen: Das 9-Euro-Ticket war bei den Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeistern jetzt nicht der Brüller, ganz im Gegenteil. Wir hatten fachpolitisch alle Hände voll zu tun, um nicht deutlich unfreundlich zu werden. Denn wir haben gesagt: Ja, wir wollen mehr Experimente. Das haben wir immer gefordert; das wollen wir auch. Jetzt kriegen wir ein Experiment, also müssen wir das auch hinkriegen. - Und ich glaube, alle Beteiligten haben alles dafür getan, dass das auch klappt.

Aber - um auf die Fragen von Herrn Donth und Herrn Gelbhaar zu antworten -: Das ist definitiv nichts, was mit Qualitätsaufwuchs zu tun hat; das ist Kompensation für die Bürgerinnen und Bürger. Da fehlt jetzt die Kompensation für die Sicherung des laufenden Betriebs nach dem 9-Euro-Ticket, und da fehlt natürlich auch das, was im Koalitionsvertrag angelegt ist und was wir im Moment gerade im Rahmen des Pakets, das Frau Martin im Hinblick auf Finanzierung, Transparenz und Qualität angesprochen hat - Arbeitsgruppe AMP -, diskutieren.

Da, meine Damen und Herren, macht aber die Bundesregierung die Länder und uns in den Kommunen zu ihrer verlängerten Werkbank. Wir haben Gutachten über Gutachten. Die, die sich damit schon länger beschäftigen, werden das auch dunkel erinnern. Da gibt es ein Daehre-Gutachten zur Finanzierung, da gibt es ein Bodewig-Gutachten, und davor gab es auch schon eins; das war sogar noch vor meiner Zeit. Da gibt es Enquete-Kommissionen in den Ländern. Wir wissen alles. Wir müssen jetzt offenbar doch noch mal

empirisch darstellen, wo die Finanzierungsprobleme liegen, wie transparent abgerechnet werden kann und was denn die Qualitätskriterien sind. Wir wissen das doch alles; wir haben aber Schwierigkeiten, das jetzt bis zur nächsten Verkehrsministerkonferenz empirisch zu belegen.

Wenn wir über Angebots- und Qualitätsverbesserungen sprechen wollen - Herr Donth und Herr Gelbhaar haben ja erbeten, darauf einzugehen -, dann müssen Sie jetzt das Regionalisierungsgesetz wirklich anders beschließen; das ist ein hinkendes Regionalisierungsgesetz. Deshalb können wir nur appellieren - das können Sie unserer Stellungnahme entnehmen -, diese 1,5 Milliarden Euro draufzupacken, und das kompensiert ja nun bei Weitem nicht die Kostensteigerungen, die wir zu gewärtigen haben.

Es wird nach dem 9-Euro-Ticket leider einen ziemlichen Kater geben, wenn die Liquiditätspässe der Verkehrsunternehmen - die am Ende im Übrigen immer bei den Städten ankommen, weshalb auch wir als kommunale Spitzenverbände mit dieser Sitzung irgendwie was zu tun haben und per se eigentlich eingeladen gehörten - tatsächlich zu Abbestellungen führen und ganz im Gegenteil nicht zu dem führen, was wir uns alle vornehmen wollen, nämlich zur Qualitätsverbesserung, Angebotsausweitung, zu anderem neuen rollenden Material, neuen Linien, engeren Taktungen etc. pp. All das ist Voraussetzung, um die Ziele aus dem Koalitionsvertrag, die wir ja voll und ganz mittragen, auch erreichen zu können.

Also: Bitte schauen Sie sich das Regionalisierungsgesetz noch mal unter diesem Aspekt an. Sie sind im Moment ohnehin in Haushaltsverhandlungen, und im Moment hat das Parlament das Wort. Die Titel sind alle eingereicht; da steht es nicht drin. Wir haben dringend dafür geworben, die Mittel einzusetzen. Es ist kein gutes verkehrspolitisches Zeichen, es ist auch kein gutes Zeichen einer Politik der integrierten Verkehrswende, wenn das nicht passiert, wir aber gleichzeitig auf kommunaler Ebene immer integriert liefern müssen.



Ich hoffe, die beiden Fragen von Herrn Donth und Herrn Gelbhaar unter diesem Aspekt beantwortet zu haben. Wir bekommen wirklich massive Probleme in jeder Beziehung, was sowohl die Liquidität als auch perspektivisch die Qualität angeht, wenn das nicht passiert.

