

MOFAIR

Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

BT-Drucksache 20/1739

sowie

Antrag der Fraktion DIE LINKE,
BT-Drucksache 20/1733

Anhörung des Bundestagsausschusses
für Verkehr

16. Mai 2022

Übersicht

0. Zusammenfassende Würdigung des Gesetzentwurfs.....	3
1. Entwicklung der Regionalisierungsmittel.....	4
2. Akute Bedarfe 2022.....	6
2.1. Fortführung Corona-Rettungsschirm	6
2.2. 9-Euro-Ticket	7
2.3. Kostenexplosion	8
2.4. Liquidität	9
3. Mittelfristige Bedarfe bis 2030	10
3.1. „Long-COVID“	10
3.2. Verdopplung der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr	11
3.3. Mittelfristiger Bedarf	11
4. Exkurs: Schlagseite der Debatte zuungunsten des öffentlichen Verkehrs.....	12
5. Offene Fragen, weiteres Vorgehen.....	13

0. Zusammenfassende Würdigung des Gesetzentwurfs

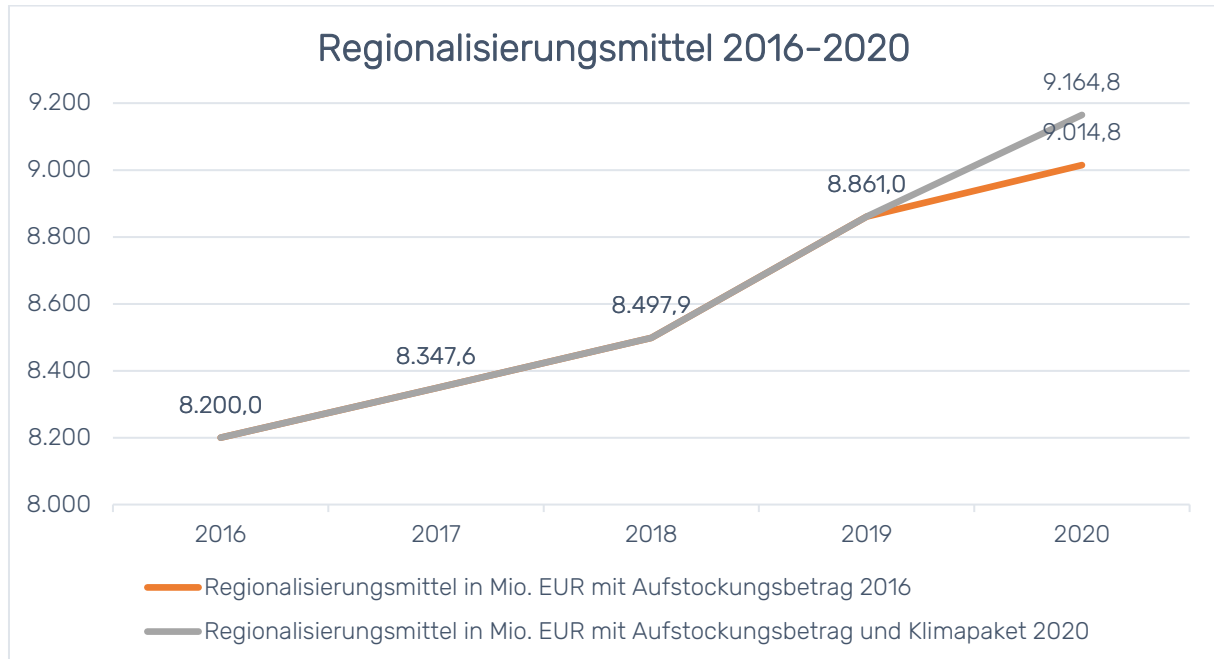
Mit dem siebten RegG-Änderungsgesetz bekennen sich die Bundesregierung und der Bundestag zum öffentlichen Personennahverkehr. Durch eine Anpassung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2022 sollen, wie in den beiden Vorjahren, pandemiebedingte Mindereinnahmen jeweils hälftig durch Bund und Länder ausgeglichen werden. Hinzu kommt der Ausgleich von Fahrgeldmindereinnahmen, die durch das für drei Monate einzuführende „9-Euro-Ticket“ bei den Verkehrsunternehmen entstehen werden.

mofair, der Verband der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr, begrüßt dieses klare Bekenntnis der Politik zugunsten des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs. Wir sehen jedoch in folgenden Punkten Nachbesserungs- bzw. weiteren Klärungsbedarf:

