



Redigiertes Wortprotokoll der 26. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 12. Dezember 2022, 11:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600 + Videokonferenz

Vorsitz: Nyke Slawik, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

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

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

BT-Drucksache 20/4684

Federführend:
Verkehrsausschuss

Mitberatend:
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter:
Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

**Mitglieder des Ausschusses**

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



Liste der Sachverständigen

José Luis Castrillo

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) AöR, Vorstand

Ralf Damde

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates DB Regio

Marion Jungbluth

Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv), Leiterin Team Mobilität und Reisen

Thomas Kiel d'Aragon

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Deutscher Städtetag, Referat Verkehr

Christiane Leonard

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

Andreas Schackert

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bundesfachgruppenleiter Busse und Bahnen

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 Schienenpersonenverkehr, Geschäftsführer

**Einzigster Tagesordnungspunkt**

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

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**BT-Drucksache 20/4684**

Stellv. Vorsitzende: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 26. Sitzung des Verkehrsausschusses, der öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“, Bundestags-Drucksache 20/4684. Zu unserer Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn José Luis Castrillo, Vorstand des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, Herrn Ralf Damde, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates DB Regio, Frau Marion Jungbluth von der Verbraucherzentrale Bundesverband und dort verantwortlich für den Bereich Mobilität und Reisen, Frau Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (BDO), Herrn Andreas Schackert von der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di und dort Bundesfachgruppenleiter Busse und Bahnen, Herrn Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer Öffentlicher Personenverkehr beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Herrn Dr. Matthias Stoffregen, Geschäftsführer von mofair e. V., dem Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr. Als Vertreter der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüße ich Herrn Thomas Kiel D'Aragon vom Deutschen Städtetag. Herzlich willkommen! Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)115 verteilt und sind auf der Internetseite des 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 also 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. Da wir heute statt der üblichen zwei Stunden nur eindreiviertel Stunden Zeit haben, schlage ich vor, dass wir die Redezeit in der zweiten Runde auf zwei Minuten begrenzen. Einverstanden? – Gut, dann verfahren wir so. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Auch die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Antwort-Redezeit von vier Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise zwei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen maximal insgesamt acht Minuten zur Verfügung. Auch hier schlage ich wegen des knappen Zeitbudgets heute vor, dass wir in der zweiten Runde auch die Redezeit für die Sachverständigen von vier auf drei Minuten pro gestellter Frage verkürzen. Gibt es aus den Reihen der Fraktionen dagegen Widerspruch? – Dann verfahren wir so! Die Redezeit wird hier im Saal zu Ihrer Information unten auf dem Monitor angezeigt. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir haben, wie gesagt, einen Zeitrahmen bis maximal 13.15 Uhr. Es sind heute zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen.

Diese Anhörung wird im Parlamentsfernsehen übertragen und kann später in der Mediathek des Bundestages abgerufen werden. Wie üblich wird das Ausschusssekretariat von der Anhörung auch ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Die per Videokonferenz zugeschalteten Teilnehmenden werde ich darauf hin, dass für die direkt im Anschluss stattfindende Anhörung zum Fahrpersonalmangel um 13.30 Uhr eine separate Videokonferenz gestartet wird und Sie sich bitte dort erneut einwählen. Soweit zu den Formalien.

Und nun steigen wir in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD. Herr Abg. Kröber, Sie haben das Wort!



Abg. **Martin Kröber** (SPD): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, vielen Dank! Die Ampelkoalition legt hier einen Gesetzentwurf vor, mit dem wir den nächsten Schritt auf den Weg zu einer sozial gerechten Verkehrswende gehen. Wir erhöhen die Regionalisierungsmittel vor allem für den Schienenpersonennahverkehr um eine weitere Milliarde Euro. Wir dynamisieren die Mittel mit diesem Entwurf deutlich stärker. Anstatt der 1,8 Prozent, die bisher vorgesehen waren, werden wir die Mittel nun um drei Prozent dynamisieren. Dazu meine Frage an den Sachverständigen Luis Castriello, Vorstand des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr: Herr Castriello, wenn Sie auf Ihren Verkehrsverbund schauen, der ja einer der größten Europas ist, was können die aufgestockte Dynamisierung und die eine Milliarde Euro mehr ab 2022 für den Schienenpersonennahverkehr und für den ÖPNV leisten? Und was braucht es aus Ihrer Sicht, um den ÖPNV auszubauen und seiner Aufgabe, Daseinsvorsorge zu betreiben, wirklich nachzukommen? Dann hätte ich noch eine Frage an Ralf Damde, den Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrates der DB Regio: Herr Damde, Ihre Kolleginnen und Kollegen sind überwiegend im Nahverkehr unterwegs. Grundsätzlich würden mich da die Anteile der DB Regio am Nahverkehr interessieren. Aber meine eigentliche Frage lautet: Helfen dem Nahverkehr die aufgestockte Dynamisierung und die eine Milliarde Euro mehr? Und meinen Sie, dass das Geld tatsächlich auch bei Ihnen ankommt? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Kollege Kröber! Dann hat als nächstes für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Donth das Wort.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich möchte mich zunächst auch bedanken, dass Sie heute da sind und auch für Ihre Statements, die sehr ausführlich und interessant sind. Leider werden wir uns damit nicht in der gebührenden Ausführlichkeit befassen können, weil ja schon morgen früh der Ausschuss wieder tagt und darüber entscheiden soll, damit diese Woche alles noch ins Gesetzblatt kommt. Aber ich glaube, wichtig ist, aus allen Statements kommt ja einheitlich heraus, dass die Erhöhung der Regionalisierungsmittel richtig und notwendig ist, dass wir als gemeinsames Ziel die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV haben. Allerdings lese ich auch überall heraus, dass bei der

Milliarde angezweifelt wird, ob die Höhe ausreichend ist. Deshalb jetzt auch nochmal von meiner Seite die Fragen, zunächst an Frau Leonard vom BDO. Ich möchte Sie einfach bitten, die Folgen dieses Gesetzes speziell für das Busgewerbe, das Sie ja vertreten, und vor allem das mittelständische Gewerbe, nochmal herauszuarbeiten. Wie ist es denn? Schildern Sie uns doch die aktuelle Lage des Gewerbes. Wie schätzen Sie das ein, werden diese zusätzliche Milliarde Euro und die Erhöhung der Dynamisierung ausreichen, damit perspektivisch vor allem auch kleinere und mittlere Busunternehmen ihren Betrieb nicht werden einstellen müssen? Dann würde ich gerne Herrn Dr. Schilling vom VDV fragen: Wie sehen Sie die Zukunft der eigenwirtschaftlichen Verkehre, die ja bereits stark unter Druck stehen? Teilen Sie die Kritik des Bundesrechnungshofes, dass die Bundesregierung mit dem Gesetzentwurf übereilig die Regionalisierungsmittel erhöhe, und zwar, ohne dass Vorgaben für den ÖPNV vereinbart würden, also kein Ziel oder ähnliches? Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Kollege Donth! Dann hat als nächstes die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort. Hier lege ich den Hut der Vorsitzenden ab und erteile mir selbst das Wort.

Abg. **Nyke Slawik** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Marion Jungbluth. Das 9-Euro-Ticket war ja ein großer Erfolg für viele Menschen in diesem Land. Das hat die Nutzung des ÖPNV sehr stark vereinfacht. Die Tarifzonen sind weggefallen. Das war ein großer Hit! Millionen von Menschen haben sich das zugelegt. Das Ticket hat auch in gewisser Weise eine Mobilitätsarmut in Deutschland sichtbar gemacht. Menschen, die sich vorher die Nutzung des ÖPNV nicht leisten konnten, haben berichtet, dass sie durch dieses Ticket zum ersten Mal in den Genuss von Mobilität gekommen sind. Jetzt haben sich Bund und Länder auf eine Fortsetzung des Tickets für einen etwas höheren Preis, nämlich zum Preis von 49 Euro, geeinigt. Es soll „Deutschlandticket“ heißen. Was ist aus Ihrer Sicht notwendig, um dieses Deutschlandticket auch zu einem guten Nachfolger des 9-Euro-Tickets zu machen, um es zu einem sozial gerechten Ticket zu machen, um es inklusiv zu machen und auch barrierefrei und gut nutzbar umzusetzen? Dann habe ich noch eine



zweite Frage an Sie: Was braucht es darüber hinaus für eine gute Ausstattung des ÖPNV im Sinne der Freundlichkeit für die Nutzenden, aber auch der Erreichbarkeit der Klimaziele in Deutschland und dass die Menschen auch wirklich ein gutes Angebot im ÖPNV haben, das sie nutzen wollen? Wie schauen Sie da auf die Finanzierungsbedarfe im ÖPNV, sodass die auch durch die öffentliche Hand ausreichend gedeckt werden?

Stellv. Vorsitzende: Dann hat als nächstes Herr Moncsek für die AfD-Fraktion das Wort.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Danke, Frau Vorsitzende! Guten Morgen und ebenfalls von mir vielen Dank, dass Sie heute hier sind! Meine erste Frage geht an Christiane Leonard vom Bundesverband deutscher Omnibusunternehmen. Die AfD-Bundestagsfraktion hat eine Anfrage, Drucksache 20/4283, zu den Auswirkungen insbesondere auf den Busfernverkehr an die Bundesregierung gestellt. Der Fernbusverkehr funktioniert bekanntlich eigenwirtschaftlich und ist ein gerne angenommenes Produkt. Die Antwort der Bundesregierung ist nichtssagend und zeigt erschreckend die Inkompetenz des Verkehrsministers. Sie lautet in etwa so: Das Deutschlandticket sei als ÖPNV-Angebot gedacht. Über die Auswirkungen auf den Fernverkehr habe man sich keine Gedanken gemacht. Und die Abstimmungen zu einer möglichen Integration der Fernbusanbieter seien noch nicht abgeschlossen. Die Antwort der Bundesregierung übersende ich auch gerne allen Teilnehmern per E-Mail, wenn es gewünscht ist. Meine erste Frage: Können Sie uns zum einen die zu erwartenden Auswirkungen auf den funktionierenden Fernbusmarkt schildern? Und welcher zusätzliche Subventionsbedarf ist zu erwarten, wenn die Fernbusse ebenfalls subventioniert werden sollen? Könnte das Problem gelöst werden, wenn regionale Tarifgrenzen eingeführt werden? Meine zweite Frage würde ich gerne an Herrn Dr. Jan Schilling vom VDV stellen. Sie haben zusammen mit der DB die Verlagerung von DB-Fern- und Regionalverkehr untersucht und kommen zum Ergebnis, dass rund zehn Prozent der Reisenden aufgrund des 9-Euro-Tickets vom ICE und IC gekommen sind. Fahrgäste sind nicht gleich Umsatz. Können Sie bitte Ihre Einschätzung mitteilen, wie hoch die Umsatzverluste für den DB-Fernverkehr sein werden und ob dieses Unternehmen deswe-

gen in die roten Zahlen gerät, wenn es nicht massiv die Ticketpreise im Fernverkehr erhöht, wir also im Jahr 2024 das Deutschlandticket mit höheren ICE-Fahrpreisen bezahlen müssen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Dann hat als nächstes die FDP-Fraktion das Wort, Kollege Abel.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Und auch ein ganz herzliches Dankeschön an alle Sachverständigen, die im Vorfeld auch schon ihre Stellungnahmen eingeschickt haben und uns, glaube ich, sehr viel spannende Lektüre über das Wochenende gegeben haben. Ich hätte vor einem Jahr nicht gedacht, wie oft und wie intensiv wir dieses Jahr über das Thema ÖPNV reden, in dieser und in anderen Runden. Ich glaube, das zeigt, dass das Thema wichtiger wird, dass es angegangen wird und dass wir hier endlich Reformen sehen, die seit langer Zeit – meines Erachtens nach – überfällig sind. Meine ersten zwei Fragen würde ich gerne an Dr. Stoffregen stellen. Die erste bezieht sich auf die Entkopplung der Trassen- und Stationspreise im Eisenbahnregulierungsgesetz von der Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel. Welche konkreten Vorteile ergeben sich daraus? Und sehen Sie einen anderen Weg, einen vergleichbaren Effekt zu erzielen? Die zweite Frage, weil es gerade auch schon mal angesprochen wurde, mit dem Deutschlandticket. Das Deutschlandticket wird ja neue Anforderungen an den Aufbau einer digitalen Ticketinfrastruktur in Deutschland stellen. Über das Deutschlandticket hinaus, welche Vorteile bzw. welche Chancen sehen Sie, diese Änderungen für den Nahverkehr der Zukunft zu nutzen? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Kollege Abel! Dann spricht als nächstes der Kollege Lutze für die Linksfraktion. Er ist digital zugeschaltet.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Guten Morgen aus dem sonnigen Saarbrücken. Ich habe eine Frage jeweils an den Kollegen von ver.di, Andreas Schackert, und an den Kollegen der EVG, Ralf Damde. Da geht es völlig überraschend ums Geld. Das bedeutet aus meiner Sicht, da sind sich ja hier fast alle einig, dass viel für den ÖPNV usw. getan wird. Der Streit geht ja bekanntlich bei der „Knete“ los. Deswegen meine Frage: Wir reden