Herr Riexinger fragte nach der Konkurrenz der Verkehrsträger und den städtebaulichen Voraussetzungen. Herr Abgeordneter Riexinger, ich bin, was die Verkehrswende in den Städten angeht, vergleichsweise optimistisch; das kriegen wir hin: Umbau der öffentlichen Räume, Neuverteilung von Asphalt für andere Nutzungen, für Mobilitätsnutzung, aber auch für Freizeit- und Erholungsnutzung, für Grün in der Stadt etc. pp. Das kriegen wir hin. Wo wir die Probleme haben, ist der stadtreionale Konnex - die Stadt-Land-Verbindung; Frau Leonard hat es angesprochen -, dort, wo die Kilometer zustande kommen.

Ein früherer Bundesverkehrsminister der CSU hat sehr richtig gesagt: Wenn 40 Prozent aller Wege in der Stadt unter 6 Kilometer sind, dann müsste es doch möglich sein, aus dem Auto rauszukommen. - Ja, das ist möglich, und das werden wir Schritt für Schritt auch erreichen. Ich habe wirklich keine Befürchtungen, dass wir in dieser Dekade die Verkehrswende in den Städten selber nicht gut hinbekommen; aber damit haben wir nicht die Verkehrswende im stadtreionalen Konnex hinbekommen.

Dafür brauchen wir Sie auf Bundesebene - es geht gar nicht anders -: um die akuten Liquiditätssengpässe durch „9 für 90“ zu kompensieren, um zu besseren Angeboten zu gelangen und um das, was Sie sich und was wir uns alle miteinander auf allen drei Ebenen, einschließlich der Zivilgesellschaft und der Verkehrsverbände, vorgenommen haben, auch zu erreichen, nämlich bis 2045 tatsächlich zu null Emissionen im Verkehr zu kommen. Es geht ja nicht nur um null Emissionen. Es geht auch um Lebensqualität in Stadt und Land. Es geht um die Verringerung von Emissionen und insbesondere auch von Lärm. Das geht nur über den Umweltverbund, und das hat Herr Castrillo vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, einem unserer ganz großen Akteure im Verkehrsgeschehen, ja auch sehr deutlich gemacht.

Ich will zum Schluss versuchen, Ihnen noch mal eines zu vermitteln: Der Ärger bei den Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeistern über „9 für 90“ machte sich eigentlich nicht an der Idee fest, sondern daran, dass man natürlich befürchtete, dass am Ende der Kämmerer zum Oberbürgermeister geht und sagt: Wir müssen da nachschießen; hier ist die Rechnung unserer Verkehrsunternehmen. - Die begleichen in aller Regel wir in den Kommunen und nicht die Verkehrsunternehmen selber. Die haben auch ein Kreditvolumen, und Herr Castrillo hat auch ein erhebliches Kreditvolumen als VRR; aber wir begleichen die Rechnung in den Kommunen über die kommunalen Haushalte.

Deshalb ist jede Entscheidung von Ihnen im Deutschen Bundestag auch eine Entscheidung über kommunale Haushalte, und deshalb bestehen wir auch darauf, dass es eine Öffnungsklausel gibt, wenn es eben teurer wird. Deshalb sagen wir: Wir brauchen da dem Grunde nach einen Pauschalschein von Ihnen, dass die Millionen, die das aufgrund der hohen Nachfrage womöglich mehr kostet, ausgeglichen werden. Und wir brauchen für die Zeit mit und nach „9 für 90“ natürlich die Angebotserweiterung, und das kriegen wir nur mit den Regionalisierungsmitteln hin.

Ein allerletzter Satz, Herr Vorsitzender. Wir haben eine neue Dimension in der Verkehrsfinanzierung erreicht. Wir haben in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten immer über Ausbau und Erneuerung gesprochen und dafür geworben, dass das klappt. Wir haben den Ausbau bekommen. Wir kriegen jetzt auch die Erneuerung, beispielsweise in Nordrhein-Westfalen, mit ganz erheblichen Erneuerungsmitteln. Wir reden aber neuerdings über den Betrieb, und das ist eine neue Dimension. Wenn wir das nicht beachten, wenn Sie das auch auf Bundesebene nicht beachten, dann laufen wir auf eine massive Enttäuschung zu, was ÖPNV und SPNV als maßgeblichen Bestandteil der Verkehrswende, als maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele und als maßgeblichen Beitrag zur Mobilität für alle angeht. - Danke schön.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann hat jetzt Herr Professor Reinhold das Wort.





