

Geänderter Ergänzungsantrag des Vorsitzlandes

zur Verkehrsministerkonferenz am 04./05.05.2022 in Bremen

TOP 5.4 **ÖPNV-Offensive 2030: ÖPNV ausbauen, Klimaziele erreichen, Finanzierung sichern**

Das Vorsitzland schlägt der Verkehrsministerkonferenz nachfolgende Ergänzung zum Beschluss der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen (GKVS) zur Beschlussfassung vor:

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den Bericht der Bund-Länder AG zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV zur Kenntnis.
3. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die in der vom Bundeskabinett am 27.04.2022 beschlossene Formulierungshilfe zum Regionalisierungsgesetz und die dort festgelegten Finanzierungsmittel zur Kenntnis.
4. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die genannten 3,7 Mrd. Euro für die bundeseitigen Anteile des ÖPNV-Rettungsschirms zur Deckung der pandemiebedingten Einnahmeausfälle in 2022 sowie zur Deckung der Kosten für das 9-Euro-Ticket in den drei Monaten in 2022 bundeseitig erhöht werden müssen, wenn der tatsächliche Finanzierungsbedarf höher ausfällt als zurzeit prognostiziert..
5. Die Verkehrsministerkonferenz hebt hervor, dass die Länder gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern sich aktuell dafür einsetzen, das bundeseitig beschlossene 9-Euro-Ticket zum 1. Juni 2022 bundesweit umzusetzen. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet im Gegenzug, dass der Bund zu seiner Zusage steht und die Kosten für Organisation und Umsetzung der vom Koalitionsausschuss beschlossenen 9-Euro-Tickets vollumfänglich finanziert.
6. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass die Bundesmittel für das 9-Euro-Ticket den Ländern mehrere Tage vor Inkrafttreten des Tarifs zur Verfügung

stehen müssen, um die Liquidität auf Seiten der Verkehrsunternehmen sicher zu stellen.

7. Um sowohl einer Veränderung hin zu einer klimagerechten Mobilität zu erreichen als auch der Erwartungshaltung sowohl der Bestands- als auch der Neukundinnen und -kunden des ÖPNV in Folge des 9-Euro-Tickets gerecht zu werden, ist nach Auffassung der Verkehrsministerkonferenz nicht nur eine kurzzeitige dreimonatige Abonnentenaktion zielführend, sondern eine nachhaltige strukturelle Verbesserung des ÖPNV erforderlich. Hierzu sind weitere Regionalisierungsmittel in 2022 seitens des Bundes den Ländern zur Verfügung zu stellen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz verweist darauf, dass den Ländern gemäß Artikel 106a Grundgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr ein Anteil aus dem Steueraufkommen des Bundes zusteht. Mit dem im Zuge der Bahnreform zum 1. Januar 1996 in Kraft getretenen Regionalisierungsgesetz ist die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übergegangen; die Verantwortung für eine auskömmliche Finanzierung des bundesweiten Schienenpersonennahverkehrs liegt jedoch allein beim Bund.
9. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt, dass es gemeinsames Ziel des Bundes und der Länder ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personenverkehrs zu steigern und bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln. Um diese im Bundes-Klimaschutzgesetz festgesetzten Klimaziele zu erreichen, ist neben einer, im Koalitionsvertrag auf Bundesebene bereits verankerten, erhöhten Mittelausstattung durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 ff. auch eine gemeinsame strategische Ausrichtung des Bundes und der Länder durch einen aktuell durch eine Bund-Länder AG vorbereiteten Ausbau- und Modernisierungspakt vorgesehen.
10. Die Verkehrsministerkonferenz erklärt, dass die Länder den von der Bundesregierung angeregten Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV weiterhin aktiv unterstützen. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert jedoch daran, dass die Mitwirkung der Länder in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Vertrauen auf die im Koalitionsvertrag gemachte Zusage des Bundes, die Regionalisierungsmittel noch im Jahr 2022 zu erhöhen, beschlossen wurde.
11. Die Verkehrsministerkonferenz warnt, dass die vorhandenen Regionalisierungsmittel für die langfristige Gewährleistung des derzeitigen Verkehrsangebotes sowie für notwendige Angebotsausweitungen zur Erreichung der Mobilitätswende nicht ausreichend sind. Sie sieht die Notwendigkeit für eine zusätzliche strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 um 1,5 Mrd. Euro. Dieser Betrag

