

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)115-A**

30.11.2022

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung am 12.12.2022 (RegG)

Stellungnahme des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)

Siehe Anlage

VDV-Stellungnahme zur Formulierungshilfe des Entwurfs eines achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 640 Mitgliedsunternehmen, begrüßt ausdrücklich, dass der Bund mit Blick auf die Klimaschutzziele, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse sowie zur Abfederung der Preissteigerungen aufgrund des Ukrainekriegs seiner Verantwortung gerecht wird und in Umsetzung des Koalitionsvertrages sowie des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 bereits ab dem Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellt.

Denn um die Klimaziele der Bundesregierung für das Jahr 2030 zu erreichen, ist ein rasches und wirksames Handeln erforderlich – auch und gerade im Verkehrssektor, der seine Minderungsziele nach dem Klimaschutzgesetz erneut deutlich verfehlt.

Vor diesem Hintergrund sowie zur Sicherung der Daseinsvorsorge muss gerade auch der umweltfreundliche ÖPNV einen verstärkten Lösungsbeitrag liefern und daher als Gesamtsystem aus Produktion und Infrastruktur gesichert und ausgebaut werden.

Zentrale Voraussetzung dafür ist eine auskömmliche, sichere und planbare Finanzierung dieses Gesamtsystems. Diese muss sowohl die deutlichen Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie die infolge des Angriffskriegs auf die Ukraine hervorgerufenen und massiv gestiegenen Strom aber auch Dieselposten in den Blick nehmen.

Neben dem Bund müssen dabei auch die Länder ihren jeweiligen Beitrag leisten und entsprechend ihre eigenen Haushaltsmittel die Finanzierung des ÖPNV aufstocken. Schließlich handelt es sich beim ÖPNV um eine Länderaufgabe, zu deren Finanzierung der Bund bereits heute einen unverzichtbaren Beitrag leistet.

Wir gehen davon aus, dass die mit dem Gesetzentwurf zwischen 2022 und 2031 zusätzlich bereitgestellten Mittel – angesichts der stark gestiegenen Strom- und Kraftstoffkosten – vor allem in die Wahrung des Bestandsangebotes fließen müssen, um Angebotskürzungen, die Ausdünnung von Takten oder gar die Streichung von Linien zu vermeiden.

Unabdingbar ist für die Sicherung des Bestandsangebots zudem die Einbeziehung der Branche in die beschlossene Strompreiskontrolle ab dem 1. Januar 2023.

Gleichwohl braucht es mit Blick auf die Klimaschutzziele 2030 auch eine planbare und auskömmliche Perspektive für den Ausbau des ÖPNV in dieser Dekade. Vor diesem Hintergrund erscheint die Vereinbarung zwischen Bund und Ländern, dass über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel für die Zeit ab 2025 erst Ende 2024 gesprochen werden sollen, nicht sachgerecht, weil damit erneut keine langfristige Planungssicherheit entsteht, die für die Branche und deren Entwicklung einen besonderen Wert darstellt.

Im Einzelnen:

Zu Nr. 1 d) und e), (§ 5 Abs. 11 und 13 RegG –E)

Die Erhöhung des Betrages nach § 5 Abs. 11 Nr. 4 RegG begrüßen wir genauso wie die in Absatz 13 ausgebrachte zusätzliche Finanzierungsgrundlage in Höhe von 1 Mrd. Euro, die jeweils ab 2023 jährlich um 3 Prozent erhöht werden sollen.

Mit diesen im Gesetzentwurf vorgesehenen finanziellen Anpassungen wird sich jedoch die für eine Verkehrswende notwendige Angebotsoffensive nicht umsetzen lassen. Im Hinblick auf den bis 2030 notwendigen Finanzbedarf wird auf das 2021 vorgelegte VDV-Leistungskostengutachten verwiesen, wobei hier selbstverständlich die aktuellen Kostenentwicklungen ergänzend Berücksichtigung finden müssen.

Zu Nr. 1 a), (§ 5 Abs. 3 RegG –E)

Es ist sehr zu begrüßen, dass in Umsetzung des Beschlusses aus der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 die Dynamisierung des Sockelbetrags nach § 5 Abs. 3 RegG von 1,8 Prozent auf 3 Prozent erhöht und damit der prognostizierten Kostensteigerung bis 2031 in Teilen begegnet wird.

Insgesamt ist aber darauf hinzuweisen, dass diese Anhebung der Dynamisierung hinter dem im Bericht der UAG2 „Transparenz“ des Ausbau- und Modernisierungspaktes für den Zeitraum von 2022 bis 2031 ermittelten Wert für die durchschnittliche jährliche Kostensteigerung von 4,8 % zurückbleibt.

Nach derzeitiger Rechtslage führt zudem jede Steigerung der Dynamisierung der RegG-Mittel nach § 5 Abs. 3 RegG automatisch auch zu einer Anhebung der Trassen – und Stationsentgelte der Eisenbahnanlagen des Bundes (§ 37 Abs. 2 ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG). Wenn dies im selben prozentualen Maße geschieht, ergibt dies keine Verwerfung der heutigen Systematik, erhöht aber in der Folge die Betriebskosten für die Nutzung der Infrastruktur, die selbstverständlich ebenfalls mit der Herausforderung stark gestiegener Bau-, Energie- und Personalkosten umgehen muss.

Diese Systematik wird im Gesetzentwurf aufgrund der bereits erteilten Genehmigung der Netzentgelte für 2023 befristet unterbrochen, dann aber wieder fortgeführt. Die sockelwirksame Erhöhung um 1 Mrd. EUR in 2022 selbst führt nicht zu einer Anpassung der Infrastrukturentgelte. Maßgebend für die Entgeltgestaltung der Infrastrukturunternehmen ist jedoch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Dieses verweist in Bezug auf die Dynamisierungsquote, wie oben ausgeführt, auf § 5 Abs. 3 RegG. Daher sollte vorzugswürdig eine entsprechende Regelung unmittelbar in § 5 Abs. 3 RegG erfolgen, um Interpretationsrisiken auszuschließen.

Im Ergebnis ist trotz der Erhöhung der Dynamisierung eine auskömmliche und planbare Finanzierung des qualifizierten Bestandes des Gesamtsystems bis 2031 weder im Bereich der Produktion noch im Bereich der Infrastrukturfinanzierung ausreichend sicher gegeben.

Zu Nr. 2 – 4, (§ 6 Absatz 2 Satz 1, 7 Absatz 12 Satz 1, § 8 Absatz 6 RegG–E)

Es handelt sich nach unserem Verständnis um redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nr. 5 – 8, (Anlagen 1 bis 4 (neu) E-RegG–E)

Es handelt sich nach unserem Verständnis um die redaktionelle Anpassung bzw. Neueinfügung der auf die Länder entfallenden Finanzierungsansprüche aus dem Regionalisierungsgesetz, soweit sie sich aus dem vorliegenden Gesetzentwurf ergeben.

Zu Nr. 9, (Anlagen 5 – 7 E-RegG–E)

Es handelt sich nach unserem Verständnis um eine redaktionelle Folgeänderung.