heute ja über eine Milliarde Euro mehr für die Regionalisierungsmittel. Da würde mich mal von beiden interessieren, was glauben Sie denn, wie viel von dieser Milliarde tatsächlich bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ankommt. Und wie viel möglicherweise gebraucht werden würde, wenn man jetzt zum Beispiel noch ... Gewerkschaften haben ja manchmal so die Eigenschaften, Tarifierhöhungen zu fordern, dann gibt es noch Arbeitgeber, die dem dann auch noch zustimmen; also wird das alles noch ein bisschen teurer. Also was kommt da in Zukunft möglicherweise noch auf uns zu, Stichwort Inflationsausgleich, so ein bisschen als Minimum? Ist das über die eine Milliarde Euro irgendwie mit abgedeckt? Oder haben wir da im Januar den nächsten Tagesordnungspunkt, wenn es hier ums Geld geht? In dem Zusammenhang auch, weil das schon von anderen Kollegen angesprochen wurde, das 49-Euro-Ticket führt ja erstmal auch dazu, dass die bestehenden Busse und Bahnen mehr ausgelastet werden. Hier im Saarland gibt es auch viele, die völlig leer durch die Gegend fahren. Es gibt sicher andere Regionen, wo das auch so ist. Die Busfahrerinnen und Busfahrer interessiert es wenig, ob da drei Leute im Bus sitzen oder zwanzig. Aber wenn ich das mit dem sogenannten Deutschlandticket richtig verstanden habe, soll auch das Angebot insgesamt erhöht werden. Und mehr Busse und Bahnen bedeutet auch mehr Menschen, die die Dinger von A nach B fahren. Und da wäre auch meine Frage an die beiden Gewerkschaftsvertreter, sowohl ver.di als auch der EVG: Womit rechnen Sie denn da so im Großen und Ganzen? Was kommt denn da auf den Deutschen Bundestag und auf die Länder zu, wenn es um die Finanzierung geht? Damit man das auch tatsächlich seriös macht, was hier politisch alle wollen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Kollege Lutze! Dann gehen wir jetzt in die Antwortrunde. Wir gehen die Sachverständigen in alphabetischer Reihenfolge durch, das heißt als erstes hat Herr Castrillo vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr die Antwortmöglichkeit. An ihn ist eine Frage eingegangen. Herr Castrillo, Sie haben das Wort!

José Luis Castrillo (VRR): Vielen Dank und Grüße aus Gelsenkirchen. Leider habe ich aufgrund der Wetterlage und der Infrastruktur meine Anreise nach Berlin abbrechen müssen. Zum Thema „Dynamisierung und was bringt es“. Nochmal ganz

herzlichen Dank an alle, dass Sie uns in den letzten Krisenjahren, den Corona-Rettungsschirm zugestanden haben. Das war ein ganz wesentlicher Punkt. Es hing nun mal an der Finanzierung, dass wir die Daseinsvorsorge aufrechterhalten konnten. Auch die Entscheidung zur Strompreisbremse ist für viele Bereiche in dem Sektor existenziell und so ist es im Grunde auch mit dem Zuwachs der einen Milliarde und der Dynamisierung. Sie werden uns stark helfen, Bestandsverkehre abzusichern. Wir sind allerdings in einer historischen Situation, dass nämlich die Steigerungsrate der Dynamisierung mit drei Prozent – vielen Dank dafür – zwar erheblich ist, aber leider gilt das auch für die Aufwandssteigerung, die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur, Antriebstechnologieänderung, sodass wir heute noch nicht absehen können, ob diese Finanzmittel für die ambitionierten Ziele reichen, nämlich die Finanzierung der Bestandsverkehre, die Schaffung der Robustheit. Sie alle bekommen es ja auch tagtäglich mit, wenn Sie unser System nutzen, wie notwendig es ist, die Bestandsverkehre anders zu gestalten und dass das dann auch am Ende viel mit den Themen Infrastruktur, Fuhrpark und Personal zu tun hat. Also von der Seite ist das ein richtiger Schritt in die richtige Richtung. Allerdings kann ich leider aufgrund der historischen Rahmenbedingungen und einer dynamischen Entwicklung, die keiner absehen kann, noch nicht Entwarnung geben, inwieweit wir damit Bestandsverkehre absichern können. Wir müssen sicherlich, um die Mobilitätswende anzugehen, zwischen Bund, Land und Kommunen noch einen weiteren Mobilitätspakt abschließen, weil man heute schon absehen kann, dass zwar die historischen Zuwachsraten, die Sie entschieden haben oder entscheiden werden, zwar beeindruckend sind, aber für die Mobilitätswende nicht ausreichend sind. Daseinsvorsorge: Was ist zu tun? Ich glaube, der Dreiklang ist klar, wir haben immer als Branche gesagt, eigentlich erstmal das Angebot absichern, ausweiten, um dann letztendlich auch den Kundenservice zu entwickeln. Jetzt gehen wir den Schritt mit dem Deutschlandticket, es schnellstmöglich in die Umsetzung zu bekommen. Ich hoffe, dass wir diesen Dreiklang dann auch hinbekommen, nämlich die Angebote erhalten und das Angebot erweitern. Das ist für die Daseinsvorsorge, aber auch für eine Änderung des Modal Split, die wir alle zusammen wollen, extrem wichtig. Vielen Dank!



Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Castrillo! Dann hat als nächstes Herr Damde für den Gesamtbetriebsrat der DB Regio das Wort. An Sie wurden zwei Fragen gestellt, dementsprechend haben Sie acht Minuten Zeit für Ihr Statement.

Ralf Damde (DB Regio): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren, lieber Martin Kröber, lieber Thomas Lutze, vielen Dank! Kurz zu mir: Ralf Damde, ich bin der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der DB Regio AG. Wir vertreten 43.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im öffentlichen Personennahverkehr, sowohl Schiene als auch Bus. Bereits seit 1991 bin ich in der Interessenvertretung unterwegs, war früher mal Betriebsratsvorsitzender in Saarbrücken, sitze in den Aufsichtsräten bei der DB Regio AG, aber auch im Konzernaufsichtsrat der Deutschen Bahn AG und bin Mitglied des Bundesvorstands der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft.

Grundsätzlich finde ich es wichtig, dass die Ampelkoalition in diesem Jahr Regionalisierungsmittel erhöht und ab dem kommenden Jahr die Dynamisierung von 1,8 auf 3 Prozent erhöhen möchte. Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die DB Regio hat derzeit, um konkret darauf einzugehen, Kostensteigerungen von 60 Prozent im Bereich der Schiene und 30 Prozent im Bereich des Busses. Wir werden darauf achten, dass diese zusätzlichen Gelder, wenn sie denn kommen, in die gestiegenen Energiekosten, aber auch in das so dringend benötigte Personal fließen. Bevor ich aber zu den Auswirkungen in der Zukunft komme, möchte ich noch einmal einen kurzen Blick zurück wagen. Für mich ist die heute diskutierte Veränderung des Regionalisierungsgesetzes eng verbunden mit dem Nachfolgeticket des 9-Euro-Tickets, mit dem 49-Euro-Ticket, dem sogenannten Deutschlandticket. Das ist der richtige Weg. Ich persönlich finde das einen guten ersten Schritt, denn die Tickets werden die Bedeutung des ÖPNV und des SPNV und damit unserer Arbeitsplätze nochmal steigern. Aber es fehlt eine Ausweitung des Angebots. Es werden viel mehr Pendlerinnen und Pendler in unseren Zügen zu den Hauptverkehrszeiten erwartet. Diese Menschen brauchen mehr Fahrzeuge, mehr Personal in den Bussen und Zügen und im Gesamtsystem Eisenbahn. Außerdem braucht es den Ersatz ausgefallener Züge und Busse. Ich möchte noch einmal kurz auf das Vorgängerticket eingehen. Das 9-

Euro-Ticket war deshalb so besonders, weil es so günstig und einfach war. Der extrem niedrige Preis hat augenscheinlich für Überfüllung gesorgt, so der erste Eindruck. Es gab Bilder von Menschenmassen auf Bahnsteigen, Regionalzüge, die geräumt werden mussten. Vereinzelt konnten Bahnen nicht abfahren. Vor allem am ersten Wochenende, an Pfingsten, war das der Fall. Aber ich habe Ihnen die Daten mitgebracht, die zeigen, dass es nicht nur an Pfingsten extrem voll war, sondern auch an anderen Tagen. Am Pfingstwochenende 2019, also vor Corona, waren 0,7 Prozent der Nahverkehrszüge der DB Regio überfüllt. Am Pfingstwochenende 2022 waren es circa 3,5 Prozent. Im Gesamtzeitraum des 9-Euro-Tickets sind am Tag 400 Züge überfüllt gewesen. Das sind rund 4 Prozent der Zugfahrten. Dabei stieg die Nachfrage, sowohl auf klassischen Pendlerrelationen, als auch auf touristischen Strecken, sodass die gestiegene Nachfrage als hauptsächliche Ursache festzumachen ist. Aber auch jede vierte Meldung ist auf die Mitnahme von Fahrrädern zurückzuführen. Es liegt also an mangelnder Flexibilität und zum anderen an mangelnder Kapazität. Für uns ist klar, wir dürfen eine Debatte über den Preis nicht nur mit Blick auf überfüllte Züge führen, sondern müssen uns grundsätzlich Gedanken über unsere Spitzenlasten machen. Das Ticket hat ja gezeigt, die Menschen wollen den ÖPNV, nur das Angebot passt nicht zum Bedarf. Genau das schreckt viele Kundinnen und Kunden ab und geht auf Kosten der Gesundheit meiner Kollegen.

Deshalb habe ich folgende Vorschläge, was mit den heute und hier zusätzlich vorgesehenen Mitteln nun gemacht werden sollte. Das Angebot muss deutlich ausgeweitet werden, insbesondere im ländlichen Raum. Wir brauchen eine Garantie für ein Angebot an öffentlichem Verkehr. Auf stark frequentierten Strecken kommt es zu Problemen mit Personal und Material, weil die Fahrzeuge zu klein für Spitzenzeiten sind und die Personaldecke nur für die Normallast ausgelegt ist. Es muss mehr Personal eingestellt werden. Es braucht einen bundesweiten Fahrzeugpool, aus dem zu Spitzenzeiten zum Beispiel Fahrradzüge in die jeweiligen touristischen Hochburgen ausgeliehen werden können, sollten und müssten. Die Verkehrsunternehmen müssten bereits in der Ausschreibungen verpflichtet werden, genügend Ersatzteile für Fahrzeuge und ausreichend Personal sowie Ausbildung bereitzuhalten. Daher muss die



„Geiz-ist-geil-Mentalität“ bei Ausschreibungen endlich der Vergangenheit angehören. Wenn wir eine Energie- und Verkehrswende wollen, dann brauchen wir ein qualitativ hochwertiges Angebot. Das geht nur, wenn wir in den Ausschreibungen auf Qualität als finales Kriterium setzten und das muss finanziert werden. Dass die Regionalisierungsmittel jetzt in der Krise steigen, zeigt für mich, dass Ihnen hier im Bundestag die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs nachhaltig bewusst geworden ist. Ich hoffe, dass ich alles beantwortet habe, konkrete Zahlen für das, was wir zusätzlich brauchen. Ich glaube, der Deckel muss weg und dann ist das alles soweit safe. Dankeschön!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes hat Frau Jungbluth für die Verbraucherzentrale Bundesverband das Wort. An Sie wurden zwei Fragen gestellt, also acht Minuten Antwortzeit.

Marion Jungbluth (vzbv): Vielen Dank, sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Einladung und für diese wichtige Anhörung! Vielen Dank auch, dass Sie Verbraucher- und Fahrgastverband, also jetzt in meiner Person, beteiligt haben, weil dieser Streit ums viele Geld natürlich eigentlich darum geht, dass man den Menschen ein Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen möchte, das sie begeistert, das sie zufriedenstellt, das sie gerne nutzen und sie damit auch klimaverträglich unterwegs sind. Es ist immer mal wichtig, das auch wieder zu betonen, dass es nicht nur um Geld und mehr Geld und wieviel Geld geht, sondern eigentlich, um das was hinten rauskommt. Sie haben gerade auch nochmal so schön dran erinnert, was wir eigentlich diesen Sommer erlebt haben. Es haben ja auch viele von einem Nahverkehrssommermärchen gesprochen. Es waren wirklich drei Monate, in denen die Leute mit Begeisterung Busse und Bahnen ausprobiert haben, wo sie einmal neue Ziele angesteuert haben und sich für den ÖPNV auch ein bisschen erwärmen konnten. Ich kenne mich im Fußball nicht so gut aus, um irgendwelche WM-Vergleiche zu ziehen, aber das Deutschlandticket, was jetzt praktisch vor der Verabschiedung steht, darf nicht zu einer Mogelpackung werden. Der Kollege hat es schon richtig gesagt. Was war das Tolle am 9-Euro-Ticket? Es war supereinfach! Es war supergünstig! Es hat super Spaß gemacht! Das Deutsch-

