

THÜR. LANDTAG POST  
26.05.2020 08:33

*11060/2020*

Geschäftsführer  
der Landesgruppe

VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen Belvederer Allee 25 99425 Weimar

Thüringer Landtag  
- Haushalts- und Finanzausschuss -  
Jürgen-Fuchs-Straße 1  
99096 Erfurt

T  
F  
E

Weimar, den 25. Mai 2020

### Anhörungsverfahren gemäß § 79 der Geschäftsordnung des Thüringer Landtags

hier: Thüringer Gesetz zur Umsetzung erforderlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ThürCorPanG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass wir zum Entwurf eines Thüringer Gesetzes zur Umsetzung erforderlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (ThürCorPanG) Stellung nehmen können.

Die Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein essenzieller Faktor für das Funktionieren des Freistaates Thüringen und damit mittelbar für das Sicherheitsempfinden der Bürgerinnen und Bürger. Der gesamte öffentliche Personennahverkehr, also Eisenbahnen, Stadt- und Straßenbahnen sowie Stadt- und Regionalbusse, leisten hierzu von Anbeginn der Krise in Stadt und Land einen wertvollen Beitrag.

Die nachfolgende Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V., Landesgruppe Sachsen/Thüringen, erfolgte in engster Abstimmung mit dem Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e. V. (MDO), der entsprechend seiner Verbandsspezifika, noch eine gesonderte Stellungnahme zum Entwurf des ThürCorPanG dem Thüringer Landtag zustellen wird.

In Abstimmung mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL) bzw. dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) wurden stabile Grundfahrpläne vereinbart, um möglichst lange und möglichst zuverlässig Verkehrsleistungen zur Gewährleistung der Mobilitätsgrundversorgung erbringen zu können und gleichzeitig den Fahrgästen ausreichend Raum, entsprechend den verfügbaren Abstandsregelungen, anbieten zu können. Die Unternehmen haben daher ihre

Wir lieben  
**EUROPA**



*We love Europe  
Nous aimons l'Europe  
Noi amiamo l'Europa  
Kochamy Europę*

[www.vdv.de/wirliebeneuropa](http://www.vdv.de/wirliebeneuropa)

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.

VDV-Landesgruppe  
Sachsen/Thüringen  
Belvederer Allee 25  
99425 Weimar

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten

Hauptgeschäftsführer

Vorsitzender der Landesgruppe

Geschäftsführer der Landesgruppe



THI/6450/20/2

Angebote weit über das betriebswirtschaftlich Gebotene hinaus aufrechterhalten: So wurden überwiegend zwischen 70 und 90 Prozent der Normalleistung gefahren, obwohl die Fahrgastzahlen nur noch durchschnittlich 15 bis 20 Prozent der normalen Auslastung betragen. Bis spätestens Anfang Juni 2020 werden die meisten Verkehrsunternehmen wieder 100 Prozent der Fahrplanleistungen anbieten, obwohl diesem Mobilitätsangebot weiterhin ein immenser Rückgang an Fahrgästen und ein damit verbundener Fahrgeldeinnahmeverlust gegenüberstehen. Auch wenn sich die Zahlen seit dem Höhepunkt der Krise leicht erholt haben, fehlen derzeit je nach Region 50 bis 70 Prozent der Fahrgäste und die entsprechenden Einkünfte. In der Branche geht man davon aus, dass dies auch noch mindestens bis Ende des Jahres anhalten wird.

Hinzu kommen die Mehrausgaben aufgrund der vollzogenen Hygienemaßnahmen, wie z. B. Einbauten zum Schutz der Fahrpersonale in Kraftomnibussen im Linienverkehr, aber auch in Werkstätten, im Vertrieb und in der Verwaltung sowie durch Effizienzverluste in der Produktion im Zusammenhang mit den erlassenen Arbeitsschutzmaßnahmen oder auch Unterbrechung von Versorgungs- und Lieferketten. Hätten die Verkehrsunternehmen in der Krise rein wirtschaftlich gehandelt, wären in Größenordnungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kurzarbeit geschickt worden, um entsprechend Kosten zu sparen. Dies hätte aber auch eine spürbare Reduzierung des Verkehrsangebotes zur Folge gehabt. Dies haben die Unternehmen mit Rücksicht auf ihre Verantwortung für die öffentliche Daseinsvorsorge und im Vertrauen auf die finanzielle Unterstützung durch die Aufgabenträger nicht getan.

Vor diesem Hintergrund ist es ausdrücklich zu begrüßen, dass der Freistaat Thüringen hier nun Mittel im Rahmen des ThürCorPanG zur Verfügung stellen will, um die gravierenden Umsatzeinbrüche der Verkehrsunternehmen in der Pandemie auszugleichen. Denn die für die Bundesländer, also auch den Freistaat Thüringen, hinterlegten Regionalisierungsmittel sind bis 2031 ausblanziert, das heißt, TMIL/TLBV haben keinerlei Überschüsse, die für die Kompensation von Mindereinnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Straßenpersonennahverkehr (StPNV) verwendet werden können.