ergibt sich aus Einnahmeausfällen auf Grund des seit 2019 nicht eingetretenen Fahrgastzuwachses, aus den allgemeinen inflationsbedingten Steigerungen der Bau-, Energie- und Personalkosten sowie durch die zusätzlich gestiegenen Energiekosten in Folge des Ukrainekrieges.

12. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Bereitstellung dieser zusätzlichen Mittel durch den Bund im Rahmen des aktuellen Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingearbeitet werden. Nur durch eine konsequente umgehende Anpassung des Gesetzentwurfes ist es den Ländern und ÖPNV-Aufgabenträgern möglich, sowohl die ÖPNV-Tarife trotz massiv gestiegener Kosten zumindest weiterhin stabil zu halten, als auch attraktive Verkehrsangebote nicht nur uneingeschränkt aufrecht zu erhalten, sondern auch Mehrbedarfe perspektivisch vorzubereiten.

13. Die Verkehrsministerkonferenz verweist auf ihre Beschlüsse der Sonderkonferenzen am 29. Juni 2021, am 23. Februar 2022 und am 25. März 2022 und erwartet, dass der Bund auch die beschlossene Aufstockung der Regionalisierungsmittel in 2022 parallel zum laufenden Verfahren der Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms und der Finanzierung des 9-Euro-Tickets gesetzlich absichert.

Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass hier ein verkürztes Gesetzgebungsverfahren die Beteiligungsmöglichkeiten der Länder bei dem zustimmungspflichtigen Siebten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes stark beschneidet. Die VMK legt mit diesem Beschluss ihre Änderungsvorschläge vor und ist mit Blick auf den hohen Zeitdruck durch den bereits öffentlich kommunizierten und geeinten Starttermin des 9-Euro-Tickets zum 01.06.2022 bereit, gemeinsam mit den Koalitionsfraktionen vor der Befassung am 20.05.2022 im Bundesrat eine Verständigung herbeizuführen.

Begründung

Die komplexen Herausforderungen für die schnelle Umsetzung des seitens des Bundes initiierten 9-Euro-Tickets werden seit Ende März in einer Arbeitsgruppe unter Leitung des Vorsitzlandes der Verkehrsministerkonferenz gemeinsam mit allen Ländern, dem BMDV, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den kommunalen Spitzenverbänden mit Hochdruck bearbeitet.

Der Bund beabsichtigt durch das Siebte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel in 2022 einmalig um 3,7 Mrd. Euro zu erhöhen. Davon entfallen 2,5 Mrd. Euro auf die Finanzierung des 9-Euro-Tickets (§ 8) und 1,2 Mrd. Euro auf den hälftigen Anteil des Bundes am ÖPNV-Rettungsschirm (§ 7).

In der vom Kabinett beschlossenen Formulierungshilfe ist die im Koalitionsvertrag angekündigte und von den Ländern geforderte strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022 jedoch nicht berücksichtigt.

Die Länder sehen folgenden Mehrbedarf in 2022:

Mehrbedarf 2020 bis 2022 zum Ausgleich der Planabweichungen bei den ÖPNV-Unternehmen

Im Zuge der COVID-19 Pandemie hat der ÖPNV einen dramatischen Fahrgastrückgang erlebt, der Ende 2022 laut Schätzungen und Berechnungen des VDV noch bei ca. 16 % ggü. 2019 liegen wird. Zwar werden die „Ateinnahmen vor der Pandemie“ durch den ÖPNV-Rettungsschirm auch in 2022 ausgeglichen, nicht aber die seit 2019 eingeplanten Fahrgastzuwächse im ÖPNV und die damit in den Unternehmensplänen der ÖPNV-Branche erwartete Steigerung der Fahrgeldeinnahmen. Alleine dadurch fehlen in der aktuellen und Mittelfristplanung der Aufgabenträger von 2019 bis heute kumuliert ca. 10 % der Fahrgeldeinnahmen. Dies sind ca. **1,3 Mrd. Euro** der 13,300 Mrd. Fahrgeldeinnahmen.