landticket ist jetzt bundesweit gültig. Das ist wirklich herausragend und besonders an diesem Ticket, denn das macht es den Leuten einfach, auch mal über die Verbundgrenze in andere Regionen zu fahren und dort den ÖPNV zu nutzen, ohne dieses bekannte „ÖPNV-Abitur“ machen zu müssen oder einfach auch ein falsches Ticket zu buchen, weil sie mit den Automaten und den Tarifstrukturen nicht klarkommen. Deswegen möchte ich gerne betonen, das Deutschlandticket haben Sie sich selber eingebrockt, das sage ich jetzt an alle Anbieter, weil dieser Tarifdschungel es ist seit über zehn Jahren bekannt, dass das ein abschreckendes Erlebnis für die Menschen im ÖPNV ist. Und die Anbieter haben es nicht hingekriegt, die Tarife und Beförderungsbedingungen so zu vereinfachen, dass es den Leuten möglich ist, den ÖPNV zu nutzen. Deswegen ist es vielleicht sehr richtig, dass Sie sich jetzt das selber eingebrockt haben. Und für die Menschen ist es eine wichtige Voraussetzung, wirklich einen einfachen ÖPNV zu haben. Der ÖPNV oder bzw. das Deutschlandticket, was jetzt kommen wird, ist natürlich mit 49 Euro weit davon entfernt, so günstig zu sein, wie das 9-Euro-Ticket, das wir diesen Sommer hatten. Für einige, besonders für Pendler, die jetzt schon den ÖPNV nutzen, wird es eine super Entlastung sein. Wir haben große Zweifel daran, dass das viele Leute neu in den ÖPNV bringen wird, weil der Preis dafür im Monat doch noch ganz schön hoch ist. Dann heißt es ja auch, es ist der Einstiegspreis. Also es besteht die Gefahr, dass der Preis irgendwie in drei, vier Monaten oder Ende des Jahres wieder erhöht wird. Das wäre natürlich wirklich ein Preisschock und auch in der Energiepreiskrise jetzt nicht angemessen. Es dürfen auch nicht alle anderen Preise irgendwie jetzt einfach ansteigen, weil es noch viele Leute geben wird – Frau Leonard hat das in der Stellungnahme geschrieben –, die wirtschaftlich auch gucken, ob das Ticket sich lohnt und vielleicht dann doch noch auf Einzeltickets gehen. Wenn die jetzt alle massiv teurer werden, wäre das auch negativ für die Menschen und für den ÖPNV als Verkehrsalternative zum eigenen Auto. Und wir brauchen auch bundesweit Sozialtickets. Es gibt einen Dschungel an Sozialtickets, die teilweise sehr günstig sind, teilweise sehr kompliziert und teilweise gar nicht vorhanden. Also das wäre der nächste Schritt für das Deutschlandticket. Wir brauchen ein Deutschlandsozialticket, damit das



für alle zu einem finanziell attraktiven Preis zur Verfügung steht. Wir haben 19 Euro vorgeschlagen, das wäre auch sicherlich eine Erleichterung für alle, die wenig Geld zur Verfügung haben. Das Ticket ist auch nicht so einfach, wie das 9-Euro-Ticket, das man einfach überall kaufen konnte, ob Papier oder in der App oder sonst wie. Davon rückt man jetzt auch wieder ab, sondern es soll ja nur digital sein, wobei das Digitale auch noch nicht so ganz klar ist. Wir wehren uns dagegen bzw. gehen davon aus, dass es nicht nur für Leute gemacht ist, die auch ein Smartphone nutzen und eine App, sondern dass man es auch weiter am Schalter kaufen kann, weil es einfach Leute gibt, die kein Smartphone haben oder kein Smartphone für ihre Mobilität nutzen wollen. Und auch die Abo-Pflicht ist uns ein Dorn im Auge, weil das natürlich auch wieder der Vereinfachung entgegensteht, die wir uns vorstellen. Wenn ich mich verpflichten muss und vielleicht monatlich nicht so einfach kündigen kann, ist das keine Vereinfachung. Wir gehen davon aus, dass es einen Kündigungsbutton gibt. Wenn ich digital kaufe, kann ich mit zwei Klicks auch wieder digital kündigen. Und es muss monatlich buchbar sein, aber auch so, dass ich es ohne zusätzliche Kosten für einen Monat abbestellen kann und vielleicht dann am übernächsten Monat wieder bestellen kann. Das sind die Mindestvoraussetzungen, damit es überhaupt ein bisschen Ähnlichkeit mit dem 9-Euro-Ticket hat und nicht irgendwie doch noch eine Mogelpackung wird. Es ist auch kein direktes Nachfolgeticket, weil wir wissen alle, wir warten jetzt schon Monate auf den Start. Und auch jetzt ist der Start noch nicht ganz klar, ob das der 01.04. oder der 01.05. wird.

Wir brauchen auch eine Zeitenwende für den ÖPNV. Der ÖPNV darf nicht mehr der sein, der er in der Vergangenheit war, sondern er muss wirklich komplett anders werden. Deswegen brauchen wir nicht nur den attraktiven Preis, sondern den Ausbau- und Modernisierungspakt, der ja auch im Koalitionsvertrag steht, wo das Verkehrsministerium, Bund und Länder schon eine ganze Menge gute Arbeit machen. Davon bin ich überzeugt. Wir finden es ein bisschen schade, dass das so hinter verschlossenen Türen passiert, wünschen uns da auch eine Beteiligung von Fahrgast- und Verbraucherbänden. Und wir wünschen uns wirklich auch, dass die Finanzierung an das Ergebnis für die Menschen gekoppelt wird. Das heißt, wir

brauchen Erreichbarkeits- und Qualitätskriterien und die müssen durch ein unabhängiges Monitoring kontrolliert werden. Und die Finanzierung muss auf neue Füße gestellt werden. Die Kritik des Bundesrechnungshofs ist ja schon angesprochen worden. Da gibt es eine ganze Menge zu tun, sodass das Geld, das dann in den ÖPNV fließt – und wir sind der Auffassung, wir brauchen da wirklich auch einen Rummus, der da reingeht, also wir brauchen viel Geld –, der aber dann auch dazu führt, dass überall ein ÖPNV-Angebot verfügbar ist und die Leute auch mit der Qualität, mit den Informationen zufrieden sind.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Jungbluth! Die nächste ist Frau Leonard vom BDO. An Sie sind zwei Fragen gestellt worden, also auch für Sie acht Minuten Antwortzeit.

Christiane Leonard (BDO): Sehr geehrte Frau Vorsitzende, vielen Dank für die Einladung und auch für die Fragen! Ich bin gefragt worden, wie sich die Situation im privaten Omnibusgewerbe gestaltet und wie die Unternehmen durch die Zeit der Krise kommen oder bis dato gekommen sind. So nehme ich die Frage vom Herrn Donth mal an. Dazu will ich sagen, wir sind ja jetzt bereits am Ende des dritten Krisenjahres. Wir haben zwei Jahre der Pandemie hinter uns, von der natürlich das private Omnibusgewerbe – wie andere auch – aber eben doch sehr extrem betroffen war. Das liegt auch daran, dass wir kleine Unternehmen vertreten, die oftmals auch Mischbetriebe sind, die Touristik und ÖPNV gleichermaßen betreiben. Und auch wenn es wieder so fern scheint, will ich nochmal daran erinnern, dass wir Reiseverbote hatten und für die Unternehmen Schließungsverfügungen gegolten haben. Die Unternehmen haben also schwere Zeiten hinter sich. Ich will das deswegen sagen, weil bei der nächsten Krise, die ja im Februar dann mit dem kriegerischen Angriff auf die Ukraine über uns hereinfiel, doch ein gewisser Unterschied erkennbar ist. Während bei den Corona-Hilfen das Geld doch irgendwie bei den Unternehmen ankam – am Anfang ein bisschen schleppend, später dann mehr, sowohl bei den Touristikern, als auch bei den ÖPNV-Unternehmen über den Rettungsschirm, der ja heute auch ein Stück weit mitdiskutiert wird –, ist das bei den Kosten durch den Krieg, die hohen Energiekosten, die gerade auch im Dieselmotorenbereich stark angestiegen sind, eben nicht so der Fall, um nicht



zu sagen, kaum der Fall. Es hätte mehrere Möglichkeiten gegeben, den Unternehmen nochmal gezielt unter die Arme zu greifen. Einmal beim Energiekosten-Dämpfungsprogramm. Da haben es zum Beispiel andere Länder wie Österreich so gemacht, dass auch bei den Dieselpreisen unterstützt wurde und eben nicht nur bei Strom und Gas, so wie bislang in Deutschland. Auch wenn wir bei den Bussen stark in die Elektrifizierung gehen und unsere Flotten immer weiter elektrifizieren, ist natürlich der allergrößte Hauptanteil der Fahrzeuge immer noch dieselbetrieben und der Dieselpreis ist bekanntlich immer noch sehr hoch. Vor dem Hintergrund gibt es da aus diesem eigentlich sehr geeigneten Programm – was ja auch von der EU-Kommission so vorgesehen war, zur Unterstützung –, überhaupt keine Hilfe für Busunternehmen. Das ist das eine. Und Sie kennen ja auch die Diskussion zwischen Bund und Ländern und es ist auch ein Teil dieser Diskussion heute hier. Die Länder hatten vom Bund gefordert, auch bei den Personal- und Energiekosten 1,65 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen und man hat sich ja dann eben geeinigt. Diese eine Milliarde Euro und die Dynamisierung, über die wir heute hier verhandeln, begrüßen wir vor dem Hintergrund natürlich absolut. Das ist keine Frage. Aber bei den Dieselpreisen werden die Unternehmen bislang komplett alleine gelassen. Es gibt überhaupt keine Hilfen an der Stelle und jetzt kommt das 9-Euro-Ticket – und wir haben jetzt auch sehr viel schon über das 49-Euro-Ticket, das Deutschlandticket, gesprochen, was in Zukunft kommt –, ja eben noch hinzu. Und das hat die Diskussion über die eigentlichen Probleme im Gewerbe aus meiner Sicht total verlagert. Wir diskutieren jetzt immer über diese Tickets, die sicherlich auch sinnvoll sein können, wenn sie denn vernünftig gemacht werden. Aber das eigentliche Problem, die hohen Kosten bei den Unternehmen, die werden nicht angegangen. Deswegen hilft aus unserer Sicht auch so ein Ticket wenig, wenn die Unternehmen dann bei den hohen Kosten im Regen stehen gelassen werden. Das ist momentan leider immer noch der Fall. Und da kommt es natürlich auch auf die Umsetzung an, die ja noch nicht geklärt ist. Wir werden vielleicht im nächsten Jahr möglicherweise in dieser Konstellation wieder hier sitzen, wenn es um das Deutschlandticket geht. Da ist ja bislang außer dem finanziellen Rahmen inhaltlich noch nicht so viel geklärt. Es gibt noch

offene Fragen mit der Kommission. Das heißt, die eigentliche Frage, wie kommt das Geld an die Unternehmen, ist bislang noch nicht geklärt. Es ist bislang nur geklärt, dass man die Finanzierung zwischen Bund und Ländern sicherstellen will, wenn dann alle Berechnungen so stimmen. Aber wie das Geld eigentlich an die Unternehmen kommt, da haben wir noch keine Aussagen. Das ist aber für die Unternehmen natürlich das Wichtigste, denn sie müssen das Ticket ja einführen.

Jetzt ist schon sehr viel zum 49-Euro-Ticket gesagt worden. Ich will aber auch nochmal ganz kurz ein neues Feld aufgreifen und die Frage von Herrn Moncsek dazu beantworten. Er spricht den Fernlinienverkehr an und man muss sagen, wenn man so einen Eingriff vornimmt, also wenn man wirklich so ein Novum wie das 9-Euro-Ticket für die drei Monate einführt oder auch in Zukunft das Deutschlandticket, dann hat das natürlich enorme Auswirkungen auf alle Bereiche. Wir haben beim 9-Euro-Ticket gemerkt, dass gerade die touristischen Bereiche, im Übrigen auch die Reisebusunternehmen, die Städte- und Tagesfahrten anbieten, massiv betroffen waren. Das ist ja auch hier besprochen worden. Es war ein touristisches Ticket, das heißt die touristischen Destinationen waren auch ein Ziel für die Konsumenten des 9-Euro-Tickets und werden es sicherlich auch beim 49-Euro-Ticket sein. Deswegen muss man schon auch eine Rechtsfolgenabschätzung machen und fragen, wie wirkt sich das denn auf andere Bereiche aus. Und beim Fernlinienverkehr hat sich das, wie bei der Touristik, massiv schlecht ausgewirkt. Und während der Regionalverkehr mit der Bahn ja Teil des 9-Euro-Tickets war und auch beim 49-Euro-Ticket sein wird, ist der Fernbus überhaupt nicht berücksichtigt gewesen. Vor dem Hintergrund kann man schon die Frage stellen, ob es nicht sinnvoll wäre, den Fernbus auch einzubeziehen. Ich bin gefragt worden, was das kosten wird. Das ist im Vergleich zur Höhe der Regionalisierungsmittel, über die wir alleine heute sprechen, sehr gering. Das sind 30 bis 50 Millionen Euro im Jahr, die von Flixbus berechnet wurden, was es denn kosten würde, wenn man den Fernlinienverkehr einbezöge. Vor diesem Hintergrund sollte man das tatsächlich nochmal bedenken, insgesamt die Situation beim 49-Euro-Ticket nochmal bedenken. Denn aller Voraussicht nach wird das Gesetzgebungsverfahren ja wieder – auch wie hier – in einem verkürzten Verfahren stattfinden. Ich glaube,



hier und heute ist das nicht so problematisch, weil es, glaube ich, niemanden gibt, der gegen die Erhöhung der Regionalisierungsmittel wäre. Ich habe jedenfalls solche Stimmen hier in dieser Runde noch nicht gehört. Aber beim 49-Euro-Ticket sehen wir natürlich, wenn das nicht gut umgesetzt wird und wenn nachher beihilferechtliche Probleme bestehen und die Unternehmen in die Rückzahlungsverpflichtung kommen, also wenn dort was gezahlt wird, was beihilferechtlich nicht in Ordnung ist, dann müssen die Unternehmen das zurückzahlen. Das würde natürlich private Unternehmen, aber auch andere Unternehmen, sehr schwer treffen, wenn das der Fall wäre. Deswegen halte ich ein verkürztes Verfahren an der Stelle für nicht gerechtfertigt. Vielen Dank!