**Sachverständiger Prof. Dr. Tom Reinhold**

(traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH): Vielen Dank. - Es gab die Frage nach der Wirkung von Preismaßnahmen. Dazu kann ich noch ein paar ergänzende neue Sachen ausführen.

Wer wird durch das 9-Euro-Ticket entlastet? Das sind vor allem zwei Gruppen: Das sind zum einen Leute, die jetzt deshalb neu fahren, die sonst nicht gefahren wären; das ist also letztlich induzierter Verkehr, vermutlich sehr stark im Freizeitbereich. Das ist also zusätzliche Mobilität für Leute, die sie sich sonst in dieser Form nicht geleistet hätten. Das ist die eine Gruppe.

Die andere Gruppe sind die Stammkunden des ÖPNV, die Abonnenten, die entlastet werden, weil wir ja letztlich denen die Abos für diese Zeit erstatten werden. Es ist im Übrigen auch wichtig, dass das passiert, weil sie ansonsten ihre Abos gekündigt und das 9-Euro-Ticket gekauft hätten; danach hätten wir sie als Abonnenten wieder neu gewinnen müssen. Das wäre schwierig geworden. Von daher war das klar.

Es ist übrigens mit relativ viel Arbeit verbunden, das Ganze auch abrechnungstechnisch hinzukriegen. Es gibt im Detail bei der ganzen Sache auch noch ein paar ganz kleine Schönheitsfehler, insbesondere dann, wenn weitere Institutionen dazwischengeschaltet sind. Es gibt beispielsweise so etwas wie Schülertickets, wo die Schulwegkostenträger dabei sind. Es gibt Semestertickets. Es gibt Jobtickets, wo wir gucken müssen, dass die Arbeitgeber das machen. Es gibt ein kleines Problem bei den Sozialhilfeempfängern, weil es in einigen Verträgen so ist, dass die Städte Sozialtickets ausgeben und eigentlich jetzt den Anreiz haben müssten, den Sozialticketempfängern zu sagen: Kündigt bitte doch die Abos, und kauft das 9-Euro-Ticket! - Das ist ein kleines Detailproblem, das wahrscheinlich in der Kürze der Zeit auch nicht mehr wird gelöst werden können. In summa wird es für die Stammkunden die große Entlastung geben.

Dass das Land Berlin jetzt auch noch erwägt, ein 0-Euro-Ticket zu machen, fand ich in dem ganzen Kontext ein bisschen befremdlich. Ich weiß

nicht, ob die Idee inzwischen wieder vom Tisch ist oder wie das gehen soll.

Lassen Sie mich noch kurz ein bisschen was zur Tariflogik, die wir hier haben, allgemein sagen, da ja auch immer die Frage ist: Wie reagieren denn Fahrgäste auf Preismaßnahmen? Es gibt eine ganz überschlägige Faustformel. Wir reden hier, wenn man es wissenschaftlich betrachtet, über Preiselastizitäten der Nachfrage, also darüber: Wie verändert sich Nachfrage, wenn Sie den Preis ändern? Die Faustformel im ÖPNV ist: Es ist eine Elastizität von minus 0,3. Was heißt das auf Deutsch? Wenn Sie den Preis um 10 Prozent anheben, verlieren Sie 3 Prozent der Kunden. Oder andersrum: Wenn Sie den Preis um 10 Prozent absenken, gewinnen Sie 3 Prozent Kunden. Das ist die ganz allgemeine Faustformel in der Branche.

Im Detail, auf die einzelnen Nutzergruppen bezogen, ist es unterschiedlich. Leute, die eher Zwangskunden sind - typischerweise Leute, die kein Auto haben, Schüler, Rentner -, reagieren weniger elastisch. Leute, die eine hohe Wahlfreiheit haben, reagieren elastischer; das sind Leute, die ein Auto haben, oder das sind die Freizeitverkehre. Das heißt, Sie haben durchaus eine gewisse Spannbreite, wie stark Personen darauf reagieren. Nur wird es halt immer so sein, das es eine Reaktion in einer Größenordnung ist, bei der Sie nicht mehr Geld in der Kasse haben. Das heißt, jede Tarifmaßnahme führt, wenn Sie die Preise absenken, immer dazu, dass Sie ein paar Fahrgäste mehr, aber in Summe weniger Geld in der Kasse haben, weswegen, wenn es politisch gewünscht ist, günstigere Tarife zu machen, das Ganze immer auch wird bezuschusst werden müssen. Das gilt auch weiter so.