Hier sei eine Anmerkung gestattet. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) des Freistaates Thüringen unterscheidet zwischen dem SPNV und StPNV. ÖPNV ist daher der Gesamtbegriff für beide Systeme. Die Titel 682 01, 633 01 und 683 01 sind daher nicht eindeutig. Der Begriff ÖPNV sollte demzufolge durch StPNV ersetzt werden.

Würden also die Regionalisierungsmittel für den Ausgleich von Mindereinnahmen genutzt werden, stünde entsprechend weniger Geld für die Erbringung von SPNV-Leistungen in den Folgejahren zur Verfügung – zwangsläufig wäre mit Abbestellung von Strecken oder der Ausdünnung von Takten in den Folgejahren zu rechnen. Gleiches gilt auch für Rücklagen für notwendige Investitionen in den Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs, insbesondere in Stadt- und Straßenbahnunternehmen. Betriebsnotwendige Investitionen, die dann künftig nicht vorgenommen werden können, führen zu einer Verschlechterung der künftigen wirtschaftlichen Situation dieser Verkehrsunternehmen, bis hin zu Gefährdungen der Betriebssicherheit.

### **Verwendung der Rücklagen im TMIL (Regionalisierungsmittel) wäre nicht zielführend**

Im Laufe der internen Beratungen stellte sich heraus, dass offensichtlich sowohl der Bund als auch die Finanzverwaltung des Freistaates zur Finanzierung der pandemiebedingten Erlösrückgänge im ÖPNV die im Bereich Verkehr angesparten Regionalisierungsmittel verwenden will.

Zu diesem Vorhaben kann es seitens der Verkehrsverbände VDV (und auch MDO) keine Zustimmung geben. Denn dies schwächt langfristig das Gesamtsystem des ÖPNV. Öffentlicher Verkehr funktioniert nur in der Gesamtheit als Reisekette.

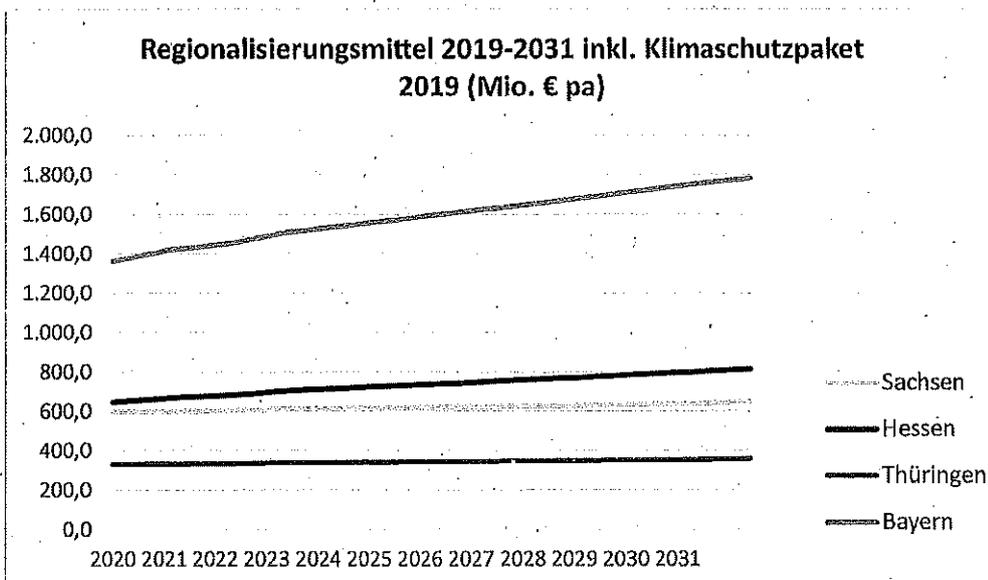
Werden die politischen Ziele von Energie-, und damit bedingt auch Verkehrswende, Gleichartigkeit der Lebensverhältnisse, die Vitalität des für Thüringen besonders strukturbestimmenden ländlichen Raumes, Klimaschutz, Verkehrssicherheit usw. wirklich ernst genommen, dann sollte sich das in Zeiten einer Krise ganz besonders zeigen. Jetzt ist die Zeit, sich verkehrspolitisch richtig aufzustellen und endlich lang diskutierte und immer wieder verschobene zukunftsweisende Vorhaben umzusetzen. Der Freistaat Thüringen kann dabei ebenso seinen Teil dazu beitragen.