Stell. Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Leonard! Als nächstes hat Herr Schackert für ver.di das Wort. An Sie ist eine Frage gestellt worden, dementsprechend haben Sie vier Minuten.

Andreas Schackert (ver.di): Vielen Dank für das Wort, Frau Vorsitzende! Auch vielen Dank für die Einladung und die Frage. Ich habe mir zwei Fragen aufgeschrieben, aber ich bekomme das auch in vier Minuten hin. Die erste Frage war: Wieviel von der Milliarde Erhöhung kommt bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an? Die kann man ganz einfach beantworten. Man guckt jetzt, wie hoch ist der Personalkostenanteil im Schienenpersonennahverkehr und entsprechend kommt natürlich dieser Anteil der Milliarde bei den Mitarbeitern an. Aber das ist, glaube ich, nicht die Stoßrichtung der Frage, sondern die Stoßrichtung ist ja eine andere und die ist berechtigt. Ist denn bei der Festlegung dieser Erhöhung berücksichtigt worden, dass auch die Löhne der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angepasst werden müssen? Die sind von der Inflation natürlich genauso betroffen, wie die Einkäufer der ÖPNV-Unternehmen. Da muss ich ganz klar sagen – das steht auch in unserer Stellungnahme –, das ist ganz offensichtlich nicht passiert. Wir wissen ja, was der Festsetzung dieser Zahl vorausging. Der Festsetzung ging voraus eine aus unserer Sicht belastbare Berechnung des VDV, dass inflationsbedingte Mehrkosten von 1,65 Milliarden Euro pro Jahr in diesem und nächsten Jahr bei den ÖPNV-Unternehmen anfallen werden. Davon ist jetzt eine Milliarde unmittelbar durch die Regionalisierungsmittel finan-

ziert. Andere sind möglicherweise oder hoffentlich über andere Wege abgesichert. Die Berechnung des VDV hat aber explizit nicht berücksichtigt, dass auch die Personalkosten steigen müssen, allein um die Bezahlung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Inflation anzupassen. Das bedeutet, dass das Geld dafür jetzt auch nicht in dieser Erhöhung drinsteckt. Und das bedeutet am Ende, dass den Unternehmen dieses Geld fehlt und dass sie sich Gedanken machen müssen – denn die Lohnerhöhungen werden kommen, wir haben dieses Jahr Lohnerhöhungen tarifiert, wir werden nächstes Jahr welche tarifiieren –, wie sie das finanzieren. Ich nehme das natürlich als Angebot, wenn es heißt, im Januar rufen wir das Thema nochmal auf. Das wäre die klügste Lösung, das im Januar nochmal aufzurufen und nachzuschießen. Wenn das nicht passiert, werden wir erleben, was wir dieses Jahr auch schon erlebt haben, nämlich Einschränkung von Leistungen. Die Unternehmen werden gar nicht in der Lage sein, die Leistungen, die sie eigentlich fahren müssten, zu fahren, weil das Geld nicht da ist, um die Beschäftigten zu bezahlen. Ich kann da natürlich eigentlich nur über den SPNV sprechen, weil die Regionalisierungsmittel im Schwerpunkt nur für den SPNV ausgereicht werden. Aber ich will dazu sagen, dass aus unserer Sicht schon länger ein starker Kritikpunkt am Regionalisierungsgesetz ist, dass wir dieselben Probleme im ÖPNV der Kommunen haben und dass auch dort die Finanzierung schwierig ist und dass aus unserer Sicht es auch eine Aufgabe des Bundes ist, hier zu unterstützen. Denn wir werden sonst in den nächsten Monaten hier noch mehr als im SPNV erleben, wie schwierig es wird, die Verkehre aufrecht zu erhalten.

Die zweite Frage lautete: Wenn das 49-Euro-Ticket kommt und damit auch eine Angebotserhöhung verbunden sein soll, was soll das mehr kosten? Die Frage kann ich natürlich nicht konkret beantworten, weil ja dafür erstmal beantwortet werden muss, welche Angebotserhöhung kommen soll. Denn die aktuelle Finanzierung des 49-Euro-Tickets sieht ja nur eine Finanzierung auf Basis des bestehenden Angebots vor. Eine Ausweitung des Angebotes müsste extra finanziert werden. Auch das ist im Gesetz nicht vorgesehen.

Stell. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schackert! Das mit den zwei Fragen erklärt sich so: Kollege Lutze hatte mehr Fragen gestellt als vorgesehen.



Es sind zwei Fragen an eine Sachverständige bzw. einen Sachverständigen oder eben je eine Frage an zwei Sachverständige möglich, sodass in der Summe maximal acht Minuten Redezeit pro Abgeordneter bzw. Abgeordnetem vergeben werden. Herr Lutze, Sie hatten insgesamt vier Fragen verteilt, zwei Fragen an zwei Sachverständige. Das ist mehr als vorgesehen. Deswegen, Herr Schackert, hatte das Ausschusssekretariat bei Ihnen dann nur eine Frage für die Redezeit mitgezählt. Als nächstes hat Dr. Schilling für den VDV das Wort. An Sie wurden zwei Fragen gestellt, das heißt acht Minuten Antwortzeit.

Dr. Jan Schilling (VDV): Vielen lieben Dank, auch für die Gelegenheit hier zu sprechen und für die Einladung! Herr Donth hat den Bundesrechnungshof angesprochen und das Thema „Zukunft der Eigenwirtschaftlichkeit“. Ich erachte die Äußerung des Bundesrechnungshofs, dass es eine vorzeitige Erhöhung sei, in aller Offenheit, als schwierig, denn wir haben eine Zeitenwende – Frau Leonard hat das schon erwähnt – und das ist auch das, was wir in der Branche sehen. Seit dem 24. Februar sind uns sowohl die Kosten beim Strom, in der Beschaffung und beim Diesel massiv davongelaufen, sodass wir eigentlich über den Sommer massiv die Befürchtung hatten, dass wir in Angebotskürzungen eintreten müssen, wenn nichts passiert, wenn dort keine Erhöhung erfolgt. Von daher sind wir sehr dankbar – und das möchte ich nochmal ausdrücklich sagen –, dass diese Erhöhung der Regionalisierungsmittel so gekommen ist, auch rückwirkend für 2022, weil das tatsächlich in Richtung Bestandssicherung ein sehr wichtiger Schritt ist, den der Bund getan hat. Das kann ich also in dem Sinne nicht als vorzeitig sehen, sondern würde sagen, es war höchste Eisenbahn, weil natürlich die Planungen bereits fortgeschritten sind und den Unternehmen in den konkreten Wirtschaftsplanungen auch schon Angebotskürzungsszenarien von ihren Eigentümern abgefordert worden sind. Von daher glaube ich, hat man jetzt für die nächsten zwei Jahre eine Perspektive in Richtung Bestandssicherung. Es war sehr wichtig, eine Planbarkeit herzustellen, auch um die Funktionsfähigkeit der Branche nach vorne hinaus in Richtung Klimaschutz, in Richtung Angebotsoffensive herzustellen, sodass ich sagen würde, das ist volkswirtschaftlich auch sehr sinnvoll ausgegebenes Geld. Es ist aber aus meiner

Perspektive dann eben auch ein Teil von Krisenpolitik, in der wir uns aktuell irgendwie befinden. Von daher ist es auch eine wichtige Weichenstellung, die der Bund vorgenommen hat, auch mit der Dynamisierung, die, glaube ich, unterhalb dessen liegt, was wir aktuell sehen und auch unterhalb der 4,8 Prozent aus dem Ausbau- und Modernisierungspakt – die aus dieser Unter-AG Finanzierung mit 4,8-mal bezeichnet worden sind. Aber es ist ein sehr wichtiger Schritt. Ich möchte noch mal etwas Wichtiges betonen. Es ist ja nicht nur der Bund für den ÖPNV zuständig, sondern es sind auch an dem Punkt die Länder, sodass mein Appell in diese Richtung geht, dann eben dem Signal des Bundes auch Folge zu leisten und aus den Ländern auch eigene Haushaltsmittel in die ÖPNV-Finanzierung zu geben und das aufzufüllen, was am Ende berechnet und notwendig ist, um eben auch eine Vollfinanzierung der Kosten sicherzustellen.

Was ich von den Äußerungen des Rechnungshofs nachvollziehen kann, ist natürlich die Frage, wie gehen wir weiter mit den Regionalisierungsmitteln um. Ist das, was wir bisher haben, tatsächlich für den Ausbau- und Modernisierungspakt das Richtige? Ich glaube, das wird man nochmal neu diskutieren müssen. Was wir jetzt sehen, ist aus meiner Sicht tatsächlich diese Bestandssicherung. Wenn man in Ausbau und Modernisierung geht, dann hat auch der Bund aus meiner Sicht schon eine originäre Verantwortung für Klimaschutz und Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, wo er auch seinen Beitrag mit leisten muss und gleichzeitig muss man dieses Gleichgewicht der Mischfinanzierung zwischen Bund und Ländern austarieren und angemessene Regelungen im Regionalisierungsgesetz finden, die aus meiner Perspektive auch einen Ausbau des Gesamtsystems sicherstellen. Weil, das besteht im Übrigen nicht nur insbesondere aus dem SPNV, sondern eben auch aus den Busverkehren. Weil der Kunde ja nicht von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von zuhause zur Arbeit und wieder zurück will. Von daher glaube ich, ist es notwendig, dass, wenn man über Ausbau und Modernisierung und den Ausbau- und Modernisierungspakt spricht – was ja dann noch in dieser Legislaturperiode aussteht und zu tun wäre –, wenn man die konkrete Ausgestaltung dann miteinander diskutiert, wird man diese Perspektive nochmal einnehmen müssen



und gucken, was man sich von der Kritik des Bundesrechnungshofs zu eigen macht. Es ist allerdings auch schon ein sehr weites Verständnis, das man da in dieser ganzen Frage hat, dass ich da an dem Punkt wahrnehme, sodass ich vor allem nochmal Werbung dafür machen will, das möglichst auch schnell anzugehen, weil die Branche Planbarkeit braucht. 2030 ist wirklich mit 50 Prozent CO₂-Emissionsminderung jetzt schon massiv ambitioniert. Jetzt sind wir in einer Phase, wo wir sehr dankbar für diese Krisenprogramme sind, Corona, aber eben jetzt auch dafür, durch die kriegsbedingten Kosten durchgebracht und durchgeführt zu werden. Aber die Ausbauperspektive wird sich dann tatsächlich erst in 2024/2025 richtig konkretisieren können und dafür braucht man eine Planungssicherheit, damit eben Busse bestellt werden können, Fahrzeuge bestellt werden, Personal akquiriert werden kann. Von daher ist das Thema „Planbarkeit“ für uns ein ganz wichtiger Punkt. Ich glaube, als Grundlage ist das VDV-Leistungskostengutachten sicherlich von den verkehrswirtschaftlichen Fragen her geeignet. Da wird man sich sicherlich den Kostenteil nochmal anschauen müssen, weil wir eben, als wir damals gerechnet haben, eben nicht diese Kostensteigerungen, die durch den Ukraine-Krieg jetzt bedingt sind, absehen konnten. Von daher muss man sich das nochmal anschauen. Das Ganze steht dann auch im Zusammenhang mit dem Thema „Zukunft der Eigenwirtschaftlichkeit“. Bevor wir uns jetzt wieder irgendwie in PBefG-Debatten begeben, will ich ganz deutlich machen, dass das aus meiner Sicht, die Frage der Zukunft der Eigenwirtschaftlichkeit, kein Gegenstand des Ordnungsrahmens des PBefG ist, sondern tatsächlich durch eine Antriebswende begründet ist, durch steigende Personalkosten, aber eben auch durch steigende Betriebskosten, sodass ich aber over all nach vorne hinaus sagen muss, dass sich das Thema „Eigenwirtschaftlichkeit“ auf dem Rückzug befinden wird. Das sehen wir an dem Punkt, weil Kostensteigerungen sowohl in der Antriebswende, als auch in den Betriebskosten tatsächlich eigenwirtschaftliche Verkehre sukzessive immer weiter erschweren, sodass ich am Ende davon ausgehe, dass wir zum Ende der Dekade hier das Thema „Direktvergaben und Ausschreibungen“ mit vielleicht noch einzelnen Linien im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit sehen. Aber da werden sich Marktverschiebungen abzeichnen. Die

haben nichts mit dem Ordnungsrahmen zu tun, sondern die haben vor allem eben etwas mit den Veränderungen der Rahmenbedingungen zu tun. Dieser Transformationsprozess ist einfach nicht allein unternehmerisch finanzierbar. Das muss klar sein. Die öffentliche Hand steht in einer besonderen Verantwortung, diesen Transformationsprozess dementsprechend zu unterstützen.