- Für die Mittel aus dem Corona-Rettungsschirm sollte eine **Nachschusspflicht** explizit in den Gesetzestext aufgenommen werden.
- Es sollte klargestellt werden, dass für **zusätzliche Leistungen** während der Geltungsdauer des 9-Euro-Tickets (Verkehrs-, Reisendenlenkungs- und andere Leistungen) **ebenfalls Mittel** bereitgestellt werden.
- **Noch für 2022 benötigt der Sektor eine Anpassung der Mittel um zusätzliche 1,5 Mrd. €**, um die dramatisch gestiegenen Material-, darunter vor allem Energiepreise, aufzufangen. Das Entlastungspaket, in dessen Kontext das 9-Euro-Ticket steht, berücksichtigt bisher nicht die Auswirkung auf den margenschwachen ÖV-Sektor.
- Unmittelbar nach der für 2022 zu beschließenden Anpassung des Regionalisierungsgesetzes müssen Bund und Länder konstruktiv und kollegial die **künftige Entwicklung des Mittelbedarfs bis 2030** in den Blick nehmen. Die Verkehrsministerkonferenz hat dazu Zahlen (jeweils + 1,5 Mrd. € pro Jahr zusätzlich) genannt, die weiter untersetzt werden müssen. Sie dürften den notwendigen Bedarf aber treffend beschreiben, um die verkehrs- und vor allem klimapolitischen Ziele erreichen zu können.
- Für den **eigenwirtschaftlichen Fernverkehr** auf der Schiene (und der Straße) braucht es – angesichts der in der sommerlichen Hauptreisezeit zu erwartenden Fahrgastverlagerung in den durch das **9-Euro-Ticket** weiter gestützten gemeinwirtschaftlichen Verkehr – ebenfalls eine **Kompensation**.

1. Entwicklung der Regionalisierungsmittel

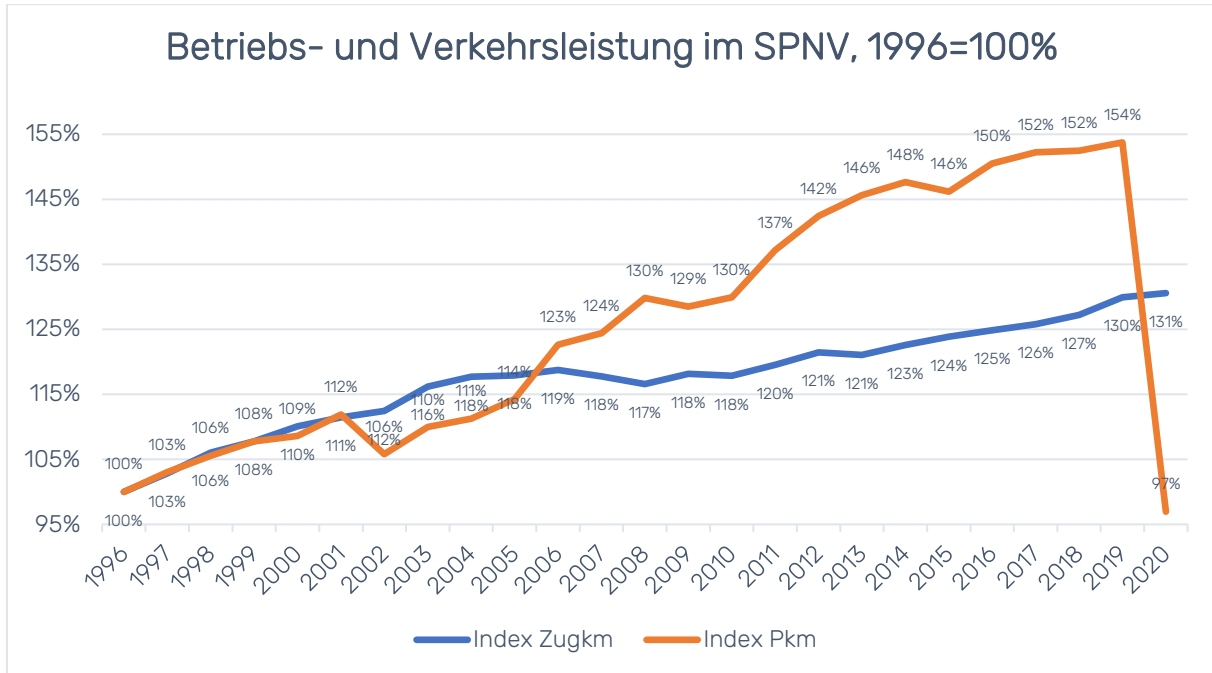
Finanzmittel für die Länder „insbesondere“ zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs wurden im Zuge der Bahnreform und der Regionalisierung des Nahverkehrs Mitte der Neunzigerjahre geschaffen. Wichtige Einschnitte waren das Koch-/Steinbrück-Papier, mit einer Kürzung der ansonsten dynamisierten Mittel, 2006 und die deutliche Anhebung der Mittel 2016. Eine weitere strukturelle Anhebung der Mittel erfolgte Anfang 2020 im Rahmen des Klimaschutzpakets der Bundesregierung.



Die Bundesländer und ihre Aufgabenträger setzten und setzen die Mittel sehr effizient ein. Trotz der stetig gestiegenen Produktionskosten, vor allem auch der erst seit 2016 durch den § 37 III RegG „gebremsten“ Infrastrukturnutzungsentgelte, gelang es, die Betriebsleistung auf nunmehr gut 700 Mio. Zugkm p. a. zu steigern. Wesentlichen Anteil daran hatte die „Wettbewerbsdividende“, also die Vergabe von Verkehrsleistungen auf der Schiene im Wettbewerb. Ohne diese wären die Kosten enteilt, und läge der modal split des Eisenbahnverkehrs nicht bei 8 %, sondern deutlich darunter.

