

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag  
Verkehrsausschuss

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

**8. Dezember 2022**

---

## **Stellungnahme**

Öffentliche Anhörung am 12.12.2022 (RegG)

---

Stellungnahme von José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

**Siehe Anlage**

---

6. Dezember 2022

**VRR-Stellungnahme zur  
Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zu einem  
achten Gesetz zur Änderung des  
Regionalisierungsgesetz**

**26. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages  
am Montag, den 12. Dezember 2022**

Paul-Löbe-Haus des Deutschen Bundestages,  
Sitzungssaal E.400,  
Konrad-Adenauer-Straße 1, 10557 Berlin

**Stellungnahme der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

Die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und seine Partner begrüßen ausdrücklich das Ziel der Bundesregierung mehr Verkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu verlagern und diese Verlagerung auch finanziell zu unterstützen. Mit der Erhöhung (2022) und der erhöhten Dynamisierung (ab 2023) der Regionalisierungsmittel wird somit ein wesentlicher Beitrag zur Einhaltung der Klimaschutzziele geleistet. Regionalisierungsmittel sind eine wichtige finanzielle Säule von Bund und Ländern, die sich über Jahre bewährt haben und ohne die ein möglichst flächendeckendes ÖPNV-Angebot nicht gewährleistet werden könnte.

Der Öffentliche Personennahverkehr befindet sich in einem Zeitenwandel: Als wichtiger Standortfaktor für Regionen ist er Motor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung und muss anspruchsvollen Klima- und Umweltschutzziele gerecht werden. Derzeit leidet er unter der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung und der hohen Inflation mit erheblichen Preissteigerungen im Bereich der Betriebs- und Personalkosten, die den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern finanziell zusetzen. Zudem sind auch noch Nachwirkungen der Corona-Pandemie zu spüren, die durch die von Bund und Land zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel im Rahmen des Corona-Rettungsschirms weitestgehend aufgefangen wurden. Dafür gilt auch unser ausdrücklicher Dank.

Als unverzichtbares Rückgrat für die Mobilität in Deutschland hat der ÖPNV trotz dieser Situation seinen Auftrag zur Daseinsvorsorge vollständig aufrechterhalten.

Um in einem solchen Spannungsfeld die Verkehrswende vorantreiben und mehr Menschen für eine klima- und umweltfreundliche Mobilität gewinnen zu können, benötigt die Branche eine nachhaltige und auf Dauer angelegte Finanzierungsstruktur für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV-Angebotes.

## **1. Beitrag zur CO2-Reduzierung**

Das Klimaschutzgesetz verpflichtet die Bundesrepublik, bis zum Jahr 2045 CO2-neutral zu sein. In den vergangenen Jahren hat allerdings der Verkehrsbereich nur geringe Beiträge zur CO2-Reduktion beigetragen. Um die anspruchsvollen Klimaziele zu erreichen, müssen eine echte Verkehrswende eingeleitet und die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppelt werden. Hierzu braucht es Konzepte, die allen Menschen langfristig den Zugang zu öffentlicher Mobilität sichern. Nicht nur in den Städten, sondern insbesondere in ländlichen Gegenden muss das Angebot hierzu um 60 Prozent ausgeweitet werden. Dafür sind attraktive und bedarfsgerechte Leistungen, dauerhaft bezahlbare Tarife, eine lückenlose digitale Fahrgastinformation, weitere digitale Angebote und Services, moderne und barrierefreie Infrastruktureinrichtungen und Fahrzeuge mit sauberen, emissionsarmen Antriebstechnologien notwendig.

Bis zum Jahr 2030 entsteht so bundesweit ein Finanzierungsbedarf von rund 11 Milliarden Euro. Zu diesem Ergebnis kommt ein unabhängiges Leistungskostengutachten im Auftrag des VDV unter Beteiligung des VRR. Mit der heutigen Finanzierungsstruktur im Öffentlichen Personennahverkehr werden die ambitionierten Ziele und Vorhaben jedoch nicht erreichbar sein.