Herr Moncsek, Sie hatten gefragt, Verlagerungswirkung durch das 9-Euro-Ticket. Sie hatten zehn Prozent genannt. Das war die Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV durch das 9-Euro-Ticket. Wenn ich mich recht erinnere, lag die Verlagerungswirkung auf den Fernverkehr in Richtung Nahverkehr deutlich geringer bei vier Prozent, wenn ich die Zahlen noch richtig im Kopf habe, sodass ich tatsächlich sagen würde, das ist ein sehr überschaubarer Anteil an Verlagerung, der da in Richtung Fernverkehr entstanden ist. Das ist auch erklärbar, also man steigt nicht in den Regionalverkehr, steigt x-mal um, sodass ich sagen würde, das war nach meiner Wahrnehmung und nach den Diskussionen mit dem Fernverkehr auch eine überschaubare Größenordnung, die da entstanden ist. Konkrete Umsatzverluste kann ich nicht nennen. Das müssten Sie die DB direkt fragen. Das kann ich nicht beziffern. Ich will aber nochmal einen Disclaimer machen, irgendwie nach vorne hinaus auch in die Debatte Fernverkehr/Nahverkehr. Ich rate dringend dazu, die Daten des 9-Euro-Tickets als Daten eines Monatstickets in der Ferienzeit zu begreifen und nicht eines Deutschlandtickets, das dann zu einem ganz anderen Preis, nämlich 49 Euro, in den Markt kommen wird, das ein Abo sein soll, das zwar monatlich kündbar ist, aber immerhin noch ein Abo. Es ist eben verkehrlich anders austariert, sodass ich davor warne, Daten des 9-Euro-Tickets 1:1 auf die Bewertung eines Deutschlandtickets zu übertragen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Schilling! Als nächstes dann Herr Dr. Stoffregen. Auch an Sie sind zwei Fragen gestellt worden, entsprechend acht Minuten Antwortzeit.

Dr. Matthias Stoffregen (mofair): Herzlichen Dank! Sehr geehrte Abgeordnete, sehr geehrte Kollegen, vielen Dank nochmal für die Einladung und vielleicht ganz kurz zum Verband vorneweg: mofair vertritt die Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr, nicht nur im Nahverkehr, auch



wenn wir im Nahverkehr mit 40 Prozent Marktanteil deutlich stärker vertreten sind als im Fernverkehr, wo wir uns so zwischen ein und zwei Prozent bewegen, natürlich immer mit der Hoffnung, dass sich das mal ändert. Zur allgemeinen Debatte in diesem Herbst: ich will nicht verhehlen und ich glaube, da spreche ich auch ein bisschen für die Kolleginnen und Kollegen, das Hin und Her zwischen Bund und Ländern hat uns allen viele zusätzliche graue Haare beschert. Häufig sind da Steine vom Herzen gefallen, die dann zwei, drei Tage später, wenn man nochmal ins Kleingedruckte geguckt hat, gleich wieder draufgepackt wurden. Umso besser ist, dass sich jetzt so ein bisschen eine Perspektive abzeichnet. Zu dem jetzt vorliegenden Gesetzentwurf sagen wir, wir kommen damit einigermaßen hin, das bestehende Angebot erhalten zu können. Zahlen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe haben gezeigt, das gilt für das nächste und übernächste Jahr. Und ab 2025 spätestens, vielleicht auch früher, haben wir da wieder große Fragezeichen. Da, glaube ich – ich möchte dem Kollegen Schilling ausdrücklich Recht geben –, werden wir uns wahrscheinlich schon sehr viel früher wieder treffen und überlegen, wie wir vielleicht auch das bestehende Angebot noch mit zusätzlichem Geld absichern müssen. Und ein wichtiger Punkt ist, diese Feststellung – das reicht jetzt erstmal zur Absicherung – gilt unter dem Vorbehalt, dass die Strompreisbremse wirklich kommt. Es sieht im Moment ganz gut aus, aber das ist natürlich ein wesentlicher Kostenblock, gerade im strombetriebenen SPNV.

Zu den konkreten Fragen: Das ist bezogen auf den vorliegenden Gesetzentwurf die Koppelung zwischen der Erhöhung der Dynamisierungsrate auf drei Prozent und der sich daraus eigentlich durch die Mechanik der Eisenbahnregulierung ergebenden automatischen Preisanpassung auch bei Trassen- und Stationsgebühren. Wir haben in unserer Stellungnahme dafür geworben, eine Entkoppelung vorzunehmen. Für das unmittelbar bevorstehende Jahr 2023 ist die schon im Gesetzentwurf so formuliert, auch ganz pragmatisch, weil die Preise für das kommende Jahr bei Trassen- und Stationsgebühren schon feststehen. Die sind durch die Bundesnetzagentur bereits genehmigt. Wir würden eben dafür plädieren, diese Entkoppelung auch für die Folgezeit vorzunehmen. Nicht, um das ganz klar zu sagen, weil wir sagen, das passt

schon und die Infrastruktur ist ausreichend finanziert. Das ist sie ganz bestimmt nicht. Wir sagen nur, das ist das falsche Vehikel. Ohne jetzt den Spoiler zu geben, aber es stand zum Teil heute auch schon in der *FAZ*, der Bericht der Beschleunigungskommission Schiene wird morgen dem Minister übergeben und ein Teil davon wird der Vorschlag sein, zwei zusätzliche Finanzierungsfonds zu installieren. Und eine Abwicklung der zusätzlichen Bedarfe für die Infrastrukturfinanzierung über diese Fonds ist mit Sicherheit ein sehr viel besserer Weg als sich hier bei den Regionalisierungsmitteln dafür zu verkämpfen, ob wir da noch 3,50 Euro für Stationen und Trassen tatsächlich loseisen können. Wir fordern perspektivisch eine Orientierung der Trassengebühren an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes, vulgo der Grenzkosten, und auch das könnte man über so ein Fondsmodell selbstverständlich abbilden. Das ist sozusagen der aktuelle Gesetzentwurf.

Die zweite Frage von Herrn Abel ging auch schon so ein bisschen in Richtung Deutschlandticket, die Frage, wie sieht es eigentlich aus mit dem künftigen Ticketing-Systemen, was für Chancen ergeben sich daraus. Zunächst erstmal muss man sagen, ganz akut ergeben sich eine Menge zusätzlicher Herausforderungen. Das darf man an der Stelle nicht ganz vergessen. Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde sind wirklich dabei, im Rahmen des Möglichen die Voraussetzungen zu schaffen, um wirklich sehr schnell mit der Ausgabe beginnen zu können. Teilweise werden schon Reservierungslisten geführt und Newsletter vertrieben, um auch den in den Startlöchern stehenden Fahrgästen zu signalisieren, in dem Moment, wo der Schalter umgelegt wird, gibt es das Ticket auch wirklich sofort. Das ist erstmal gut. Was uns aber allen klar sein muss, die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsverbänden, zwischen den Verkehrsunternehmen, das wird nochmal ein richtig dickes Brett. Das steht im Zweifel nicht im Gesetz, das muss die Branche irgendwie selber lösen, aber das wird eben auch einen Moment dauern. Nicht ganz vergessen sollte man bei dem Thema, damit nicht alles noch teurer wird, dass wir Tickets, die ausgegeben werden, auch kontrollieren können müssen. Gesetzt den Fall, jemand kauft in Flensburg ein Abo, zahlt dafür im ersten Monat und fährt dann im zweiten Monat in Garmisch-Partenkirchen und man stellt



fest, ob der das jetzt für den zweiten Monat bezahlt hat oder nicht, das weiß man natürlich in Garmisch-Partenkirchen nicht. Diese Themen wie Fälschungssicherheit, Kontrollierbarkeit, Einnahmensicherung werden nochmal ziemlich wichtig sein. Ich gehe aber davon aus, dass wir das als Branche auch lösen werden. Vielleicht ein bisschen zur Perspektive: ein bundesweites System, wenn es das denn gibt, sollte so konstruiert werden, dass wir da auch Daten gewinnen, die uns für das ganze Thema „Verkehrsplanung“ auch wirklich Anhaltspunkte liefern. Der Verkehrsminister hat sehr stark auf das Thema „Digitalisierung“ gedrungen in Kombination mit der Frage, wie erhalten wir Daten, um beispielsweise das Angebot künftig passgenau konfigurieren zu können. Was er nicht gesagt hat, ist, dass natürlich ein pauschales, deutschlandweit gültiges Ticket zunächst einmal dafür gar nichts bringt. Wenn ich früher einen Einzelfahrausweis von Schönhauser Allee nach Jakobsdorf Markt gelöst habe, war es höchstwahrscheinlich der Fall, dass ich genau diese Strecke auch fahren wollte. Bei den, wie sagt man so schön, relationslosen Tickets erhalten wir diese Daten natürlich erstmal gar nicht. Und wir werden uns als Branche überlegen müssen, wie wir das auf anderem Wege hinbekommen, selbstverständlich unter Berücksichtigung aller datenschutzrechtlichen Aspekte. Aber da sehe ich eine ganz spannende Debatte heraufziehen und da passt es vielleicht ganz gut, dass an anderer Stelle – oder jetzt gerade im Ministerium wird es vorbereitet, aber früher oder später wird Sie das als Ausschuss auch erreichen – der Entwurf eines Mobilitätsdatengesetzes diskutiert wird. Da sollten wir hier auch gemeinsam die Köpfe zusammenstecken und gucken, wie wir da in die heutige bundesweit bestehende, würde ich mal sagen, fast datenmäßigen Orientierungslosigkeit ein bisschen mehr Substanz reinbringen, um tatsächlich auch das Maximum herauszuholen, was Effizienz der Mittelverwendung angeht, aber natürlich auch den Fahrgastnutzen, also dass dann die Dinge, die im Rahmen eines Ausbau- und Modernisierungspaktes geschmiedet werden sollen, dass die auch das Maximum der Leute tatsächlich erreichen. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Stoffregen! Dann kommen wir jetzt in die zweite Runde. Als erstes hat wieder die SPD-Fraktion das Wort. Kollege Kröber, bitte!

Abg. **Martin Kröber** (SPD): Zunächst möchte ich mich bei allen nochmal bedanken für die Auskunft an dieser Stelle. Ich möchte vielleicht, bevor ich meine Frage stelle, die Gelegenheit nutzen, um hervorzuheben, dass das wirklich auch eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel ist, in einem Umfang, wie es sie schon sehr lange nicht mehr gegeben hat. Nun ging es hier in der Diskussion zu einem sehr großen Teil um das Deutschlandticket und weniger um die Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Das finde ich ein bisschen schade, weil ich glaube, es wäre schon wichtig gewesen, das ein bisschen mehr hervorzuheben. Natürlich wollen wir ein Deutschlandticket schaffen, um deutlich mehr Fahrgäste zu haben, aber wir wollen auch ein deutlich höheres Angebot schaffen, was wir eben auch mit diesem Geld erreichen wollen. Aber nichtsdestotrotz nutze ich jetzt auch die Chance, um auch nochmal ein kleines bisschen auf das Ticket einzugehen und dementsprechend habe ich an Herrn Castrillo und Herrn Damde folgende Frage: Haben Sie sich vielleicht auch schon einmal Gedanken darüber gemacht – und vielleicht auch Berechnungen angestellt –, mit welchen Fahrgastzahlen man aus Ihrer Sicht rechnen könnte? Und was braucht es denn auch Ihrer Sicht, um wirklich ein barrierefreies Ticket hinzubekommen, was dann wirklich auch alle nutzen können? Danke schön!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Für die CDU/CSU-Fraktion hat jetzt die Kollegin Enghardt-Kopf das Wort.

Abg. **Martina Enghardt-Kopf** (CDU/CSU): Nein, das ist in der Reihenfolge falsch. Aber trotzdem danke.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Dann würde ich jetzt einfach übernehmen. Kollege Kröber, ich will Sie nicht desillusionieren, aber wir haben in der letzten Legislaturperiode die Regionalisierungsmittel von sechs auf zehn Milliarden Euro angehoben. Das ist jetzt nicht die größte Erhöhung, die wir gerade vor uns haben. Und nachdem jetzt offensichtlich die Sitzung schon zu einer Anhörung zum 49-Euro-Ticket mutiert, werde ich das natürlich auch noch miteinfließen lassen. Frau Leonard, das 49-Euro-Ticket wurde ja quasi schon von fast allen – außer von mir und dem Kollegen Kröber – angesprochen und steht daher schon im Raum. Das ist auch für die Busunternehmer – das



haben wir gerade von Herrn Stoffregen schon gehört – und für den Bahnbereich eine große Herausforderung. Deshalb meine Frage: Wie stehen Sie denn da zur rechtlichen Verankerung dieses Tickets? Und welche Folgen ergeben sich aus Ihrer Sicht für die eigenwirtschaftlichen Verkehre? Herr Dr. Schilling hat ja gerade schon den Abgang auf diese Verkehrsform bis zum Ende der Dekade angekündigt. Welche Bedeutungen haben denn die eigenwirtschaftlichen Verkehre für den ÖPNV in Deutschland vor allem auf dem Land? Die zweite Frage würde ich gerne an Herrn Kiel d'Aragon richten. In der Stellungnahme des BDO, auch in der vom Rechnungshof, und Herr Schilling hat es gerade auch angesprochen, wird darauf hingewiesen, dass eigentlich auch die Länder eigene Mittel in den ÖPNV stecken müssten, gerade um ihn zu erhalten und auszubauen. Jetzt wissen wir aber, dass die Länder 1,5 Milliarden Euro plus X zukünftig in das 49-Euro-Ticket stecken müssen, also für die Verbilligung der Tickets einsetzen. Wer kommt denn dann für die Ausweitung des Angebots auf: die Länder, die Kreise, die Städte und Gemeinden? Wo kommt denn das Geld her? Ist die kommunale Seite bereit und in der Lage, hier deutlich mehr Geld in die Hand zu nehmen?