Die Corona-Pandemie stellte und stellt seit März 2020 für die Akteure im öffentlichen Verkehr, der unbestritten Teil der Daseinsvorsorge ist und dessen vertragsgebundene Verkehrsunternehmen ihre Verkehre nicht einfach einseitig reduzieren oder gar einstellen können, eine nie dagewesene Herausforderung dar. Nur in sehr geringem Umfang gab es während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 Leistungseinstellungen.

Sehr schnell aber waren sich Branche, Länder und Bund einig, dass Leistungskürzungen im ÖV gerade nicht die Regel werden sollten, unter anderem auch um das Abstandsgebot innerhalb der Fahrzeuge wahren zu können.



So wurde als Gemeinschaftsaktion der Verbände VDV, BSN (ehemals BAG-SPNV), bdo und mofair gemeinsam mit den Verkehrsverwaltungen des Bundes und der Länder die Idee eines Corona-Rettungsschirms geboren: Ausgehend von den Einnahmen des letzten Vor-Corona-Jahres 2019, erhielten die vertragsgebundenen Verkehrsunternehmen auf Antrag die Fahrgeldmindereinnahmen erstattet, die auf Pandemieeffekte zurückzuführen waren. Pragmatisch wurde dabei seitens des Bundes das „Vehikel“ der Regionalisierungsmittel genutzt: Diese Finanzbeziehung gab es bereits, es musste keine völlig neue gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Von Anfang an wurde dabei auch der Liquiditätssicherung Rechnung getragen: Durch das Vorziehen der Auszahlung von Regionalisierungsmitteltranchen an die Länder und Aufgabenträger und von Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen.

Bedarf Ausgleichsmittel in Mrd. €	2020	2021	2022
geschätzt	(5-7, erste Schätzung)	4,0 ¹	3,2
bewilligt	5,0	2,0 ²	?
verbraucht	2,9 ³	noch offen	

¹ Bezogen auf das Jahr 2021.

² Berücksichtigt die Restmittel aus 2020.

³ Exklusive der Unterstützungsleistungen, die über die Kleinbeihilfen im Busverkehr ausgereicht wurden.

Wie die Übersicht zeigt, wurde der Rettungsschirm über das Jahr 2020 hinaus verlängert⁴ und musste es auch: Zwar erwiesen sich die Fahrgast- und damit die Einnahmenverluste zunächst als geringer als befürchtet. Aber die Pandemie zeigte sich auch zäher als erhofft. Vor allem jedoch gab es eine schleichende Erosion bei den Abonnenten des ÖV, also der treuesten Kunden, die durch ihre regelmäßigen Zahlungen einen wichtigen Teil des finanziellen Fundaments der gesamten Branche ausmachen. Sie behielten im ersten Pandemiejahr ihre Verträge länger als erwartet bei, kündigten aber im zweiten und teilweise auch im dritten Jahr, auch ohne akuten Anlass, unabhängig von der Pandemielage. Die veränderte Arbeitswelt mit einem gesteigerten Trend zum Homeoffice mag ein Auslöser dafür sein. Sie sind für das System nicht verloren, sind aber oft auf Tickets des Bartarifs umgestiegen, tragen so weniger zur Finanzierung bei und müssen immer wieder neu von der Attraktivität des Systems überzeugt werden.

2. Akute Bedarfe 2022

Durch die Bundestagswahl 2021 wurden die Haushaltsberatungen für 2022 verzögert, was mittelbar auch die Beratungen über die notwendige Höhe der Regionalisierungsmittel beeinflusst hat. Neben die (hier noch nicht thematisierten) regulären Mittel treten zwei bzw. drei außerplanmäßige Tatbestände.

in Mrd. €	benötigt	im RegG-Entwurf vorgesehen
Corona-Rettungsschirm	1,6 ⁵	1,2
9-Euro-Ticket	2,5	2,5
Energie- & Materialkosten	1,5	0

2.1. Fortführung Corona-Rettungsschirm

Da ist zum einen die Fortführung des Corona-Rettungsschirms. Der von der Branche ermittelte Bedarf von 3,2 Milliarden Euro würde erneut hälftig zwischen Bund und Ländern aufgeteilt werden.

Der Bund argumentiert nun, dass der Corona-„Schaden“ für die Monate Juni bis August 2022 bereits durch die Kompensationsmittel zum 9-Euro-Ticket ausgeglichen werde und hat daher seine Mittel um ein Viertel (drei Monate von zwölf) im Haushaltsansatz gekürzt.

⁴ Dabei wurde für das Jahr 2021 die Systematik dahingehend verändert, als die Länder zunächst nachweisen mussten, dass die ihren 50 %-Anteil geleistet haben, ehe Bundesmittel abgerufen werden können. Die grundsätzliche 50:50-Finanzierung wurde jedoch beibehalten.

⁵ Anteil des Bundes.

Das ist sachlich grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings sei darauf verwiesen, dass die Ausreichung der Mittel ohnehin für jedes einzelne Unternehmen nur auf Nachweis geschieht, verbunden mit einer strikten Überkompensationskontrolle. Die Vorstellung, hier könnten Schäden doppelt ausgeglichen werden und könnten sich Unternehmen mit staatlichem Geld „gesundstoßen“, ist daher völlig fehl am Platz.