## **2. Verkehrswende**

Bereits heute ist absehbar, dass sich der Krieg in der Ukraine mit seinen weitreichenden Folgen weiterhin negativ auf die Inflation, die Verfügbarkeit und damit den Preis von Energie und Rohstoffen sowie insgesamt auf die wirtschaftliche Lage auswirkt, was sich maßgeblich

auch negativ auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen niederschlägt. Allein, um das derzeitige Verkehrsangebot und die aktuelle Qualität zu erhalten, müssen die ÖPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen kontinuierlich in das System und in die Infrastruktur investieren. Zusätzlich sind Ressourcen und vor allem qualifiziertes Personal nötig, um den Betrieb zu gewährleisten. Diese Betriebskosten sind die Haupttreiber für den immens steigenden Finanzierungsbedarf im ÖPNV. Die Fahrgeldeinnahmen deckten vor Corona den Aufwand zu ca. 50%. Diese Einnahmensituation ist noch nicht wieder erreicht. Die Schere zwischen Aufwand und Einnahmen wird sich in den nächsten Jahren noch signifikant vergrößern. Für die ÖPNV-Branche steht zurzeit weniger die Ausweitung des ÖPNVs im Vordergrund, sondern zunächst die Sicherung und der Erhalt bestehender Linien und Angebote.

Dies alles zeigt sehr deutlich, vor welchen Herausforderungen die Branche steht. Nicht nur in einzelnen Regionen oder Bundesländern, sondern bundesweit. Doch so groß die Krise auch sein mag: Zur Stärkung des umwelt- und klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs muss nicht nur das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden, sondern es muss weiter ausgebaut werden, um die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln zu können.

### **3. Finanzierungsbedarf**

Bund und Länder haben das deutschlandweit gültige „Deutschlandticket“ zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat beschlossen und hierzu einen Kompromiss bei der Finanzierung gefunden. Beide Seiten stellen jeweils 1,5 Milliarden Euro für das Deutschlandticket zur Verfügung, zudem wird der Bund künftig dauerhaft mehr finanzielle Mittel für den ÖPNV zur Angebotssicherung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bereitstellen und hat die vorgesehene Dynamisierung von ursprünglich geplanten 1,8 Prozent auf 3 Prozent mehr als deutlich erhöht. Darüber hinaus soll die Strompreisbremse zum 1. Januar 2023 entlastend wirken. Mit ihr werden u.a. die gestiegenen Strompreise bei Unternehmen abgefedert, KMU sollen von der Entlastung profitieren. Diese Maßnahmen sind grundsätzlich begrüßenswert.

Dennoch reichen die bereitgestellten Mittel bei weitem nicht aus, um die beschriebenen Kostensteigerungen bei den Bestandsverkehren zu kompensieren. Eine Finanzierungslücke in der bereits angespannten Situation bleibt damit trotzdem.

Das Risiko eines höheren Verlustes mit der Einführung des Deutschlandtickets, der über die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Mittel hinaus geht, liegt aktuell komplett bei den Kommunen. Insofern ist es für die Umsetzung des Deutschlandtickets notwendig, dass sich der Bund und die Länder auf eine Regelung zur Finanzierung möglicher Mehrkosten verständigen und gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen.

Die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder haben sich in ihrer Sondersitzung am 29. November erneut des Themas angenommen und sich lt. Beschlussfassung zum anteiligen Ausgleich eventuell entstehender Mehrkosten bereit erklärt. Wenn Bund und Länder in ihren kommenden Beratungen eine Regelung zur von der Branche geforderten Nachschusspflicht treffen würden und der Bund ebenfalls bereit ist, eventuelle Mehrkosten anteilig zu tragen, kann die Umsetzung des Deutschlandticket schnellstmöglich erfolgen.

Eine solide und dauerhafte Finanzierungsbasis ist notwendig, denn mit der heutigen Finanzierungsstruktur im Öffentlichen Personennahverkehr sind die ambitionierten Ziele und Vorhaben nicht zu erreichen. Die Branche benötigt eine deutlich höhere und nachhaltige finanzielle Unterstützung durch Bund und Länder. Nur so kann das bestehende Leistungsangebot aufrechterhalten und zusätzlich eine erfolgreiche Verkehrswende gestemmt werden. Dies gilt für den kommunalen ÖSPV und gleichermaßen für den SPNV, der diesem Kostendruck in gleicher Form ausgesetzt ist.

