



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

1. Dezember 2022

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung am 12.12.2022 (RegG)

Stellungnahme des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e. V. (bdo)

Siehe Anlage

Stellungnahme des bdo zum Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personenverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Der bdo bedankt sich für die Möglichkeit, die Verbandsposition zum Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzustellen und nimmt wie folgt Stellung:

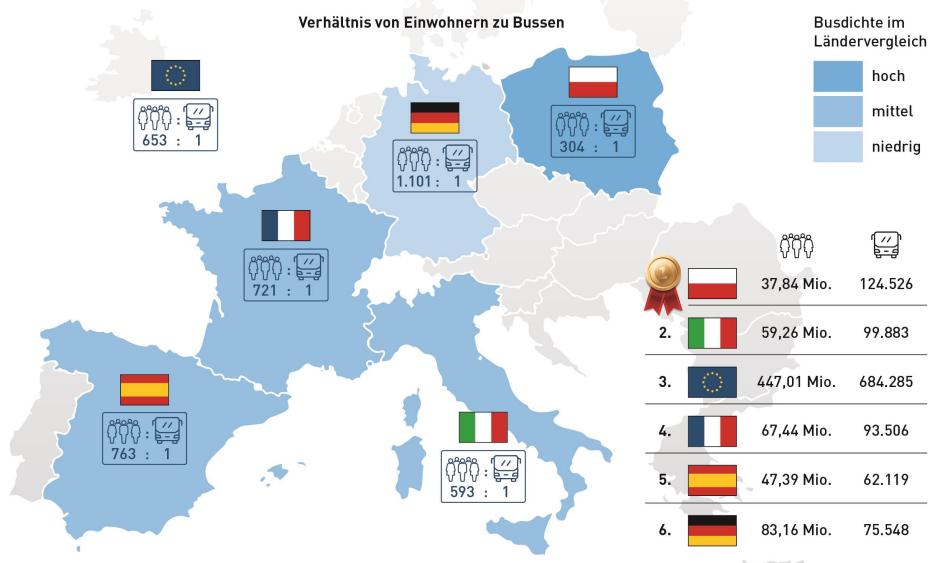
1. Weniger Verkehrsemissionen gelangen nur mit weiteren Mitteln für ÖV.

Die privaten Busunternehmen und der öffentliche Verkehr insgesamt stehen vor gewaltigen Herausforderungen. Seit fast zweieinhalb Jahren befindet sich die Branche im Ausnahmezustand. Pandemiebedingt brachen die Fahrgastzahlen dramatisch ein. **Im Bus-ÖPNV sank die Zahl der Reisenden um über fast 1,4 Milliarden gegenüber der Zeit vor Corona. 2021 nutzen nur noch 2,8 Millionen Menschen den Fernbus – fast 90 Prozent weniger als 2019.**

Anfang 2022, zu einem Zeitpunkt als die Busbranche hoffnungsfroh in die Zukunft blickte, kam der Dieselpreisschock durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine. **Seitdem belasten die hohen Energiekosten die Busunternehmen. Sie fahren wortwörtlich mit jedem Buskilometer tiefer ins Minus.** Dabei ist der öffentliche Verkehr unverzichtbar für das Erreichen der Klimaziele. Ohne einen drastischen Wandel hin zu mehr nachhaltiger Mobilität wird es nicht gelingen, die 1,5 Grad-Schwelle auch nur annähernd einzuhalten. Im Koalitionsvertrag der „Ampel“ ist daher richtigerweise festgehalten, dass die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert werden sollen.

Deutschland weit abgeschlagen bei Bussen.

Nur in einem einzigen EU-Mitgliedstaat ist das Verhältnis von Einwohnern zu Bussen schlechter als in Deutschland – den Niederlanden. Hierzulande müssen sich über 1.100 Menschen einen Bus „teilen“. Im EU-Schnitt sind es knapp 650. Und in Polen kommen etwa 300 Einwohner:innen auf einen Bus – 72 Prozent weniger als in Deutschland. Wenn die Verkehrswende bei uns gelingen soll, muss die Zahl der Busse auf unseren Straßen deutlich steigen.



Bis zu diesem Ziel ist jedoch noch ein weiter Weg zurückzulegen. **Zahlen des Umweltbundesamtes zeigen, dass der Anteil des Umweltverbunds am gesamten Personenverkehr seit 2003 quasi nicht gestiegen ist. Seit 2008 stagniert zudem die Zahl der Fahrgäste im Bus-ÖPNV bei etwa 5,3 Milliarden. Die Zahl der im ÖPNV-Bus zurückgelegten Personenkilometer sank sogar.** Einzig im Bahnbereich konnten nennenswert Zugewinne erzielt werden.