Im Vergleich zu den beiden Vorjahren und zur ursprünglichen Formulierungshilfe wurde die Formulierung „Eine Nachschusspflicht besteht nicht.“⁶ gestrichen, woraus man folgern kann, dass der Bund dem Grunde nach eine Nachschusspflicht anerkennt, sollte sich die Pandemielage etwa im Herbst erneut verschärfen und der Bedarf über das im Haushalt zu Beschließende anwachsen. Vor diesem Hintergrund ist die pauschale Absenkung von 1,6 Mrd. € auf 1,2 Mrd. € zu akzeptieren.

Besser wäre es jedoch, diese Nachschusspflicht explizit im Gesetzestext zu verankern und damit Zweifel auszuräumen.

2.2. 9-Euro-Ticket

Überraschend für die Öffentlichkeit und für die Branche kam am Morgen des 24. März der Beschluss, für drei Monate ein „9-Euro-Ticket“ einzuführen. Damit soll angesichts der hohen Energiepreise ein Zeichen zur verstärkten Nutzung des ÖV gesetzt werden. Nutzer des ÖV sollen bestärkt und bisherige Nichtnutzer neu gewonnen werden. Innerhalb sehr kurzer Zeit hat die Branche sich mit Bund und Ländern auf die Details der Gültigkeit, die Abrechnung und zusätzlichen Vertrieb geeinigt. Der vorliegende Gesetzentwurf schafft angesichts des ansonsten weiter gültigen Tarifgenehmigungsrechts (in Länderhoheit) durch einen Ausnahmetatbestand Rechtssicherheit. Andernfalls könnte ein solches Angebot überhaupt nicht so kurzfristig eingeführt werden.⁷

Zumindest uneindeutig zeigt sich der Gesetzentwurf, was die zusätzlichen Kosten angeht, die im Zusammenhang mit der Maßnahme entstehen. Explizit erfasst sind lediglich Marketing- und Vertriebsaufwand. Wir verstehen es so, dass in den Marketingaufwendungen auch Mittel für eine flächendeckende Marktforschung enthalten sind. Diese ist ganz entscheidend: Die Branche will und muss alles tun, um aus diesem spannenden Experiment das Maximum an Handlungsempfehlungen für die Zukunft zu generieren. Nur dann, wenn wir es schaffen, aus den drei Monaten Niedrigpreisticket etwas zu lernen, sind die 2,5 Mrd. € gut angelegtes Geld. Ein Verpuffen der Mittel und ein Kater nach dem 9-Euro-Taumel kann sich der öffentliche Verkehr sicher nicht leisten.

Nicht erfasst aber sind Mehrleistungen. Diese werden so kurzfristig auch nur in beschränktem Maße möglich sein, da Fahrzeuge und Fahrpersonal nicht einfach vorhanden sind. Aber auf bestimmten, attraktiven Relationen werden Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gar nicht umhinkommen, um chaotische Zustände bei hohem Andrang bei sommerlichem

⁶ Bisher § 7 VI RegG.

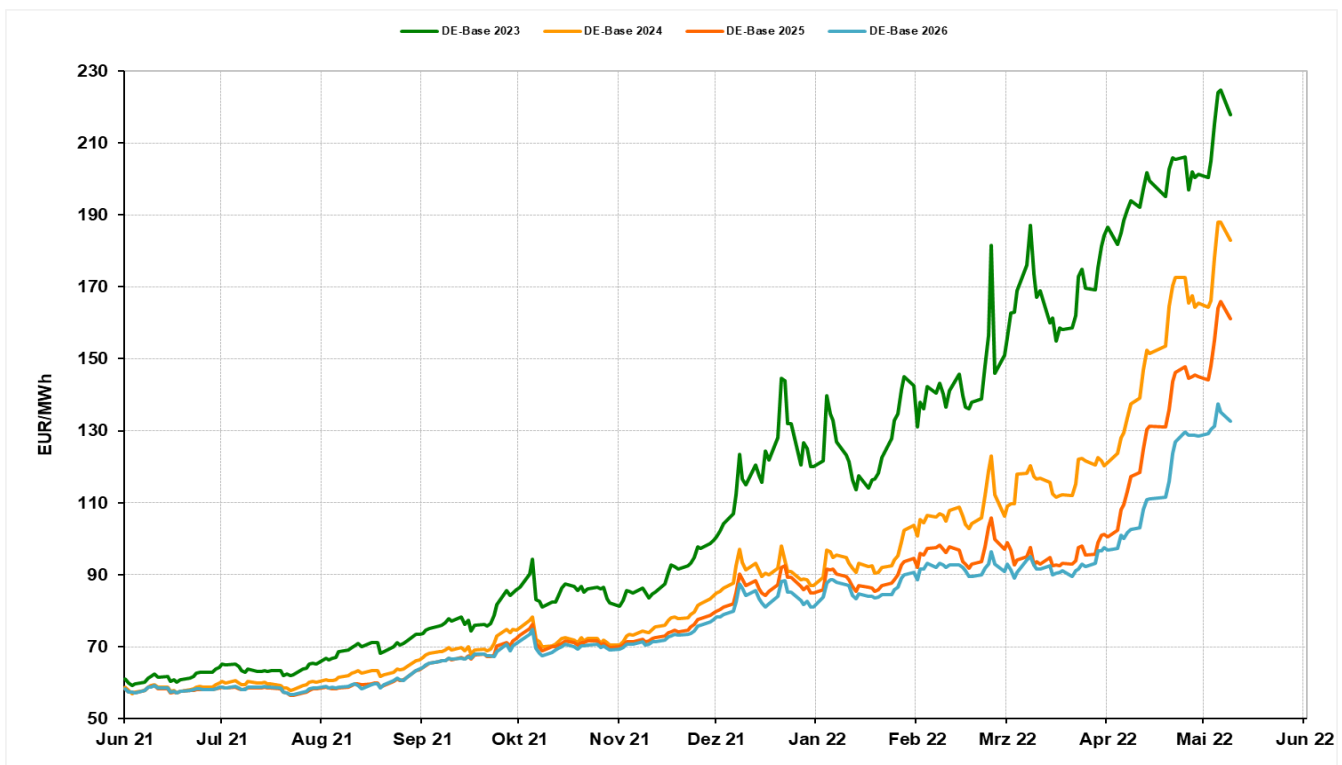
⁷ Künftig § 8 I 2.