Gerade für den SPNV besteht durch die Entscheidung zu den Regionalisierungsmittel zwar die Chance, dass unter weiterer Berücksichtigung der Strompreisebremse im SPNV die derzeitigen krisenbedingten Kostensteigerungen kompensiert und eine Finanzierung des Angebots-Status Quos durch die Aufgabenträger erreicht werden können.

Dringende Qualitätsverbesserungen oder auch Angebotserweiterungen sind jedoch auf der Grundlage der Erhöhung der Regionalisierungsmittel in den nächsten Jahren nicht finanzierbar und damit auch nicht umsetzbar. Es ist sogar eher zu erwarten, dass beim Neuabschluss von Verkehrsverträgen im SPNV in den nächsten Jahren deutlich höhere Fahrbetriebskosten entstehen und damit kontinuierlich eine Unterfinanzierung der bestehenden Angebote im SPNV eintritt. Leistungsausweitungen und Qualitätsverbesserungen im SPNV – dem Rückgrat und Motor der Verkehrswende –, die in NRW bereits konzipiert wurden, bedürfen daher dringend einer grundlegenden Absicherung einer ansteigenden Finanzierung, um damit Planungssicherheit für den Infrastrukturausbau und den Fahrbetrieb herzustellen. Die vereinbarte Zeitschiene einer Abstimmung bis Ende 2024 bedeutet zwei Jahre Stillstand in der Planung und Umsetzung von wichtigen Verbesserungen auf der Schiene. Der vorgesehene Ausbau- und Modernisierungspakt sollte daher schnellstmöglich festgelegt werden.

Gelingt dies nicht, dann verlieren nicht nur das Klima, sondern auch die Nahverkehrskund\*innen.

#### **4. Fazit**

Die Entscheidung von Bund und Ländern, den Nahverkehr verstärkt zu fördern und dafür die Regionalisierungsmittel zu erhöhen und höher zu dynamisieren, ist insbesondere in den aktuell wirtschaftlich unruhigen Zeiten grundsätzlich zu begrüßen und ein wichtiger Schritt in Richtung

klimafreundliche Mobilität. Sichern die Regionalisierungsmittel doch zumindest die Bestandverkehre des ÖPNV, der somit seiner wichtigen Aufgabe der „Daseinsvorsorge“ nachkommen kann.

Eine nachhaltige Verkehrswende gelingt allerdings nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehr, der einfach, flexibel und innovativ ist, auf klimafreundliche Antriebstechnologien setzt und für Menschen in der Stadt und auf dem Land vernetzte Mobilitätslösungen mit verschiedenen Verkehrsträgern bietet. Um die klimapolitischen Ziele erreichen zu können, ist eine quantitative und qualitative Verbesserung des Leistungsangebotes unabdingbar und hat oberste Priorität.

Tarifinitiativen wie das 9 Euro-Ticket oder das Deutschlandticket stellen einen sicherlich mutigen Schritt in Richtung Klimaschutz dar, sind als alleinige Lösung aber nicht geeignet. Die grundsätzlichen finanziellen Herausforderungen, denen sich der ÖPNV stellen muss, lösen sie nicht. Vielmehr bedarf es einer umfassenden und nachhaltigen Finanzierungsregelung, die dem Dreiklang aus:

- der qualitativen Bestandssicherung des Angebots,
- dem Ausbau des Nahverkehrs und einer Antriebswende,
- sowie der Umsetzung des Deutschlandtickets mit gleichzeitigem Ausbau der Kundenservices

gerecht wird, um den ÖPNV als Rückgrat nachhaltiger Mobilität dauerhaft attraktiver ausgestalten zu können.

Werden keine Finanzierungsregelungen gefunden, sind Diskussionen über eine Reduktion des Leistungsangebotes unausweichlich. Dies wiederum würde die Verkehrswende und damit den Klimaschutz negativ beeinflussen.

Wenn die Branche ihren wichtigen Beitrag zur klimaneutralen Mobilität leisten soll, dann muss sie dazu auch finanziell in die Lage versetzt werden.