Entsprechend begrüßt der bdo, dass die Regionalisierungsmittel um eine Milliarde Euro rückwirkend für 2022 erhöht werden und die Dynamisierung der Mittel um 1,2 Prozentpunkte auf 3 Prozent steigt. Damit werden erhebliche zusätzliche Mittel für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt.

Nichtsdestotrotz werden die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um die finanziellen Herausforderungen für die Verkehrsunternehmen durch Kostensteigerungen auszuräumen und den Ansprüchen an den öffentlichen Verkehr gerecht zu werden.

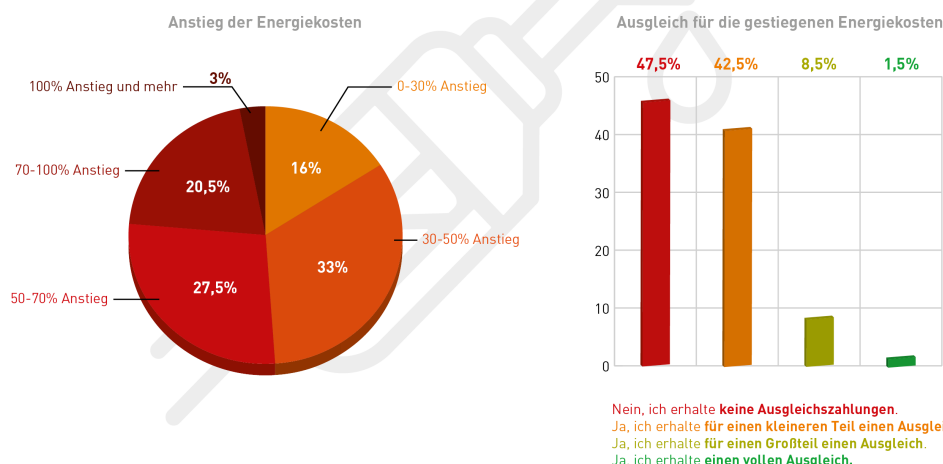
Länder und Verkehrsbranche haben den zusätzlichen jährlichen Finanzierungsbedarf für den Ausgleich der gestiegenen Energie- und Personalkosten auf rund 1,65 Milliarden Euro beziffert. Für den Angebotsausbau werden 1,5 Milliarden Euro benötigt. Entsprechend ist klar, dass die Erhöhung der RegMittel um eine Milliarde Euro trotz Dynamisierung nicht ausreichen wird. **Der öffentliche Verkehr kann eine Schlüsselrolle beim Erreichen der Emissionsminderungsziele im Transportbereich spielen – vor allem wenn auf Maßnahmen im Bereich MIV verzichtet wird – aber dafür ist eine ausreichende Finanzierung unerlässlich.** Mit Blick auf den Beschluss der letzten Bund-Länder-Konferenz im November sieht der bdo daher insbesondere die Länder in der Pflicht, zusätzliche Eigenmittel bereitzustellen, um den ÖPNV auszubauen und die Verkehrsunternehmen bei den gestiegenen Energiekosten zu unterstützen. Denn im Rahmen des Kompromisspakets haben die Regierungschef:innen der Länder akzeptiert, dass der Bund die RegMittel zwar um eine Milliarde Euro plus gesteigerte Dynamisierungsrate erhöht, aber darüber hinaus keine weiteren Gelder zur Verfügung stellen wird.

2. Kostensteigerungen bei Diesel ausgleichen.

Trotz leichter Entspannung befinden sich die Dieselpreise weiterhin auf einem Rekordniveau: mit schweren Folgen für die Busunternehmen. **Je nach Tätigkeitsschwerpunkt und Laufleistung der Fahrzeuge bedeuten die aktuellen Höchstpreise beim Diesel Mehrkosten von 1.000-4.000 Euro pro Bus und Monat.** Die Folge: Liquiditätsengpässe sowie existenzgefährdende Defizite – und das nach mehr als zwei Jahren Pandemie.

ÖPNV: über 50 Prozent höhere Energiekosten.

Seit Beginn des Jahres sind die Preise für Benzin und Diesel drastisch gestiegen. Mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine sind insbesondere die Dieselpreise explodiert. Mit erheblichen Folgen für die Busunternehmen. Bei über 60 Prozent der ÖPNV-Unternehmen sind die Energiekosten im Vergleich zum Vorjahr um über 50 Prozent gestiegen. Einen größeren Ausgleich der Mehrkosten erhalten die wenigsten.



Teilnehmende: 200 ÖPNV-Busunternehmen.

Fragen: Wie stark sind die Energiekosten 2022 bislang für Ihr Unternehmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen?

Erhalten Sie einen Ausgleich für die gestiegenen Energiekosten (keine vorgezogenen Zahlungen Ihrem Unternehmen zustehender Mittel, etwa vom Aufgabenträger, Auftraggeber oder durch eine Landesförderung)?