Wetter zu vermeiden. Schließlich soll das Ticket für den öffentlichen Verkehr werben. In diesem Zusammenhang sind auch Maßnahmen der Reisendenlenkung zu nennen, also zusätzliche Fahrgastinformation digital und als Printprodukt, aber vor allem auch Personal an den Stationen.

2.3. Kostenexplosion

Bisher nicht vom Gesetzentwurf erfasst sind die in den vergangenen Jahren massiv gestiegenen Produktionskosten für den öffentlichen Verkehr: Personal-, Energie- und Materialkosten enteilen der regulären Regionalisierungsmittelentwicklung schon länger. SPNV-Unternehmen sind allorts in Verhandlungen mit den Aufgabenträgern, um die bestehenden Verträge wieder nachhaltig durchführbar zu machen. Nicht zuletzt wegen der knappen Kassen erweisen sich diese Gespräche als ausgesprochen zäh.

Besonders drastisch ist diese allgemeine Entwicklung auf dem Energie-, und hier vor allem auf dem Strommarkt, und das keineswegs erst seit dem russischen Überfall auf die Ukraine.⁸ Auch wenn nur gut 60 % des deutschen Schienennetzes elektrifiziert sind, finden über 90 % der Leistung im Personenverkehr elektrisch statt. Daher fordern die Länder 1,5 Mrd. € für 2022 zusätzlich. Dem schließen wir uns an.



Entwicklung des Strompreises (Base)

⁸ Quelle des folgenden Schaubilds ist die N-Ergie AG.

Die Bundesregierung sieht diesen Bedarf bisher nicht. Ihre Argumente vermögen jedoch überhaupt nicht zu verfangen:

So heißt es oft: „Die Verkehrsunternehmen haben langlaufende Lieferverträge, die hohen Preise betreffen sie also gar nicht.“ Das ist so nicht richtig. Richtig ist, dass kein Unternehmen seinen Bedarf allein direkt an der Strombörse deckt, so dass die Preise von dort nicht 1:1 sofort durchschlagen. Die meisten EVU haben mehrere rollierende Stromlieferverträge mit unterschiedlichen Laufzeit-, Start- und Enddaten. Das heißt aber auch, dass die spätestens seit Mitte des letzten Jahres stark steigenden Preise nach und nach jetzt durchschlagen. Wenn ein neuer Stromliefervertrag mit einem versechsfachten Beschaffungspreis zu Buche schlägt, kann ein Unternehmen das nicht einfach beiseite drücken.

Ein anderes Argument der Bundesregierung lautet: „Die Unternehmen werden doch auch entlastet, z. B. durch die Senkung der EEG-Umlage.“ Auch hier ist die Situation komplizierter. Zwar ist der künftige Wegfall der EEG-Umlage grundsätzlich sehr sinnvoll, weil damit die „Nebenkosten“ des Eisenbahnverkehrs gesenkt werden. Zum einen fällt die heutige EEG-Höhe (wie auch andere Stromnebenkosten) angesichts der so stark gestiegenen Strombeschaffungspreise jedoch relativ schwächer ins Gewicht. Vor allem aber haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV in den allermeisten Fällen zunächst gar nichts von der Abschaffung der EEG-Umlage: Die meisten Verkehrsverträge enthalten Preisgleitklauseln, die auf amtliche Strompreisindizes referenzieren. Diese enthalten die Besonderheiten des Bahnstrompreises jedoch nicht. So bilden die Indizes beim Wegfall der EEG-Umlage eine viel stärkere Dämpfung des Strompreises ab, als er bei den EVU tatsächlich ankommt, weil sie heute nur 20 % der EEG-Umlage zahlen. Es bleibt dabei: Das Entlastungspaket wendet sich an die Bürger, nicht an Unternehmen. Das 9-Euro-Ticket ist keine Ausnahme.

Derzeit erarbeitet eine Arbeitsgruppe aus Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern Eckpunkte, nach denen die EVU Ausgleiche zum Auffangen der Kostensteigerungen erhalten könnten. Dazu ist aber Voraussetzung, dass die Aufgabenträger die dafür erforderlichen Mittel überhaupt erst einmal haben.