Mehrbedarf 2022 für die Kostensteigerungen im Bereich der Bau-, Energie- und Personalkosten im ÖPNV

Die aktuelle Inflation der Kosten des ÖPNV-Betriebs und der ÖPNV-Infrastruktur liegt derzeit weit oberhalb der im Regionalisierungsgesetz angenommenen 1,8 % p.a. Im Jahr 2022 sind daher bundesweit zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von **750 Mio. Euro** erforderlich, um hiermit die erheblichen und nicht vorhersehbaren Kostensteigerungen u. a. im Bereich der Bau-, Energie- und Personalkosten im ÖPNV auskömmlich zu finanzieren, in deren Folge ein zusätzlicher Finanzbedarf abzudecken ist, allein um das aktuelle Angebot aufrecht zu erhalten.

Mehrbedarf in 2022 für zusätzlichen Mehrenergiebedarf infolge des Kriegs in der Ukraine

Hinzu kommen die Folgen des Kriegs in der Ukraine. Die Unternehmen des ÖPNV sind massiv von den Steigerungen der Energiekosten im Bereich Diesel und Strom betroffen. Hierfür wird ein zusätzlicher Mehraufwand von ca. **900 Mio. Euro** im Jahr 2022 im ÖPNV

prognostiziert, um nicht massiv Fahrpreiserhöhungen durchführen zu müssen. Die befristeten Tankrabattierungen für 3 Monate helfen dem ÖPNV nicht, diese Kostensteigerungen im gesamten Jahr aufzufangen.

Hieraus ergibt sich folgender Mehrbedarf in 2022:

Ausfälle Fahrgastzuwächse/Angebotsausweitung seit 2019	1.300 Mio. Euro
Steigerung Bau-, Energie- und Personalkosten	750 Mio. Euro
zusätzlich gestiegene Energiekosten infolge Ukraine-Konflikt	900 Mio. Euro
Summe Mehrbedarf Regionalisierungsmittel 2022	2.950 Mio. Euro

Die Verkehrsministerkonferenz hält es für notwendig, dass der Bund zumindest die Hälfte der Finanzierung dieses Mehrbedarfs zusätzlich in 2022 bereitstellt. Hieraus leitet sich eine zusätzliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 um rund **1,5 Mrd. Euro** ab.

Gemeinsames Ziel des Bundes und der Länder ist es, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Personenverkehrs zu steigern und bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln. Um diese im Bundes-Klimaschutzgesetz festgesetzten Klimaziele zu erreichen, ist neben einer, im Koalitionsvertrag auf Bundesebene bereits verankerten, erhöhten Mittelausstattung durch die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 ff. auch eine gemeinsame strategische Ausrichtung des Bundes und der Länder vorgesehen.

Die Verkehrsministerkonferenz hat hierzu am 23. Februar 2022 der Einsetzung einer gemeinsamen Bund-Länder-Arbeitsgruppe unter paritätischer Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Vorsitzlandes zugestimmt, um auf Fachebene im Kreis der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder eine transparente, zukunftsfähige und an Qualitätsmerkmalen orientierte Finanzierungsstruktur zu erarbeiten. Der Beschluss wurde im Vertrauen auf die im Koalitionsvertrag gemachte Zusage des Bundes, die Regionalisierungsmittel noch im Jahr 2022 zu erhöhen, gefasst.

Um für die gemeinsame Arbeit des Bundes und der Länder in der Bund-Länder AG für den Ausbau- und Modernisierungspakt die Grundlage weiterhin aufrecht zu erhalten, ist die Erhöhung der Regionalisierungsmittel in 2022 umgehend gesetzlich zu verankern.