Stellv. Vorsitzende: Danke! Dann spricht als nächstes für die Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN Kollege Gelbhaar.

Abg. **Stefan Gelbhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Es geht immer um die Matrix aus Ticketpreis, Angebot, Zeit, Qualität und Sicherheit. Deswegen ist es nicht verwunderlich, dass hier jetzt diverse Kolleginnen und Kollegen auch das 49-Euro-Ticket angesprochen haben. Ich will trotzdem nochmal auf die Regionalisierungsmittel zurückkommen. Da wird ja immerhin ein Punkt aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt, nämlich, dass wir diese Mittel erhöhen. Ich will auch noch ganz kurz dem Bundesrechnungshof mitgeben, die Aufgabe eines Bundesrechnungshofs ist, zu schauen, ob Mittel ordnungsgemäß verwendet werden. Und das ist der Kernbestand der Aufgabe und nicht, im Vorgriff irgendwelche Deutungen zu tätigen, wie Minister, die Bundesregierung oder der Bundestag sich zu verhalten haben. Das finde ich übergebührend. Ich finde, das muss man auch mal sagen. Meine Fra-

gen, ich habe derer zwei. Zum einen an den Kollegen Schilling: Zeitgleich mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel kommen jetzt auch bei den Energiepreisen diverse Preisbremsen, auch eine Strompreisbremse. Da wollte ich gerne fragen, wie sich das im Zusammenspiel dann auswirkt, gerade wenn viele im SPNV-Bereich dann doch auch mit den Strompreisen zu kämpfen hatten und da jetzt doch eine erhebliche Entlastungswirkung erfolgen müsste, ob sich dann durch diese eine Milliarde Euro plus Dynamisierung nicht doch Spielräume schaffen lassen, die vielleicht vor ein, zwei Monaten so noch gar nicht gesehen worden sind. Da würde mich einfach eine Einschätzung interessieren. Und an Frau Jungbluth die Frage: Wenn man jetzt eine Milliarde Euro mehr bekommt – klar, man kann auch immer noch mehr Geld draufpacken, das ist ja richtig – und dann gleichzeitig daneben legt, was an Hausaufgaben im Bereich SPNV/ÖPNV zu tun ist, wenn man da jetzt priorisieren müsste, was die „Big Steps“ wären, die wirklichen Dinger, wo Sie sagen müssten: „Okay liebe Verkehrsunternehmen, das bitte als erstes!“ Wenn Sie dann aber das Gesamttabelle aufmachen würden und sagen, wie man die großen Prioritäten bei den Hausaufgaben im SPNV zusammenziehen würde, auf welche Hausnummern kommen Sie da, was würden Sie gerne ins Regionalisierungsgesetz stecken?

Stellv. Vorsitzende: Danke, Kollege Gelbhaar! Dann hat jetzt für die AfD-Fraktion Dr. Spaniel das Wort.

Abg. **Dr. Dirk Spaniel** (AfD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Wir hören ja hier eigentlich laufend, dass die Mittel schlussendlich dann wohl doch nicht ausreichen. Jetzt habe ich aber nochmal konkretere Fragen. Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Stoffregen. Wie sind denn die zu erwartenden Auswirkungen auf den Fernverkehr auf der Schiene? Da ist es ja so, dass es eben einen einzigen Wettbewerber zur Deutschen Bahn gibt: Flixtrain. Wir haben gerade eben gehört, dass der Transformationsprozess, und ich zitiere Sie da: „...wird eigenwirtschaftliche Verkehre sukzessiv erschweren.“ Da würde ich Sie bitten, das nochmal zu konkretisieren, was das jetzt beispielsweise für das Unternehmen Flixtrain bedeutet. Wir befürchten, dass dann der Betrieb wahrscheinlich eingestellt werden müsste. Teilen Sie diese Befürchtung? Ganz konkret die Frage, wenn



man hier dieses Unternehmen eben nicht in planwirtschaftliche Subventionierung einbindet, wenn man es eigenwirtschaftlich operieren lassen müsste. Dann geht die nächste Frage an Herrn Damde von der EVG. Wir hören die ganze Zeit, dass das 9-Euro-Ticket natürlich eine große Belastung für das Personal war. Das haben wir nicht nur gehört, das konnten wir auch alle erleben. Es ist ja so, dass hier Kostensteigerungen zu erwarten sind, aufgrund der Personalkosten. Nicht nur, weil ich mehr Personal brauche, sondern auch, weil das Personal ja mehr Gehalt im laufenden Jahr bekommen wird. Jetzt haben wir da viel gehört, aber wir haben keine Schätzung, keine konkreten Zahlen. Da würde ich Sie bitten, zu sagen, wie groß Sie diesen Anteil schätzen, ob er prozentual oder ob er vielleicht sogar in konkreten Milliardenbeträgen ausgedrückt werden kann. Dann wäre auch die Frage, ob Sie das pro Jahr ausdrücken könnten oder für den Gesamtzeitraum. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Für die FDP-Fraktion spricht nun der Kollege Abel.

Abg. **Valentin Abel** (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! Und auch danke für die Antworten in der ersten Runde, die sehr einsichtsreich waren. Eingedenk der Zeit möchte ich mich kurz fassen und eine Frage an Herrn Dr. Stoffregen und an Herrn Dr. Schilling stellen. Es wurde vorhin schon das Thema „Bahnstrom“ angesprochen. Lassen sich die Effekte der Einbeziehung des Bahnstrompreises in die Strompreisbremse auf den Schienenverkehr bereits abschätzen? Welche konkreten Folgen gibt es neben den Preisgleitklauseln, die sich aus der Strompreisbremse ergeben? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Für die Linksfraktion spricht der Kollege Lutze.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Wenn noch ein bisschen Zeit wäre, würde ich einiges zum Thema „Flixtrain und Flixbus“ sagen, aber das erspare ich mir jetzt an der Stelle. Es war schon mal interessant zu hören, dass es hier eben mal so 30 bis 50 Millionen Euro Firmensubventionen gibt. Meine Frage richtet sich an den Kollegen von ver.di. Ich gehe nochmal zurück auf die Situation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir diskutieren ja auch – ich habe es ein bisschen mit dem Geld heute – die Stichworte „Fachkräftemangel“.

Jetzt ist es ja nun nicht die originäre Aufgabe einer Gewerkschaft, sich darum zu kümmern, wo der Arbeitgeber das Personal herbekommt. Aber wir wissen ja auch, dass Fachkräftemangel deutlich zu Lasten derjenigen geht, die bereits heute in entsprechenden Unternehmen arbeiten. Da würde mich – auch vor dem Hintergrund dessen, was wir jetzt diskutieren mit den Ausweitungen von ÖPNV und 49-Euro-Ticket usw. – interessieren, inwieweit Sie das Gefühl haben, dass es eine Strategie oder irgendwas gibt. Was nützt mir der größte Fahrplan, wenn jeder fünfte Bus ausfällt? Ich kenne auch gut – sicherlich kennt sie jeder – die Beispiele, wo ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurückgeholt werden, die weit über 70 sind und trotzdem Busse und Bahnen fahren, wenn sie noch gesund sind. Eigentlich alles nicht im Sinne des Erfinders. Das andere ist, mich würde auch mal interessieren, weil ja auch die privaten Busunternehmen hier mit am Tisch sitzen, aber speziell an Sie von ver.di: Wie weit ist es denn ausgeprägt, dass die Unternehmen, die für die öffentliche Hand fahren, selbst tarifgebunden sind? Gibt es da irgendwie Zahlen oder irgendwas Vergleichbares, wie hoch der Anteil der Unternehmen ist, die zwar auf der einen Seite öffentliche Gelder abgreifen, dafür ordentliche Arbeit machen – alles okay –, aber eben nicht in entsprechenden Tarifverträgen drin sind? Ist das ein Problem? Oder machen das alle? Danke!

Stellv. Vorsitzende: Dann kommen wir in die zweite Antwortrunde. Als erstes hat Herr Castrillo das Wort. An ihn wurde eine Frage gestellt, das heißt jetzt drei Minuten.

José Luis Castrillo (VRR): Ich komme natürlich gerne noch mal auf Herrn Kröber zum Thema „Regionalisierungsmittel“ zurück, die erheblichen Regionalisierungsmittel vom Bund als Grundlage überhaupt für die Absicherung der Bestandsverkehre. Von der Seite kann man das nicht hoch genug bewerten. Natürlich müssen jetzt auch die Länder anteilig die Mittel erhöhen und dann können wir das absichern. Würde diese Entscheidung so nicht getroffen, dann muss man wirklich sagen, würden wir über Leistungskürzungen in Deutschland reden. Das wäre sicherlich, wenn man an das Thema „Mobilitätswende“ denkt, mehr als kontraproduktiv. Zu Ihrer eigentlichen Frage noch mal: Daseinsvorsorge Deutschland, was erwarten wir? 600.000 Kunden profitieren sofort, auch das darf



man nicht unterbewerten. Wir erwarten 100.000 neue Kunden. Anders als beim 9-Euro-Ticket – das wurde mehrmals erwähnt, was eher Richtung Freizeitticket ging, wahrscheinlich wegen der Sommermonate, aber auch wegen des kurzfristigen Aktionszeitraums – müssen wir jetzt die Kunden dauerhaft gewinnen. Das wollen wir tun! Das 49-Euro-Ticket hat einen hoch attraktiven Preis. Da muss man – vorhin wurde das Thema „Tarifschungel“ erwähnt – jetzt auch nicht großartig anfangen, sich zu überlegen, was es darunter noch gäbe, sondern wir sollten jetzt in die Umsetzung gehen. Umsetzung hieß für uns als Branche schon in der Vergangenheit die konsequente Umsetzung im Rahmen der Digitalisierung. Es heißt aber auch nicht nur das Thema „Handy“, sondern heißt für uns auch digitale Nutzermedien, Chipkarten, die wir als Branche selber entwickelt haben, und Sicherheitsstandards, um die Kontrollierbarkeit abzusichern, aber auch Nutzermedien, die der Kunde an sich mitbringt. Einseitig nur aufs Handy zu setzen, hierzu würde ich als Fachmann nicht raten, sondern wir sollten die Digitalisierung in ihrer Breite umsetzen, ähnlich wie es letztendlich Gelddienstleister auch machen. Wir wollen schnellstmöglich in die Umsetzung gehen. Das heißt, wir müssen, auch wenn wir es nicht wollen, zeitlich befristet Umsetzungsszenarien entwickeln, auch Übergangsszenarien ermöglichen. Da sind wir als Branche gut beraten, wenn wir an dieser Stelle, was ja auch von der Bund-Länder-AG unterstützt wird, vorangehen. Reduktion der Barrieren war die eigentliche Frage. Was ist die größte Barriere der Nutzung des ÖPNV, von Bus und Bahn? Das ist das Leistungsangebot. Jede Marktforschung, jede Studie belegt es. Der erste Grund, warum man irgendein Verkehrsmittel nutzt, ist das Leistungsangebot. Hier müssen wir definitiv den Dreiklang hinbekommen zwischen Deutschlandticket, Bestandsverkehre robuster und zuverlässiger zu machen und letztendlich auch konsequent die Hochlaufkurve umzusetzen. Und vorhin wurde das liebe Geld genannt. Ich bedaure es auch, aber es ist nun mal unsere Hauptaufgabe jetzt in diesen Runden, hier auch zwischen Bund und Land das Thema „Finanzierung“ zu klären. Ich bedanke mich recht herzlich, dass ich hier als Sachverständiger angehört wurde. Danke schön!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Castrillo! Als nächstes hat Herr Damde das Wort. An Sie

wurden zwei Fragen gestellt, entsprechend sechs Minuten Antwortzeit.

Ralf Damde (DB Regio): Herzlichen Dank! Lieber Martin Kröber, die 4,9 Millionen, das ist die tägliche Zahl der Fahrgäste, die die DB Regio befördert. Und wir gehen davon aus, dass wir eine Steigerung der Fahrgastzahlen im hohen einstelligen Prozentbereich hinbekommen. Wir können über den Preis diskutieren, ihn aber am Ende auch ein Stück weit als Entlastung sehen, weil der durchschnittliche Preis liegt bei über 80 Euro im Monat. Und für jeden, der zurzeit unterwegs ist, sind 49 Euro viel besser als 80 Euro. Natürlich geht immer „mehr“. Das will ich damit auch nicht gesagt haben. Es geht immer noch ein Schritt weiter. Aber am Ende ist das der Schritt in die richtige Richtung. Und wenn man sich das 9-Euro-Ticket angeschaut hat, war es eines der wenigen Tickets, die am Ende des Tages auch das gebracht haben, was man davon erwartet hat, nämlich ein Eindämmen der Inflation, eine wirkliche Entlastung der Bevölkerung. Bei mir im Büro sitzen Kolleginnen und Kollegen, die haben dann im Monat, weil sie zwei Kinder haben, für die sie ein Monatsticket haben, 260 Euro gespart. Das ist ein Ansatz, der nicht zu vernachlässigen ist.