Das ist umso dringlicher, als es nach derzeitigem Stand keine weiteren Entlastungsmöglichkeiten für Verkehrsunternehmen gibt. Auch die Fördermöglichkeiten, die sich aus dem von EU gesetzten „temporary framework“ zur Bewältigung der Folgen des Ukraine-Krieges ergeben, enthalten nichts Einschlägiges.

2.4. Liquidität

Die in Rede stehenden Mittel müssen die Länder, Aufgabenträger und letztlich die Verkehrsunternehmen so schnell wie irgend möglich erhalten. Die Einnahmелücken sind im marginenschwachen ÖV-Markt besonders bedrohlich. Die Liquidität der Unternehmen ist im Vergleich zu den Fixkosten (Kapitalkosten, Gehälter etc.) ohnehin schon immer schwach.

Ganz besonders gilt das für den Ausgleich der Mindereinnahmen für das 9-Euro-Ticket. Die Ticketeinnahmen gehen von einem Monat, von einer Woche zur nächsten drastisch zurück: Für Zeitkarten, die pro Monat in Einzelfällen um die 100 Euro kosten, erhalten die

Verkehrsunternehmen plötzlich nur noch neun Euro. Und das Angebot wirft seine Schatten voraus: Bereits jetzt, noch vor dem Verkaufsstart, zögern viele Kunden ihre Kaufentscheidung auf die Zeit ab dem 1. Juni hinaus. So fehlt schon jetzt Geld in den Kassen der Unternehmen.

Daher ist die vorgesehene Regelung, dass die Mittel für den Corona-Rettungsschirm und für das 9-Euro-Ticket spätestens zehn Tage nach Inkrafttreten des Gesetzes ausgezahlt werden sollen,⁹ ganz entscheidend.

3. Mittelfristige Bedarfe bis 2030

Bei alledem ist zu bedenken, dass wir derzeit für das Jahr 2022 über nichts anderes mehr reden als Löcher zu stopfen. Dabei steht die Nahverkehrsbranche auch in den kommenden Jahren vor besonders hohen, strukturellen Herausforderungen:

3.1. „Long-COVID“

Auch wenn die Pandemie nach derzeitigem Kenntnisstand – sicher kann niemand sein – langsam abklingen wird, werden einige ihrer unmittelbaren und mittelbaren Effekte die Branche noch eine Weile länger begleiten. Die durch Homeoffice veränderte Arbeitswelt, während der Pandemie veränderte Verkehrsmittelwahl (während des Lockdowns zeitweiliges Ansteigen des modal split des MIV von 82 % auf 88 %(!) belasten die Einnahmenseite der Verkehrsunternehmen auch in den kommenden Jahren. Dafür muss eine Lösung gefunden werden, auch wenn es künftig formal keinen „Corona-Rettungsschirm“ mehr geben wird. Selbstverständlich wird die Branche ihrerseits alles tun, um für die Rückkehr der zwischenzeitlich verlorenen Fahrgäste zu sorgen. Aber auch die vielfach beschworenen neuen Tarifprodukte werden die Einnahmen zunächst einmal eher nicht ansteigen lassen – denn um in der neuen Arbeitswelt attraktiv zu sein, müssen sie anders als bisher kalkuliert werden. Die Tarifergiebigkeit sinkt tendenziell.

Auch auf der Aufgabenseite kommen neue Herausforderungen hinzu: Um die gleiche Verkehrsleistung wie vor der Pandemie erbringen zu können, wird man eher mehr Fahrzeuge benötigen. Nach den Erfahrungen der Pandemie werden Überfüllungen eher noch weniger toleriert werden als zuvor. Auch an der Hardware der Fahrzeuge wird sich einiges ändern: Neue Lüftungs- und Klimaanlageanlagen, keimabtötende Oberflächen werden Standard werden, kosten aber zunächst einmal mehr.

⁹ Künftig § 7 XI RegG (Corona) bzw. § 8 IV RegG (9-Euro-Ticket).

3.2. Verdopplung der Verkehrsleistung im Eisenbahnverkehr

Der politische Auftrag, die Fahrgastzahlen in den Zügen bis 2030 zu verdoppeln, bzw. neu: Die Verkehrsleistung zu verdoppeln,¹⁰ ist durch die Pandemie nicht verschwunden, sondern eher noch ambitionierter geworden, denn er muss sich ja sinnvollerweise auf das Fahrgastniveau von 2019, also das Vor-Corona-Niveau beziehen. Der zur Verfügung stehende Zeitraum ist während der Pandemie aber kürzer geworden, und die Absprungbasis niedriger.

Für die oft zitierte „Verdopplung“ ist keine Verdopplung der Zahl der Züge bzw. Zugfahrten notwendig, auch andere Hebel stehen zur Verfügung: längere Züge, Doppelstockzüge, Verdichtung des Angebots in den Randlagen etc. Aber auch all das kostet Geld und steht nicht von einem Jahr aufs andere zur Verfügung. Um planen zu können, d. h. konkret: Ausschreibungen vorbereiten zu können, benötigen die Aufgabenträger „am besten gestern“ Sicherheit in Bezug auf ihre künftigen finanziellen Ressourcen.