Wir haben durch Corona Fahrgäste verloren; das ist so. Es sind jetzt wieder viele zurückgekommen, nicht alle. Wenn man eine ganz grobe Größenordnung haben will: 10 Prozent der Fahrgäste sind weg durchs Homeoffice, und 10 Prozent haben sich erst mal anders orientiert; die muss man jetzt noch mal versuchen wiederzukriegen, auch mit anderen Maßnahmen wiederzukriegen. Bei den Leuten, die Homeoffice machen, ist ein biss-



chen die Frage: Ist für die zukünftig das Abonnement weiterhin das Interessante? Muss man sich für die noch andere Tarifprodukte ausdenken? Das guckt man sich pro Verbund jetzt sehr genau an. Das kann man jetzt wieder nicht ganz zentral und einheitlich vorgeben. Man kann also nicht sagen: Generell soll ein Abo überall Folgendes kosten. - Insbesondere wenn jemand auf die Idee käme: „Macht doch bitte überall so ein 365-Euro-Ticket!“. Nein, das ist absolut nicht sinnvoll. Es ist nicht sinnvoll, weil wir überall im Detail unterschiedliche Tarifstrukturen haben, weil wir auch in den Verbänden ganz unterschiedliche Strukturen haben. Verbände sind unterschiedlich groß und haben Unterschiede in den Strukturen zwischen Ballungsräumen und dem ländlichen Raum. Wir haben unterschiedliche Tarife innerhalb eines Verbundes. Wenn man jetzt sagen würde: „Wir wollen am liebsten so einen bundesweit einheitlichen Tarif“, dann wäre das kreuzgefährlich und würde zu einer ganzen Menge Fehlreaktionen führen. Glücklicherweise ist der Bund für bundesweit einheitliche Tarife auch nicht zuständig.

Wenn der Bund da irgendwas machen will, dann können wir das nutzen, was uns das 9-Euro-Ticket durchaus als kleine Grundlage für weitere Arbeiten liefert, nämlich: Erleichterung des Vertriebs, digitaler Vertrieb. Es ist für die Kunden auch, glaube ich, am Ende das Wichtigere, dass der Fahrscheinerwerb einfach ist, als dass der Tarif überall einfach und gleich ist. Das ist ein schönes politisches Ideal, das man oft fordern kann: einfache Tarife. Es gibt Gründe, warum Tarife so komplex sind, wie sie sind. Das kriegt man leider nicht so einfach hin. Von daher: Lieber gucken, dass wir den einfachen Vertrieb hinkriegen. - Das als kleines Schlussplädoyer.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Vielen Dank. - Dann hat jetzt noch Herr Dr. Schilling das Wort.

**Sachverständiger Dr. Jan Schilling** (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.): Vielen Dank. - Zu den Themen Regionalisierungsgesetz und Aufstockung ist viel gesagt worden. Deshalb will ich meinen Fokus kurz auf ein paar andere Punkte richten, aber auch noch mal darauf hinweisen, dass der Verkehrssektor schon das

Sorgenkind im Bereich Klimaschutz ist. Wir sind in den letzten 20 Jahren da nicht so richtig weitergekommen und verfehlen ja auch trotz Corona die Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Daher ist der Handlungsdruck extrem hoch. Deshalb würde ich tatsächlich meinen Fokus auf das Thema Schnelligkeit richten.

Ich teile die Einschätzung, dass wir kein konzeptionelles Defizit haben, sondern wir müssen in dieser ganzen Frage vom Darüber-Reden mal zum Machen kommen. Das ist ein Punkt, der auch in Ihrer politischen Verantwortung liegt. Ich hatte die Politik der letzten Legislaturperiode und auch den Koalitionsvertrag so wahrgenommen, dass eigentlich ein überparteilicher Konsens darüber entstanden ist, wohin man mit dem Verkehrssektor will, wo die Ziele sein sollen, auf die man in diesem Punkt hinarbeitet. Ich hoffe, dass der erhalten bleibt. Denn ich sehe natürlich schon auch die Friktionen zwischen Bund und Ländern in der Regelungstiefe und in den Reglungsdichten, auch in den Anforderungen, was man wo wie regeln will und wie tief man an diesem Punkt reingehen will. Dabei gilt immer auch die verfassungsrechtliche Zuständigkeit der Länder für den ÖPNV, aber gleichzeitig auch ihre Finanzierungsverantwortung, der sie auch entsprechend nachkommen müssen.