Quelle: eigene bdo Umfrage 08/2022

bdo Stand 09/2022

Bislang warten die meisten Busunternehmen noch auf Unterstützung. **Die auf drei Monate begrenzte Steuer-senkung auf Diesel war ein Tropfen auf den heißen Stein.** Selbst bei einem Rabatt von 14 Cent/Liter, blieben die Preise für Kraftstoff weit über dem Mittel der letzten Jahre. Die Verluste der Unternehmen wurden nicht ausgeglichen. **Durch die Energiesteuerrückstattung, die vom Tankrabatt abzuziehen ist, wurden ÖPNV-Unternehmen nur um 9 Cent/Liter entlastet. Die Abschaffung der EEG-Umlage senkt die Betriebskosten nur minimal. Diesel bleibt der dominierende Energieträger im Busverkehr.**

Darüber hinaus werden die Busunternehmen von dem Rettungsschirm der Bundesregierung für KMU nicht geschützt. Denn dieser zielt nahezu ausschließlich auf die Kompensation von Mehrkosten bei Strom und Gas. Diesel ist nicht Teil des Hilfspakets. Stattdessen werden die Busunternehmen auf Kredite und Bürgschaften verwiesen.

Sowohl im ÖPNV als auch in der Touristik und in der Fernlinie ist jedoch nicht abzusehen, dass Kredite für Diesellosten durch höhere Erträge getilgt werden können. Im ÖPNV reduziert das Deutschlandticket die Möglichkeit der Unternehmen ihre Kosten durch Tarifierpassungen im Markt weiterzugeben, in der Touristik zögern die Kund:innen weiterhin Reisen zu buchen und der Fernbusverkehr wird durch das Deutschlandticket absehbar deutliche Einbußen bei den Fahrgastzahlen verzeichnen müssen.

Der bdo setzt sich daher dafür ein, dass die Busunternehmen unbedingt durch die Härtefallregelung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds abgesichert werden müssen, um kurzfristig entlastet zu werden. Hier fehlt leider noch eine entsprechende Zusage. Um konkret aufzuzeigen, wie Branchen unterstützt werden können, die unter hohen Treibstoffkosten leiden, möchten wir auf das Beispiel Österreich verweisen. Dort wurde [jüngst eine Förderrichtlinie](#) auf den Weg gebracht, die von den Freiheiten des EU-Beihilferahmens vollumfänglich Gebrauch macht. Unternehmen können u.a. für Treibstoffkosten Zuschüsse in Höhe von bis zu 400.000 Euro erhalten. Es werden bei Strom, Erdgas und Treibstoffen 30 Prozent der Preisdifferenz zum Durchschnittswert des Jahres 2021 als Förderung vergeben. Der förderfähige Zeitraum umfasst rückwirkend die Periode vom 01. Februar 2022 bis zum 30. September 2022.

Der bdo appelliert an die Mitglieder des Bundestags, jetzt endlich schnell passgenaue Hilfen für eine Kompensation der Dieselmehrkosten für die Branche auf den Weg zu bringen. Denn ohne sie, wird die Transformation des Verkehrssektors hin zu nachhaltiger Mobilität nicht gelingen.

3. Regionalisierungsmittel auch auf die Straße bringen.

Die Regionalisierungsmittel sind essentiell für die Finanzierung des SPNV und des ÖPNV. Auch wenn es im Regionalisierungsgesetz heißt, dass mit den Mitteln vornehmlich der SPNV zu finanzieren ist, so ist damit doch eindeutig geregelt, dass auch Busverkehre durch das RegG zu finanzieren sind. **Tatsächlich besteht jedoch aktuell die Gefahr, dass ein erheblicher Teil der zusätzlichen RegMittel dem ÖSPV entzogen wird, nicht für Mehrbestellungen im SPNV zur Verfügung steht und stattdessen in die Finanzierung der Trassen- und Stationsentgelte fließt. Branchen-Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 2 Milliarden Euro der bis 2031 zusätzlich zur Verfügung gestellten 17 Milliarden Euro RegMittel für Preissteigerungen bei Trassen- und Stationsentgelten aufgewendet werden müssen.** Ein Irrsinn der dem Geist und Zweck des Bund-Länder Beschlusses entgegensteht.

Nach derzeitiger Rechtslage führt 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 Eisenbahnregulierungsgesetz ERegG i. V. m. § 5 Abs. 3 RegG). Diese Systematik wird im Gesetzentwurf aufgrund der bereits erteilten Genehmigung der Netzentgelte für 2023 zwar befristet unterbrochen, würde ab 2024 dann aber wieder fortgeführt werden. **Der bdo setzt sich dafür ein, die Gesetzesbegründung für das Achte Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes dahingehend zu ergänzen, dass eine dauerhafte Entkopplung der Trassen- und Stationsentgelte von der Dynamisierung der Reg-Mittel angestrebt wird. Die Dynamisierung der Trassen- und Stationsentgelte darf nicht über der Dynamisierung der Reg-Mittel liegen, sondern sollte auf den Status Quo bei 1,8 Prozent eingefroren werden.** Dazu muss das ERegG entsprechend geändert werden. Hierfür muss das Jahr 2023 genutzt werden, in dem das RegG die Dynamisierung der Trassen- und Stationsentgelte auf 1,8 Prozent einfriert.