3.3. Mittelfristiger Bedarf

Das vom VDV initiierte Leistungskostengutachten¹¹ aus dem vergangenen Jahr bietet dazu konkrete Hinweise: Es nennt konkrete Maßnahmen, schätzt deren Klimawirkung ab und beziffert die Kosten. Es geht dabei auch weiterhin von einer teilweisen Nutzerfinanzierung aus. Die Debatte um 365-Euro-Tickets, eine Verstärkung des 9-Euro-Tickets oder gar „Nulltarif“ (oder „Bürgerticket“) muss das immer im Blick haben.

Die Verkehrsministerkonferenz hat am 29. Juni 2021¹² auf der Grundlage des genannten Gutachtens die Forderung erhoben, die Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2022 kumulativ um je 1,5 Milliarden Euro anzuheben. In ihrer Sitzung am 23. Februar 2022¹³ hat sie diesen Beschluss dem Grunde nach bestätigt, jedoch abweichend für das Jahr 2022 eine Erhöhung um 750 Mio. € sowie für 2023 um 3 Mrd. € gefordert. In Summe ergibt sich also eine deutlich höhere Forderung.

Bemerkenswert an der aktuellen Debatte ist, dass die Summe der 750 Mio. € schon nach kürzester Zeit – die VMK tagte einen Tag vor dem russischen Angriff auf die Ukraine – nicht mehr aktuell ist. Die genannte Summe ist in der unter 2.3. genannten Summe aufgegangen.

So herausfordernd die Umsetzung des 9-Euro-Tickets für alle Beteiligten ist, so darf sie doch nicht die strukturell noch viel wichtigere Debatte über die weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel lähmen. Für die Branche ist es essenziell, dass Bund und Länder schnell einen Konsens über die jährlichen Bedarfe bis 2030 erzielen können.

¹⁰ Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis90/Die Grünen & FDP, <https://www.bundesregierung.de/re-source/blob/974430/1990812/04221173eef9a6720059cc353d759a2b/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>, S. 49. Hier findet sich auch der Einstieg in die strukturelle Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits im Jahr 2022.

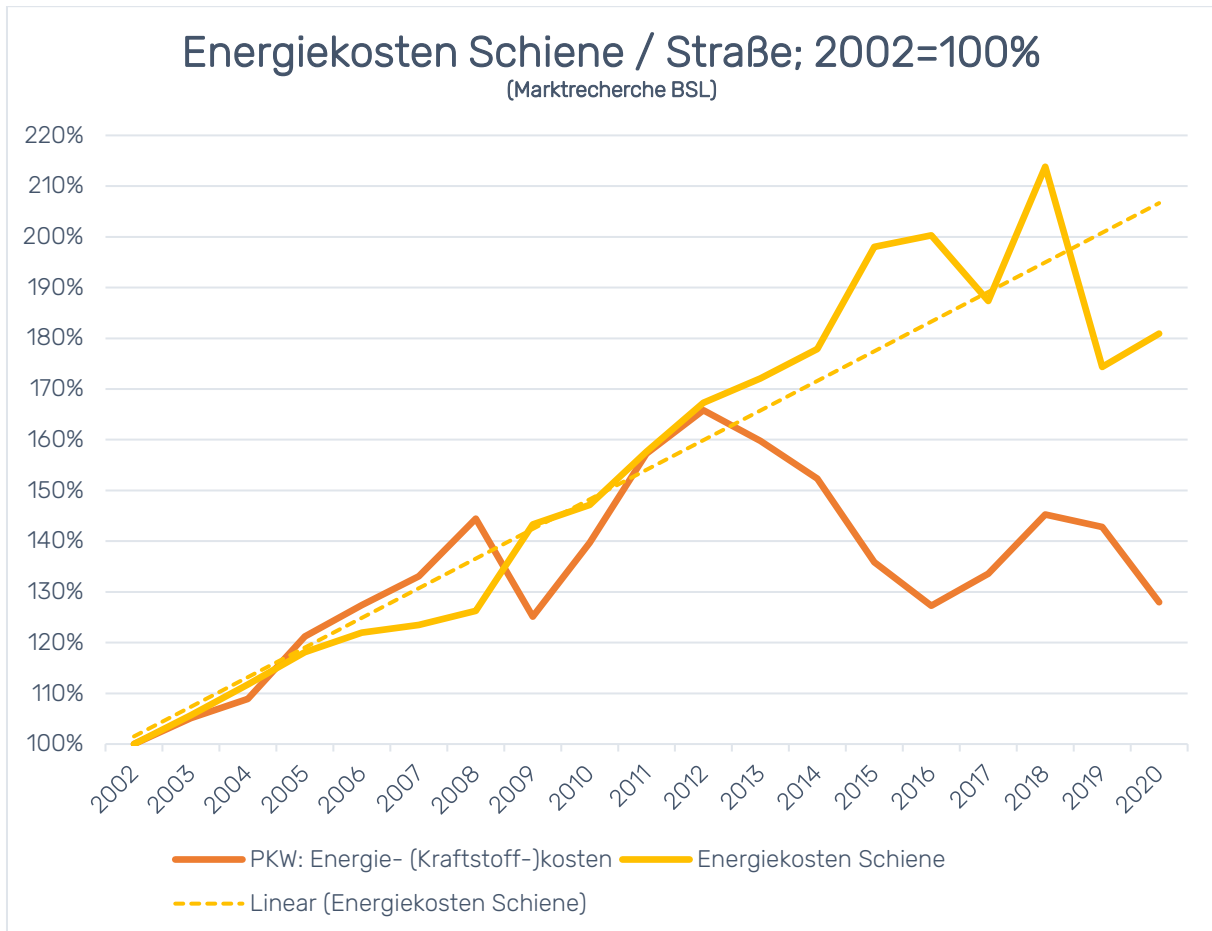
¹¹ <https://www.vdv.de/rb-pub-tdv-leistungskostengutachten-adj.210924-ds.pdf?forced=true>, S. 31.

