

Beschluss  
der Telefonschaltkonferenz  
der Verkehrsministerkonferenz  
am 14. Mai 2020

Punkt 1 der Tagesordnung:

ÖPNV - Rettungsschirm

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die COVID-19 Pandemie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Schiene und Straße schwerwiegende Folgen hat. Durch die von Bund und Ländern gemeinsam getragenen Vorsorgemaßnahmen zum Infektionsschutz wurde in den vergangenen Wochen ein massiver Rückgang der Fahrgastzahlen von 70 bis 90 Prozent verzeichnet. Trotz weiterhin niedriger Fahrgastzahlen erbringt der ÖPNV auf Wunsch von Bund und Ländern aus Gründen des Infektionsschutzes aktuell annähernd 100% der Regelleistung. Die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass für die Branche dadurch eine zusätzliche Kostenunterdeckung von mindestens fünf Milliarden Euro alleine im Jahr 2020 zu erwarten ist. Dabei ist das Ausmaß für den Rest dieses und für die kommenden Jahre noch nicht vollständig bestimmbar.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die Deckung des daraus resultierenden Defizits auf Schiene und Straße eine gemeinschaftliche öffentliche Aufgabe ist und zusätzlicher Finanzierungsmittel bedarf.
3. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die durch die COVID-19 Pandemie verursachte Kostenunterdeckung durch die Errichtung eines ÖPNV-Rettungsschirms auszugleichen. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt dabei die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für eine Beihilfe-Rahmenregelung und bittet um eine sehr zügige Einleitung des Notifizierungsverfahrens bei der EU-Kommission.
4. Gleichzeitig stellt die Verkehrsministerkonferenz fest, dass der ÖPNV auf Schiene und Straße für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft systemrelevant ist und es auch in Krisenzeiten eines leistungsfähigen Angebots bedarf. Der ÖPNV ist

eine öffentliche Aufgabe, Teil der Daseinsvorsorge und essentiell für die Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes. Vor diesem Hintergrund scheiden Einschränkungen des Angebots oder Fahrpreissteigerungen zur Gegenfinanzierung der Kostenunterdeckung aus.

5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Vorsitzende, diesen Beschluss auch an die Ministerpräsidentenkonferenz sowie die Finanzministerkonferenz weiterzuleiten.

### **Begründung:**

Der Ausbruch der COVID-19 Pandemie hat den Verkehrssektor im Bereich des ÖPNV stark getroffen. Angesichts von Homeoffice, Betriebs- und Geschäftsschließungen finden deutlich weniger Pendlerfahrten statt und viele Fahrgäste steigen aus Angst vor einer Infektion auf das Auto um. Mit der Schließung der Schulen wurde zudem auch der Schülerverkehr zeitweise eingestellt bzw. auf den Ferienfahrplan umgestellt.

Die Verkehrsunternehmen verzeichnen aktuell einen Fahrgastrückgang von 70 bis 90 Prozent. Der Fahrscheinverkauf am Automaten, in Verkaufsstellen und in den Fahrzeugen ist fast vollständig eingebrochen, bei den Abo-Kunden drohen Kündigungen und es sind Kulanzangebote erforderlich, um Kunden zu halten. Es werden Verluste von mindestens fünf Milliarden Euro bis zum Ende des Jahres 2020 erwartet.

Die Verkehrsunternehmen können diese Einnahmeausfälle nicht schultern, viele stoßen bereits jetzt an ihre wirtschaftlichen Grenzen. Auch die Aufgabenträger mit Erlösverantwortung („Bruttoverträge“) stehen vor analogen Problemen. Die für andere Branchen hilfreichen Sofortmaßnahmen im Bereich der Kleinbeihilfe stellen keine Lösung für die wirtschaftlichen Probleme der ÖPNV-Unternehmen dar. Darlehen sind kein geeignetes Instrument, da die entgangenen und im weiteren Verlauf des Jahres ausbleibenden Fahrgeldeinnahmen nicht zu einem späteren Zeitpunkt erwirtschaftet werden können, um Kredite zurückzubezahlen.

Damit es auch während und nach der Krise einen leistungsfähigen ÖPNV gibt, müssen deshalb zusätzliche öffentliche Mittel zweckgebunden für die Bewältigung der finanziellen Folgen der Corona-Pandemie im ÖPNV zur Verfügung gestellt werden. Nur so kann im Interesse der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und der Erreichung der Klimaschutzziele verhindert werden, dass Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aus

finanziellen Gründen Verkehrsleistungen reduzieren oder Fahrpreise drastisch erhöhen müssen. Ohnehin wäre das Einsparungspotenzial selbst bei reduzierten Verkehrsleistungen angesichts hoher Fixkosten für Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal sehr begrenzt. Die Länder sind zur Bewältigung dieser Situation finanziell nicht in der Lage, so dass hier der Bund entscheidend gefordert ist.

Eine Kompensation durch die den Ländern zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ist nicht darstellbar. Die Regionalisierungsmittel – auch die hierfür in den Ländern unter Umständen gebildeten Reste - sind bereits für langfristig geschlossene Verkehrsverträge, geplante Leistungsausweitungen und an große SPNV-Projekte gebunden und können nicht zum Ausgleich der Defizite aufgrund der Corona-Pandemie herangezogen werden. In den neuen Ländern sind die gebildeten Ausgabereste aufgrund der Wirkung des Kieler Schlüssels im Wesentlichen dafür vorgesehen, das Status-quo-Angebot bis 2031 finanzieren zu können.

Die Regionalisierungsmittel werden nicht nur für die Finanzierung der Angebote im SPNV verwendet. Sie sind auch essentiell zur Ko-Finanzierung von Großvorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm. Hierzu zählt vor allem der Aus- und Neubau von Strecken der S-Bahnen, U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, vor allem in den Metropolregionen und den Großstädten und deren Umland. Ein weiterer Bereich, in dem Regionalisierungsmittel langfristig gebunden sind, ist die Finanzierung der Beschaffung neuer Fahrzeuge für den SPNV und der Neu- und Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV inkl. der Streckeninfrastruktur.

Die im September 2019 beschlossenen Klimaschutzziele des Bundes sehen eine Verringerung des Ausstoßes von Treibhausgasen bis 2030 um 55 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 vor. Zur Erreichung der Klimaschutzziele muss der Verkehrssektor zusätzliche 52 bis 55 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Diesen Beitrag wird der Verkehrssektor nur durch einen deutlichen Ausbau des Anteils des Schienenverkehrs bzw. des ÖPNV am Modal Split leisten können. Der Einsatz der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz zur Bekämpfung der Corona-Krise würde diese Ziele konterkarieren.