Ich glaube tatsächlich, um schnell zu sein, muss dieser Konsens erhalten bleiben, der aktuell - so ist es zumindest meine Wahrnehmung - politisch etwas ins Wanken geraten ist, weil er nämlich nicht nur zwischen Parteien, sondern auch zwischen den staatlichen Ebenen notwendig sein wird. Denn so wie Herr von Lojewski es ausgeführt hat, funktioniert „One size fits all“ im Verkehrsbereich nicht. Ich brauche für die jeweilige Raumstruktur das passende Angebot, den passenden Tarif. Dafür ist, glaube ich, das Ordnungsinstrument der Subsidiarität ein hoher Wert an sich. Das betrifft auch die lokalpolitische Verantwortung, die viel unmittelbarer ist, als wenn sich die Verantwortung nur auf den Bund kapriziert.

Wenn man qualitativ darauf schaut, dann muss sich, glaube ich, der ÖPNV zum Mobilitätsdienstleister weiterentwickeln. Wir brauchen Lösungen



für die erste und für die letzte Meile, weil die Leute ja nicht von Bahnhof zu Bahnhof wollen, sondern von zu Hause zur Arbeit oder ins Theater etc. pp. Von daher muss man da, glaube ich, ein anderes Mindset anlegen und aus einer Nutzerperspektive diese Fragen tatsächlich anders angehen. Die wird dann in den Städten völlig anders aussehen als im ländlichen Raum. Auch da teile ich die Einschätzung von Herrn von Lojewski, dass wir in den Städten an diesem Punkt schon deutlich weiter sind und in den ländlichen Räumen aus meiner Sicht noch Bedarf besteht, überhaupt nur ein Angebot zu erstellen, das zum Umstieg anreizt, weil es dem Mobilitätsversprechen an die Kunden in irgendeiner Form entspricht. Das bedeutet einmal Qualität und Zuverlässigkeit, aber auch Betriebszeiten, die es mir ermöglichen, morgens zur Arbeit zu kommen und abends wieder zurückzukommen. Denn es reicht mir nicht, wenn ich nur hinkomme; ich muss auch sicher wieder zurückkommen. Das hat viel mit Vernetzung und Vertaktung zu tun. An diesem Punkt ist sehr viel Basisgeschäft notwendig, das aber sicherlich konzeptionell vorgedacht werden muss. Da müssen wir einfach einen anderen Zug reinbekommen.

Der nächste Gedanke. Das bedeutet aber auch, dass wir gestuft vorgehen müssen. Wir brauchen für die Schienensysteme die infrastrukturellen Voraussetzungen, die zu schaffen sind. Deshalb ist das nicht das Jahrzehnt der Schiene, sondern das Jahrzehnt des Baus der Schiene und der Grunderneuerung der Schiene. Ein Großteil der Verkehrsleistungen, die Sie bis 2030 brauchen, um die Klimaschutzziele zu erreichen, wird im Bereich Bus oder On-Demand-Verkehre notwendig sein. Das ist keine Rede gegen etwas, sondern wir brauchen für diese Schnelligkeit alles gleichzeitig. Das wird nur in einem Gesamtsystem funktionieren; denn nur dann nehmen Sie an diesem Punkt politisch auch die Kundenperspektive oder die Perspektive des Bürgers ein. Ich glaube, wir haben in dem VDV-Leistungskostengutachten, um noch mal ein Gutachten hervorzuheben, das jüngste aus dem letzten Jahr, deutlich beschrieben, was in den einzelnen Betriebszweigen und Raumstrukturen da zu machen wäre.

Herr Abel hat zum Thema Abokunden gefragt. Ja, das ist natürlich tatsächlich ein zentrales Anliegen der Branche. Wir haben ja gesehen, dass die Abokunden uns während der Coronazeit sozusagen vergleichsweise treu geblieben sind. Wir haben im Durchschnitt der Branche 10 bis 15 Prozent Abokunden verloren. Auch das ist sehr unterschiedlich, je nachdem, wie die Abodauer ist, je nachdem, wie teuer die Abos sind. Aber wir sind da auch in eine, ich sage mal, Stagnationsphase übergegangen, in der wir nicht weitere Abokunden verlieren. Das ist etwas, das uns, ehrlich gesagt, erfreut hat, weil die Sorge natürlich groß war. Denn dahinter liegen auch massive Finanzvolumen.