¹² https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-06-29-sonder-vmk-telefon-schaltkonferenz/21-06-29-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3,

¹³ https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-02-23-sonder-vmk-telefon-schaltkonferenz/22-02-23-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

4. Exkurs: Schlagseite der Debatte zuungunsten des öffentlichen Verkehrs

Die Grundidee des Entlastungspakets aus Anlass der gestiegenen Energiekosten war es, die BürgerInnen als AutofahrerInnen oder NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs gleichermaßen zu entlasten. Was dem Individualverkehr seine befristete Mineralölsteuersenkung von 3,2 Milliarden Euro war, sollte das 9-Euro-Ticket im Volumen von etwa 3 Mrd. Euro sein.



Diese Parallelisierung war von Anfang an problematisch: Gerade in einer Situation, in der ein Staat einen Angriffskrieg gegen einen anderen führt und dabei die Einnahmen aus dem Verkauf fossiler Energieträger wesentlich zur Finanzierung eben jenes Krieges nutzt, wäre eine Entlastung angezeigt gewesen, die den klimaschonenden öffentlichen Verkehr relativ stärker fördert als den Individualverkehr.

Vor allem aber blendete diese Sichtweise aus, dass gerade der Schienenpersonenverkehr, der zum weit überwiegenden Teil elektrisch betrieben wird (SPFV: so gut wie 100 %; SPNV: 90 %) von den gestiegenen Energiepreisen viel stärker getroffen wird als der Individualverkehr. Das Entlastungspaket aber wendet sich nur an die Bürger, nicht an die Verkehrsunternehmen (siehe oben).

Preis/Liter ¹⁴ in €	Diesel	Super E10	Super E5
1. Januar 2022	1,577	1,641	1,699
24. Februar (Kriegsbeginn)	1,655	1,749	1,808
11. März (Höchstwert)	2,325	2,192	2,253
23. März (Beschluss Koalitionsausschuss)	2,174	2,071	2,131
18. April	1,940	1,913	1,973
11. Mai	2,042	2,026	2,085

Der weitere Verlauf der Debatte aber blendete die Entwicklung an den Märkten weitgehend aus: Das politisch vorgegebene Ziel, an der Zapfsäule einen Preis von nicht mehr als 2 Euro zu erreichen, war Mitte April auch ohne eine Mineralölsteuersenkung erreicht – mithin ohne jeden gesetzlichen Markteingriff. An der Senkung der Mineralölsteuer aber soll festgehalten werden, und zwar in voller Höhe.

5. Offene Fragen, weiteres Vorgehen

Die Nahverkehrsbranche setzt alles daran, das 9-Euro-Ticket zu einem Erfolg zu machen. Wenn es ein Katalysator für mehr Fahrgäste wird, haben wir alle gemeinsam viel gewonnen. Daher ist, wie beschrieben, eine intensive begleitende Marktforschung entscheidend. So wichtig es einerseits ist, die (hoffentlich) nach der Dreimonatsfrist neu gewonnenen Fahrgäste weiter anzusprechen und dauerhaft zu binden, so wichtig ist es auch, mindestens erste Erkenntnisse aus der Marktforschung abzuwarten, ehe über die weitere Tarifgestaltung entschieden werden kann. Der guten Ordnung halber sei darauf verwiesen, dass der Bund sicher nicht auf Dauer diese Aufgabe von Ländern, Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen übernehmen kann und möchte.

Als Verband, der jedoch nicht nur Nahverkehrsunternehmen vertritt, sei auf die problematische Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehr auf der Schiene (und zum Bus!) hingewiesen. Durch die plötzliche Absenkung des Fahrpreises auf pauschal 9 Euro im Nahverkehr kehrt sich das Nutzenkalkül vieler Fahrgäste um: In „Normalzeiten“ war die Nutzung des Fernverkehrs angesichts kürzerer Fahrzeiten und weniger Umsteigevorgänge für viele die Regel. Sinkt nun der Preis im Nahverkehr weiter, werden viele ihre Verkehrsmittelwahl überdenken und längere Fahrzeiten und häufigeres Umsteigen in Kauf nehmen. Gerade für die privaten eigenwirtschaftlichen Betreiber auf der Schiene ist das nach mehr als zwei Jahren Pandemie mitten in der Hauptreisezeit ein erneuter Schlag ins Kontor. Hier muss dringend eine Lösung gefunden werden.

¹⁴ <https://www.tanke-guenstig.de/Benzinpreise>, Zugriff am 11. Mai 2022.