Der Personalkostenaufwand hat sich im dem Zeitraum etwa um 19,6 Prozent erhöht. Das sind jetzt Werte, die sind aktuell mal gerade gegriffen. Das kann ein bisschen mehr, das kann ein bisschen weniger sein. Da können zum Teil noch coronabedingte Kosten enthalten sein, ein bisschen mehr an Reinigung, ein bisschen mehr an Sicherheit. Aber grundsätzlich: 19,6 Prozent im Delta. Wir werden natürlich, wie alle – das hat mein Kollege Schackert von ver.di ja schon deutlich gemacht –, in die Tarifaueinandersetzung gehen. Da wird auch im Tarifbereich noch mal etwas passieren müssen. Also das, was Menschen am Ende als Lohn und der Verbesserung von Arbeitsbedingungen brauchen, um die Inflation auszugleichen. Die Größenordnung obliegt den Verhandlungen der Tarifvertragsparteien. Ich möchte da jetzt als Betriebsratsvorsitzender nicht in die Diskussion einsteigen, wer da am Ende in den Tarifpartnerschaften wie viel aushandelt. Aber die Kollegen haben eine Erwartungshaltung und die ist dem Unternehmen mitgeteilt worden. Zurzeit laufen bei der Deutschen Bahn AG Befragungen unter den Kolleginnen und Kollegen, nämlich was sie sich im



Rahmen der Tarifaueinandersetzung vorstellen. Bei dem, was dort diskutiert worden ist, gehen wir natürlich von einem zweistelligen Prozentsatz aus. Aber ob der am Ende umsetzbar und erreichbar ist, weiß ich nicht. Es wird den Verhandlungen obliegen, ob das dann am Ende passiert.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank! Als nächstes Frau Jungbluth. An Sie wurde eine Frage gestellt, das heißt drei Minuten Antwortzeit.

Marion Jungbluth (vzbv): Vielen Dank! Die Frage nach den Prioritäten ist natürlich wichtig. Ich glaube, die oberste Priorität ist, dass es keine Abbestellungen geben darf, keine Ausdünnung des Angebots und dass die Verkehrsmittel pünktlich und zuverlässig fahren, sonst kann sich der Mensch nicht darauf verlassen, dass er zur Arbeit, zur Schule oder zu seinem Termin mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommt. Und das wäre abschreckend. Das ist die oberste Priorität. Dann brauchen wir aber auch einen wirklich gewaltigen Ausbau. Ich habe das vorhin schon mit den Erreichbarkeitskriterien erwähnt. Wir wollen, dass alle Menschen in diesem Land mit öffentlichen Verkehrsmitteln alle wichtigen Orte erreichen können. Da braucht man wirklich einen Fahrplan, eine Roadmap, wo man ganz klare Erreichbarkeitsziele definiert und die Länder dann auch unterstützt, da irgendwie gute Fortschritte zu erreichen. Das ist so ein bisschen die Frage, dass die Regionalisierungsmittel viel mehr auch am Ergebnis und am Output gemessen werden müssen und vielleicht nicht mehr so pauschal. Es wird immer gesagt, die Regionalisierung sei ein Erfolgsmodell. Ich glaube, nach so vielen Jahren Regionalisierung muss man auch nochmal daran gehen und die Finanzierungsströme, die „Spaghetti-Finanzierung“, auflösen und das Ganze an Kriterien binden, die dann auch gemessen werden müssen. Wir brauchen aber auch eine Digitalisierung, die den Menschen dient. Wir brauchen viel bessere Informationen und eine stärkere Vernetzung. Wir haben gerade jetzt nicht nur das Problem, dass, wie ich finde, viele Verkehrsmittel extrem unpünktlich sind. Das liegt nicht nur an den hohen Krankenständen, sondern auch daran, dass wir massiv schlechte Informationen haben. Wir brauchen einfach auch nochmal einen richtigen Digitalisierungsschub, sodass gerade bei Störungen, die Informationen einen dann auch verlässlich an den Zielort bringen. Ich kann jetzt keine ganz konkrete

Zahl an die Regionalisierungsmittel dranhängen. Ich glaube, das ist auch schwierig, weil wir massiv mehr Geld brauchen. Aber als Steuerzahlende wollen wir natürlich auch, dass das Geld effizient eingesetzt wird. Deswegen muss man auch alle Effizienzpotentiale heben, die sich vielleicht durch das Deutschlandticket ergeben. Wir haben jetzt einen bundesweiten Tarif und da werden viele Tarife sich vielleicht auch als ein bisschen nicht mehr notwendig herauskristallisieren. Und dann kann man auch einiges an Vertriebskosten einsparen. Ich glaube, dass insgesamt noch einiges an Einsparungen machbar ist, indem man mehr zusammenarbeitet.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kiel d'Aragn. Eine Frage wurde an Sie gestellt, das heißt drei Minuten.

Thomas Kiel d'Aragn (Deutscher Städtetag): Sehr geehrte Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank für die Einladung! Auch danke ich für die Prüfung nach der Geschäftsordnung des Bundestages, die kommunalen Spitzenverbände hier einzubeziehen. Das ist gar nicht so selbstverständlich, weil es ja tatsächlich bei den Regionalisierungsmitteln insbesondere um den SPNV geht, der damit finanziert wird. Aber das erläutert auch gleichzeitig ein bisschen die Frage, die Herr Donth aufgeworfen hat. Nehmen die Kommunen, nehmen die Länder auch eigenes Geld in die Hand? Da kann ich nur sagen: Ja! Die Frage: Nehmen sie dann auch weiterhin noch mehr Geld in die Hand für den Ausbau? Da kann ich auch eine klare Antwort geben, vom aktuellen Jahr aus betrachtet: Sicherlich nein! Warum bricht der ÖPNV heute nicht zusammen? Warum bricht der SPNV nicht zusammen? Weil die Länder und die Kommunen vor Ort zurzeit den Verkehr puffern. Wenn Sie die Presse aufschlagen und die Nachrichten verfolgen, dann sehen Sie, die Stadt München hat jetzt beschlossen, 26 Millionen Euro nachzuschießen, oberhalb dessen, was sie sonst ausgeben. Das ist dreistellig. Der Landkreis Starnberg, als Kreisbeispiel, hat beschlossen, im nächsten Jahr seine Ausgaben zu deckeln, weil die in den letzten zwei Jahren praktisch durch die Decke gegangen sind. Und deckeln heißt, es steht im nächsten Jahr eben nur noch ein fixer Betrag zur Verfügung. Das heißt, ist der Verkehr, der auf der Straße rollt, energiekostenbedingt, personalkostenbedingt oder durch welche Kosten auch immer



bedingt teurer, dann muss er ausgedünnt werden, müssen die Takte vermindert oder gegebenenfalls Verkehre abbestellt werden. Das ist die Situation, in der wir uns befinden! Das ist zurzeit verdeckt, weil es beim Durchfluss der Mittel genügend Puffer gibt, die einspringen. Da ist natürlich der große Dank auch von unserer Seite, für die große Unterstützung, dass der Bund jetzt mit diesem ersten Schritt die Regionalisierungsmittel um diese eine Milliarde Euro anhebt. Und als kommunaler Vertreter kann ich sagen, dass dies für den Bund und auch für den Bundesrechnungshof – Herr Donth, den Sie zitiert haben – risikolos ist, denn der Betrag ist einfach zu gering. Wir haben einen deutlich höheren Minusbetrag auf dem Konto. Der steht zurzeit bei minus 15 Prozent und das wird eben von der einen Milliarde Euro praktisch noch nicht ausgeglichen, sondern der Betrag müsste eigentlich höher sein. Wir werden uns jedenfalls daher auch weiterhin über diese Frage unterhalten müssen. Wir brauchen aber mehr, als nur den Bestandsverkehr zu sichern. Wir brauchen ganz sicher für die Zukunft einen Ausbau- und Modernisierungspakt und wir brauchen das Ticket. Das heißt, wir müssen jetzt eigentlich zielgerichtet auch schon den finanziellen Rahmen für 2025 abstecken, weil wenn er nicht mit dem neunten Änderungsgesetz schon verabschiedet wird, dann passiert 2025 folglich gar nichts. Keiner kann entsprechend ausschreiben. Dann kommt die Ticketfrage und die können wir, glaube ich, jetzt mit dem Paket, wie es vorliegt, einvernehmlich lösen. Herzlichen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank für Ihre Ausführungen! Dann kommen wir als Nächstes zu Frau Leonard. An Sie wurde auch eine Frage gestellt, also maximal drei Minuten.

Christiane Leonard (BDO): Ich bin zu der Bedeutung des Bus-Mittelstands befragt worden. Dazu will ich sagen, dass wir 3.000 mittelständische Busunternehmen haben. Das unterscheidet uns von allen EU-Mitgliedstaaten, wo der Bus-Mittelstand schon ausgestorben ist. Wir haben in Deutschland historisch einen sehr starken Bus-Mittelstand und wir stellen die Hälfte der Busse und auch die Hälfte aller Fahrerinnen und Fahrer. Auf uns entfällt ein Viertel der gesamten Beförderungsleistung. Wenn wir jetzt über das bestehende Angebot sprechen oder vielleicht auch eine Antriebswende und ein zukünftiges Angebot, dann

geht es aus meiner Sicht – und ich denke da stehe ich nicht alleine da – nicht ohne den Bus-Mittelstand in dieser Struktur. Deswegen kann ich nur dringend appellieren, dass Sie das nicht so abtun, das werde sich irgendwie schon sortieren. Nein! Eine große Anzahl dieser Unternehmen fahren eben eigenwirtschaftlich und das ist auch so gewollt. Und auch die Koalition hat sich das in ihren Koalitionsvertrag geschrieben, also hat die Eigenwirtschaftlichkeit dort aufrechterhalten. Deswegen kommt es jetzt auf den rechtlichen Rahmen an. Ich gebe Herrn Schilling ein bisschen oder teilweise Recht. Wir brauchen keine PBefG-Änderung, um die eigenwirtschaftlichen Verkehre zu erhalten, das ist überhaupt nicht die Frage. Aber es kommt jetzt darauf an, dass in diesem Umsetzungsprozess – und danach bin ich ja gefragt worden – keine Fehler gemacht werden. Die Fehler können nur vom Bund oder von den Ländern gemacht werden. Es kommt darauf an, dass man auch eine allgemeine Vorschrift erlässt. Wir haben mit dem 49-Euro-Ticket eine klassische Tarifabsenkungsmaßnahme. Das PBefG und auch die EU-Verordnung sagen glasklar, dass das die Eigenwirtschaftlichkeit nicht gefährdet, wenn der Gesetzgeber das dort auch so regelt. Dazu liegen uns bislang aber noch keine Entwürfe vor. Man muss es reinschreiben, so wie man es übrigens beim 9-Euro-Ticket gemacht hat. Es steht ja im Regionalisierungsgesetz drin, dass es eine Absenkungsmaßnahme ist und dass die Beförderung für 9 Euro durchzuführen ist. Wenn man das so macht, dann gibt es überhaupt kein Problem für eigenwirtschaftliche Verkehre. Wenn der Bund es nicht macht, könnten es auch die Länder machen. Aber einer muss es machen, Bund oder Länder. Ansonsten fehlt einfach die Rechtsgrundlage und dann wird es nicht nur für die eigenwirtschaftlichen Verkehre ein Problem – das will ich hier auch nochmal sagen –, sondern auch für eine große Anzahl von im Wettbewerb vergebenen Verkehren, die Nettoverträge haben. Auch da ist es sehr problematisch. Wir sind ja noch in der rechtlichen Prüfung und diese Fragen werden gerade erst noch mit der Kommission geklärt. Aber da gibt es noch viele offene Fragen. Wenn einer die Eigenwirtschaftlichkeit gefährdet, in Zukunft gefährden sollte, dann sind es der Bund oder die Länder. Deswegen kommt es jetzt darauf an, dass alles richtig gemacht wird. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Danke, Frau Leonard! Als



nächstes Herr Schackert. An Sie sind zwei Fragen gerichtet, das heißt, sechs Minuten.