4. Das „Deutschlandticket“ auskömmlich finanzieren.

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein deutschlandweit gültiges ÖPNV-Ticket zum Einführungspreis von 49 Euro auf den Weg zu bringen. Leider ist die Frage der Finanzierung des sogenannten Deutschlandtickets nach wie vor offen. **Zwar haben sich Bund und Länder dazu bereit erklärt, jeweils 1,5 Milliarden Euro für das Deutschlandticket bereitzustellen, allerdings ist bereits heute klar, dass diese Gelder nicht ausreichen werden.** Branchenberechnungen haben ergeben, dass das Deutschlandticket für 49 Euro rund 3 Milliarden Euro jährlich kosten wird – wenn es ausschließlich im Abo vertrieben wird und ohne die Einführungskosten zu berücksichtigen.

Auf Wunsch der Länder soll das Abo jedoch monatlich kündbar sein. Diese „de facto Monatskarte“ wird dazu führen, dass das bereitgestellte Budget um rund 500 Millionen Euro überschritten wird – so die entsprechenden Branchenberechnungen. Hier ist das Ende der Fahnenstange jedoch noch nicht erreicht. Der VMK-Beschluss vom 29. November sieht nun vor, dass Verkehrsunternehmen keine Servicepauschale berechnen dürfen sollen, wenn Kund:innen das Abo kündigen. Eine solche Servicepauschale für Kündigungen innerhalb der ersten zwölf Abo-Monate war jedoch Bestandteil der entsprechenden Berechnung für die Kosten eines monatlich kündbaren Deutschlandtickets.

Der Verzicht auf die Servicepauschale führt dazu, dass es für die Kund:innen keinerlei nennenswerte Vorteile mehr hat, ein Abonnement abzuschließen. Im Gegenteil. Kaum jemand wird das Deutschlandticket jeden Monat so nutzen, dass die 49 Euro Ticketpreis „abgefahren werden“. Ökonomisch denkende Kund:innen werden das Deutschlandticket nur dann kaufen, wenn es für sie wirtschaftlich sinnvoll ist. **Die Folge: Vorteile für die Fahrgäste aber fehlende Planungssicherheit für die Unternehmen, bürokratischer Aufwand für die „Abo-Verwaltung“ und nicht abzusehende Mehrkosten für das Gesamtsystem Deutschlandticket.**

Nutzergruppe - 49 EUR monatlich kündbar	Anzahl [Mio.]	Ticketumsatz [je Monat]	Anzahl Monate	Einnahmen [in Mio.]
Grundgesamtheit	67,5			
an ÖV Nutzung Uninteressierte	25,7			
theoretisches ÖV-Potenzial	41,9			
vgl. Nutzeranzahl	33,8			
Abonnenten Klimaticket - Umsteiger	11,3	49,00 €	9,6	5.292
Abonnenten Klimaticket - Neueinsteiger	5,6	49,00 €	9,6	2.620
Abonnenten Alt-Abos	2,8	35,00 €	10,5	1.011
Barzahler (Einzeltickets & Zeitkarten ohne Abo)	14,2	16,00 €	12,0	2.723
Summe Einnahmen				11.645
Finanzierungsdelta				- 3.471
Summe Nutzer	33,8			
dv. Abonnenten Klimaticket	16,8			

Quelle: VDV

Umso wichtiger ist, dass endlich eine auskömmliche Finanzierung des Experiments Deutschlandticket beschlossen wird. Die Unternehmen können und werden kein Tarifprodukt unterstützen, bei dem sie das finanzielle Risiko tragen müssen. Wenn heute schon absehbar ist, dass die bereitgestellten Mittel nicht reichen werden, muss eine Nachschusspflicht der öffentlichen Hand festgeschrieben werden. Ohne wird es nicht gehen.

Darüber hinaus muss klar geregelt werden, dass die Unternehmen ein Recht auf den Ausgleich ihrer Mindereinnahmen haben. Hierfür bedarf es einer bundesweiten Allgemeinen Vorschrift oder mindestens länderweiter Allgemeiner Vorschriften. Anders als beim ÖPNV-Rettungsschirm ist der Ausgleich der Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket keine Billigkeitsleistung der öffentlichen Hand. Es wird ein politisch festgelegter Höchsttarif eingeführt, für den die Unternehmen einen Ausgleichsanspruch haben.

bdo, 01.12.2022