Jetzt gilt es, erstens, den Zustand von 2019 so schnell wie möglich wieder zu erreichen und dann, zweitens, den politischen Auftrag wahrzunehmen, dort weiter voranzukommen. Das bedeutet bei dem Thema „9-Euro-Ticket, Rabattierung, Rückerstattung“, dass der Abokunde, der jetzt schon unser Premiumkunde ist, nicht schlechter behandelt werden darf als derjenige mit dem 9-Euro-Ticket. Da ist viel Detailarbeit notwendig.

Natürlich hat das nach vorne ausgerichtet auch etwas damit zu tun, was für Unsicherheiten da sind. Wir haben das Thema Homeoffice - es ist immer noch nicht abschließend wissenschaftlich bewertet, wie das am Ende ausgeht -, wir haben aber auch Veränderungen in den Raumstrukturen. Wir haben gemerkt, dass in Zeiten von Corona und Homeoffice Leute aus den Innenstadtkernen weiter in den suburbanen Raum gezogen sind, sich dieser suburbanen Raum weiter ausweitet.

Das richtet noch einmal einen Fokus auf die Pendlerbeziehungen, die aus meiner Sicht zwingend in den Blick zu nehmen sind. Denn auch wenn Sie sich MiD, also die Studie „Mobilität in Deutschland“, anschauen, sehen Sie: Es wächst sowohl die Anzahl als auch die Strecke der Pendlerbeziehungen. Das zeigt schon, dass Sie im Gesamtsystem denken müssen, wenn Sie diese Leute adressieren wollen. Für die brauchen Sie eben auch die Lösungen an dem Wohnort, den sie gewählt haben, und der wird sich ja so



schnell auch nicht verändern. Wo die ihr Häuschen gebaut haben, bleiben die erst mal. Vielleicht wäre auch der Punkt, den Zweitwagen abzuschaffen, weil man mit dem ÖPNV das Pendeln hinbekommt, schon mal ein erster Schritt. Das sage ich, ohne das Auto im ländlichen Raum komplett negieren zu wollen; denn das wird auch nicht funktionieren.

Das Zweite sind dann die Hausaufgaben, die die Branche zu machen hat. Wir müssen gucken, wie wir dieser Flexibilität im Arbeitsumfeld und dieser Flexibilität, die durch Corona zusätzlich entstanden ist, Genüge tun. Da stellt sich die Frage: Jobtickets, was kann man da tun? Da würden wir uns auch über weitere politische Unterstützung freuen. Da kann man vielleicht noch mal gucken, was man an steuerlichen Anreizen hinbekommt.

Um bei dem Jobticketthema weiterzukommen, wäre vielleicht auch ein Herangehen von Arbeitgeberseite mal ganz spannend, sodass es einfach ein ganz natürlicher Bestandteil meines Lohnes ist, dass ich ein Jobticket habe. Dann gibt es so Themen wie Mietertickets, die angegangen werden könnten: Da ist, wenn Sie eine Wohnung mieten, das ÖPNV-Ticket gleich auch noch dabei. Da ist Kreativität gefragt. Da gibt es aber auch viele Lösungen, die man sich anschauen und anhand derer man hochskalieren kann, wie man das Ganze macht.

Klar, die Flexibilisierung der Ticketangebote ist auch ein Punkt, mit dem wir uns befassen. An der Zugänglichkeit des Systems zu arbeiten, ist eine zentrale Aufgabe für die Branche. Das ist sicherlich ein ganz zentraler Punkt, um Abokunden zurückzugewinnen und mehr Abokunden zu gewinnen. Denn das ist, offen gestanden, unsere Flatrate. Das kann man ja vielleicht auch noch um neue Angebote im Bereich der Mikromobilität ergänzen. Dann wird daraus, glaube ich, ein attraktives Produkt; denn so unattraktiv ist es tatsächlich aktuell gar nicht.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Herzlichen Dank. - Damit sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich möchte mich noch mal recht herzlich bei Ihnen

bedanken und wünsche Ihnen noch einen angenehmen Tag. - Für Herrn Stoffregen war in der zweiten Runde keine Frage da.

**Sachverständiger Dr. Matthias Stoffregen** (Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenverkehr, Mofair e. V.): Die Kolleginnen und Kollegen haben ja eigentlich alles gesagt. Das kann man nur noch doppelt und dreifach unterstreichen.

**Vorsitzender Udo Schiefner:** Ja, klar. - Starten wir in diesem Sinne in die Sitzungswoche. Auf Wiedersehen!

(Schluss: 12.13 Uhr)