Andreas Schackert (ver.di): Vielen Dank für die Fragen. Die eine Frage: Gibt es eine Strategie zur Fachkräftegewinnung? Da gibt es zwei Antworten. Was die Arbeitgeber angeht, so ist mir nicht ganz klar, ob da eine Strategie entwickelt wird. Und auch was die Politik angeht, die den ÖPNV verantwortet, ist mir das nicht klar. In den letzten Jahren sah es eher so aus, als ob die Strategie darin besteht, über Ausschreibungswettbewerb die Arbeitsbedingungen zu drücken. Wir sehen bei den VDV-Unternehmen in den Jahren 2000 bis 2019 eine Lohnentwicklung, die um etwa zehn Prozent unter dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt zurückgeblieben ist. Mittlerweile haben wir aber einen ganz klaren Arbeitskräftemangel und der wird natürlich noch größer, wenn man auf den Ausbau blickt. Jetzt gibt es natürlich auch für den Ausbau noch keine Strategien. Ich habe vorhin schon gesagt, dass eigentlich Bund und Länder eine Strategie bräuchten, wie man den ÖPNV gemäß dem gemeinsamen Ziel, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, weiterentwickelt. Das fehlt. Da fehlt auch das Geld für den Ausbau. Deswegen fehlt auch eine Diskussion darüber, wieviel Geld man für den Personalkostenanteil veranschlagen müsste. Aus unserer Sicht brauchen wir unbedingt eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Der Fachkräftemangel ist ja wie überall nicht eigentlich ein Mangel, der darin besteht, dass keine Fachkräfte da sind, sondern sie sind nicht da, wo wir sie brauchen. Wir haben in Deutschland 200.000 Menschen, die einen Busführerschein haben, finden aber nicht genug Leute, die als Busfahrer arbeiten wollen, nicht weil es keinen Führerschein gibt, sondern weil die Arbeitsbedingungen nicht stimmen. Aus unserer Sicht kann die Fachkräftestrategie nur darin bestehen, dass die Arbeitsbedingungen verbessert werden und dass die Löhne auch regelmäßig über den Inflationsausgleich hinaus angemessen erhöht werden, dass Entlastung erfolgt, dass die Beschäftigungsbedingungen eine Vereinbarkeit zwischen Familie und Beruf zulassen. Und das muss auch durch die Politik finanziert sein. Das muss auch bei der Finanzierung zum Beispiel der Regionalisierungsmittel mitgedacht werden. Wenn es nicht mitgedacht wird, kann es vor Ort nicht umgesetzt werden.

Die zweite Frage war: Sind die Unternehmen tarifgebunden? Das betrifft zwar jetzt nicht unmittelbar die Regionalisierungsmittel, aber auch da will ich als erstes sagen, dort wo Tarifbindung herrscht, sind die Personalkosten in der Regel höher. Wenn man Tarifbindung möchte, muss man entsprechend das Geld in die Hand nehmen, um diese höheren Personalkosten zu finanzieren, auch von Seiten der Politik, die ÖPNV-Verkehre finanziert. Ich habe keine abschließende Statistik dazu, wie die Tarifbindung ist. Das liegt daran, dass sich viele Unternehmen aus dem privaten Bereich offenbar dafür schämen, dass sie gute Arbeitsbedingungen haben. Deswegen gibt es Landesverbände des BDO, die gar nicht verraten wollen, ob und wie viele ihrer Mitgliedsunternehmen eine Tarifbindung haben. Das ist dann so. Ich kann sagen, dass wir in vielen Fällen auch da, wo es Tarifreuegesetze gibt – und das gibt es ja nicht überall – Probleme mit der Tarifbindung haben, mit der korrekten Anwendung von Tarifverträgen. Das liegt daran, dass Unternehmen teilweise nicht tarifgebunden sind, aber auch daran, dass die Länder die Einhaltung der Tarifreue nicht überwachen. Da erwarten wir uns bei dem vom Bund geplanten eigenen Tarifreuegesetz einen wichtigen Impuls. Wobei aus unserer Sicht ein Tarifreuegesetz des Bundes nicht nur heißen kann, dass es Anwendung findet, wo der Bund selber Aufträge vergibt, sondern auch da, wo er Geld gibt, wie bei den Regionalisierungsmitteln. Der Bund muss auch selber bestimmen können, dass, wenn Bundesmittel ausgegeben werden, auch die Arbeitsbedingungen stimmen müssen. Sonst gibt es das Geld nicht.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Schackert! Herr Dr. Schilling, zwei Fragen an Sie, sechs Minuten.

Dr. Jan Schilling (VDV): Vielen Dank! Ich will, weil die Anhörung zur Hälfte ums Deutschlandticket, PBefG und ähnliche Dinge geht, nochmal zum Kern kommen. Herr Gelbhaar, Sie hatten gefragt, wie sieht es aus: Strompreispbremse, Regionalisierungsmittel. Am Ende wirkt das natürlich alles irgendwie zusammen. Ich will nochmal betonen – ich habe das in meinem ersten Statement gesagt, aber ich sage es nochmal –, diese 17,3 Milliarden Euro, die da jetzt bis 2031 auf den Tisch gelegt werden, sind ein großer Wurf, gerade auch mit Blick auf die Langfristigkeit bis 2031. Ich kann



vollkommen nachvollziehen, dass die Bundesregierung andere Rahmenbedingungen hatte, als sie sich ursprünglich mal vereinbart hat und eben diese Langfristigkeit auch einen Wert besitzt. Von daher ist das wirklich auch ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Mit der Strompreisbremse, wenn wir da drunter fallen – und das tun wir, was die Schienenbahnen und E-Busse betrifft –, dann ist das, glaube ich, ein wirklich wichtiger Schritt in Richtung Bestandserhaltung. Es ist ja immer ein bisschen schwierig, dass man, wenn solche Beträge im Raum stehen, immer noch mehr Geld fordert. Das ist, ehrlich gesagt, auch nicht immer ganz einfach, wenn man als Sachverständiger hier sitzt. Aber es ist tatsächlich aus meiner Sicht – und man kann die Strompreisbremse aktuell nicht richtig beziffern, weil es sehr komplex ist, vor allem, weil die Bremse ja unternehmensbezogen wirkt und man sich jedes Unternehmen individuell anschauen muss – sehr schwierig, zu sagen, das ist dieser und jener Gesamtbetrag. Ich würde mich aber zu der Aussage hinreißen lassen, dass, wenn man jetzt die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Strompreisbremse für das kommende Jahr zusammennimmt, der Bund ungefähr die Hälfte dessen geleistet hat, was zur Krisenbewältigung im Rahmen der Bestandsicherung notwendig ist. Der andere Teil wäre dann, weil es auch Krisenpolitik ist, aus meiner Sicht auch Aufgabe der Länder, die die Aufgabenträger auch soweit unterstützen müssen, dass keine Bestandsverkehre abbestellt werden müssen. Damit kämen wir dann irgendwie über die nächsten Jahre und hätten genau die Zeit, die wir brauchen, auch strukturiert diese Debatten in Richtung Ausbau- und Modernisierungspakt, richtige KPI etc. zu führen – und wenn möglich, nicht in so einem verkürzten Verfahren, weil ich glaube, es lohnt sich, eine breitere Diskussion dazu zu führen, weil man dann wirklich Zukunft an dem Punkt mitgestaltet. Aber das gehört zur Wahrheit auch dazu, diese Zeiten, wo man, ich sage mal, aus der Ausschreibung her Effizienzgewinne erzielt hat, wo man mit der Personalseite in einer gewissen Art und Weise fahren konnte, die sind einfach vorbei. Man wird sich daran gewöhnen müssen, dass sich die Betriebskosten im ÖPNV anders entwickeln werden, als wir das selbst vor zwei Jahren noch angenommen haben und sie teurer werden, weil wir diese Personale brauchen, weil wir einen

Fachkräftemangel haben. Da haben sich die Rahmenbedingungen einfach verändert. Und ich glaube auch nicht, dass wir in 2025 in einer Welt leben, wo die Energiekosten wieder wie im vorvergangenen Jahr sein werden. Deshalb glaube ich, müssen wir neben der Frage, wo kann man mehr Geld ausgeben, auch mal darüber diskutieren, wie schaffen wir Effizienz nicht nur bei uns. Das ist völlig in Ordnung. Das ist eine unternehmerische Aufgabe, die wir auch wahrnehmen. Aber wo gibt es auch Gegenfinanzierungsmöglichkeiten im Haushalt? Der ist ja auch endlich. Und aus meiner Sicht wäre die Debatte auch mal zu führen und höchst notwendig, wenn man auf eine Gesamteffizienz der Mittelverwendung und eine volkswirtschaftliche Wirksamkeit schaut – kurz zum Thema „Strompreisbremse“.

Was gibt es noch für Themen? Vermiedene Netznutzungsentgelte ist etwas, das uns noch beschäftigt. Die sollen gestrichen werden. Das ist aus unserer Sicht ein bisschen schwierig, wenn man mit der einen Hand gibt und mit der anderen wieder nimmt. Das determiniert natürlich die Wirksamkeit. Und ein Anliegen ist uns, wirklich trennscharf auf den ÖPNV zu schauen und keine Gesamtunternehmensbetrachtungen bei Stadtwerken zu machen, wo man Energie, Wasser und ÖPNV zusammenlegt und sich das Unternehmen anschaut. Ich glaube, da ist es wichtig, dass der ÖPNV dann auch branchenspezifisch behandelt wird. Das wären sozusagen zwei Punkte, weil ich gefragt worden bin, über den Anhörungsteil hinaus in Richtung Strompreisbremse, die aber in den Stellungnahmen von uns so wiedergegeben worden sind. Vielen Dank!

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Schilling! Herr Dr. Stoffregen, Sie haben das Schlusswort, maximal sechs Minuten! An Sie gingen zwei Fragen.

Dr. Matthias Stoffregen (mofair): Vielen Dank! Auch nochmal zur Strompreisbremse. Erstmal was daran gut ist, wenn sie auf Schienenbahnen angewendet wird. Davon hätte ja nicht nur der Nahverkehr etwas, sondern auch der Fern- und Güterverkehr. Und auch die haben mit den gestiegenen Energiepreisen zu tun. Insofern ist das erstmal sehr gut. Zweiter Punkt: Das ist eine Entlastung, die auch unmittelbar bei den Unternehmen ankommt und nicht erst auf dem Umweg über die



Länder respektive Aufgabenträger geht. Das ist natürlich auch gut, weil sie dann unmittelbar da ankommt und nicht wohlmöglich erst mit einem Jahr Versatz. Deswegen finden wir das sehr gut. Die einzelnen Folgen für das einzelne Unternehmen sind tatsächlich sehr schwer absehbar, weil die Beschaffungsstrategien der Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit unterschiedlich waren und auch künftig unterschiedlich sein werden, je nachdem wie viele Stromlieferverträge man hat und wie lange sie laufen. Es kann theoretisch sein, dass ein einzelnes Unternehmen bis dahin noch gar keine Energiepreissteigerung gehabt hat, weil es Glück hatte, dass in der bisherigen Beschaffung noch nichts vorgefallen ist. Früher oder später wird aber jeder betroffen sein. Insofern ist die Entlastung auf jeden Fall gut. Und um das auch nochmal zu sagen, sowohl bei höheren Regionalisierungsmitteln als auch bei der Strompreisbremse sind Überkompensationen ausgeschlossen. Es wird jetzt keiner in der Krise wegen zusätzlicher Mittel plötzlich reich. Das sollte man vielleicht in diesem Zusammenhang auch deutlich sagen. Offene Fragen rund um die Strompreisbremse, Jan Schilling hat es gerade gesagt, das mit den vermiedenen Netzentgelten ist nicht ganz ohne. Das kann unter Umständen gerade im Schienenverkehr dazu führen, dass sich die Rekuperation, also die Rückspeisung von Bahnstrom, nicht mehr in der Form lohnt und perspektivisch zum Beispiel auch beim Bau künftiger Fahrzeuge nicht mehr vorgesehen wird. Das wäre aus Klimaschutzgesichtspunkten ein Rückschlag. Darauf sollte man schon achten. Und natürlich eine spannende Wundertüte wird sein, ob sich die Strompreisbremse auf die bisher in den Verkehrsverträgen angewendeten Indizes in irgendeiner Form auswirkt. Da sehen wir im Moment aber noch nicht klar, wie das sich technisch auswirken könnte.

Es gab da noch die Frage zu den Auswirkungen des 49-Euro-Tickets bzw. des Deutschlandtickets auf den Fernverkehr. Da würde ich den Ball ein bisschen flacher halten. Beim 9-Euro-Ticket war natürlich die Bereitschaft umzusteigen, also zu sagen, wenn ich für 9 Euro notfalls auch mit fünf Mal umsteigen von Flensburg bis Garmisch-Partenkirchen komme, da war natürlich die Wahrscheinlichkeit, vom Fernverkehr auf den Nahverkehr umzusteigen, allein wegen der großen Preisdifferenz vielleicht höher. Jetzt beim Deutschlandticket mit 49 Euro wird dieser Effekt nicht mehr so groß sein. Ich habe vorhin die Daten angesprochen, ich tue es jetzt auch nochmal, es wird ganz entscheidend sein, in den nächsten zwei Jahren zu gucken, wie verändert sich das Verkehrsmittelwahlverhalten und auch die Wahl zwischen Nahverkehr und Fernverkehr. Dann müssen wir, glaube ich, wirklich nochmal darüber diskutieren, wie eigentlich das Verhältnis zwischen Nah- und Fernverkehr ist, auch tariflich. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass wir irgendwann mal einen Deutschlandtakt haben wollen, der sich auch nicht nur auf die Schiene, sondern auch auf den Nahverkehr erstreckt. Daraus werden wir dann bestimmt spannende Schlüsse ziehen können. Insofern ist die Debatte jetzt nicht abgeschlossen, sondern wird uns noch eine Weile begleiten.

Stellv. Vorsitzende: Danke, Herr Dr. Stoffregen! Im Sinne „Debatten gehen weiter“: Gleich findet hier um 13.30 Uhr die nächste Anhörung statt. Danke an die Sachverständigen für Ihre Stellungnahmen und auch die Debatte heute hier! Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen aus den Fraktionen und danke an alle, die zugeschaut haben und hier zu Gast waren! Damit schließe ich die Sitzung und bedanke mich bei allen!

Schluss der Sitzung: 13:20 Uhr

Nyke Slawik, MdB
Stellvertretende Vorsitzende