Wir erinnern daran, dass im Wahlkampf 2019 der Ausbau des ÖPNV und die Anbindung des ländlichen Raumes, in dem 80 Prozent der Thüringer Bevölkerung leben, eines von vier wesentlichen Themen war. Dieses politische Versprechen gegenüber der Bevölkerung ist umzusetzen, besonders in Zeiten der Krise!

Die Regionalisierungsmittel sind nach der letzten Anhebung 2016 für die Zeit bis 2031 vollständig verplant. Darauf bauen die SPNV-Bestellungen und vertraglichen Bindungen des Freistaates auf und sind die betriebsnotwendigen Investitionen geplant. Würde jetzt ein Eingriff in diese Summen geschehen, verlagert sich das Problem nur auf die folgenden Jahre oder müsste aus anderen Quellen finanziert werden.

In der Diskussion ist unbedingt zu beachten, dass die sog. „neuen Bundesländer“ gegenüber anderen Bundesländern im Grunde keinen Zuwachs an Regionalisierungsmitteln in den Jahren bis 2031 erfahren. Während andere Bundesländer am Ende der Periode über einen Zuwachs von über 30 Prozent verfügen, ist eine Steigerung in Thüringen vernachlässigbar (siehe Grafik).

*Fazit: Angesparte Regionalisierungsmittel sind für die Zukunft vorgesehen und bereits vollständig für Verkehrsbestellung und Investitionen verplant. Ein Rückgriff auf diese Mittel verlagert das Problem nur und löst es nicht. Vergleiche mit insbesondere westlichen Bundesländern verbieten sich, da deren Finanzierung völlig anders gelagert ist.*



**Ausgleich der Mindereinnahmen im ÖPNV in den Monaten März bis Mai  
2020 – Budgethöhe 41,4 Mio. €**

Nach uns vorliegenden Statistiken ist mit folgenden Einnahmeverlusten zu rechnen:

Ausgleich von Mindereinnahmen beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aufgrund des Rückganges von Fahrgastzahlen zur Verhinderung von Insolvenzen	13.200.000	Es wird von 80 % Mindererlösen pro Monat bei insg. 18 SPNV-Verträgen ausgegangen. Monatlicher Verlust = 4,4 Mio. Euro, kalkuliert für 3 Monate
Ausgleich von Mindereinnahmen beim Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) aufgrund des Rückganges von Fahrgastzahlen zur Verhinderung von Insolvenzen	28.200.000	Es wird von 60 - 90 % Mindererlösen pro Monat ausgegangen. Monatlicher Verlust = 9,4 Mio. Euro, kalkuliert für 3 Monate. Unterstützung der Kommunen beim ÖPNV als kommunale Aufgabe.

In der weiteren Verteilung innerhalb der StPNV-Sparte wird angesetzt:

	Fahrgelderlöse 2018		Einnahme- verlust	Einnahmeverlust/ Monat
	€	€/Fp/klm		€
Straßenbahn	45.930.000	5,55	40%	1.531.000
Stadtbus	35.946.000	1,96	50%	1.497.750
Regionalbus	45.391.000	0,91	60%	2.269.550
<b>Summe</b>	<b>127.267.000</b>			<b>5.298.300</b>
	<b>§ 45a 2018</b>			<b>Einnahmeverlust/ Monat</b>
Straßenbahn	7.384.000		100 %	615.333
Stadtbus	6.978.000		100 %	581.500
Regionalbus	29.926.000		100 %	2.493.833
<b>Summe</b>				<b>3.690.667</b>

Sofern das TMIL in der weiteren Umsetzung des Gesetzesentwurfes von den o. g. Zahlen für die berücksichtigten drei Monate ausgeht, besteht volle Unterstützung der Verkehrsverbände VDV und MDO.

Die internen Berechnungen unsererseits kamen dabei zu ähnlich lautenden Ergebnissen.

Die tatsächlichen Verluste sollten bei den Verkehrsunternehmen als Spitzabrechnung nachfolgend in testierter Form erhoben werden. Dabei wäre von den seitens der Aufgabenträger akzeptierten Planzahlen der Unternehmen für das laufende Jahr auszugehen (und nicht von Vorjahreszahlen), denn aufgrund der Neuvergabe von Genehmigungen und verschiedener Veränderungen bei Fahrplänen und Bediengebiet aufgrund der erst kürzlich erfolgten Gemeindereformen und der Neuvergabe der Genehmigungen sowie erheblicher Personalkostensteigerungen in den vergangenen Jahren ist ein Rückgriff auf Zahlen der Vorjahre nicht immer aussagekräftig und vergleichbar.

*Fazit: Die internen Planungen des TMIL sind nachvollziehbar und sollten in der Umsetzung des Gesetzes zur Anwendung kommen. Dabei ist von den Planzahlen der Unternehmen für 2020 auszugehen.*

#### **Notwendige Anpassungen/Ergänzungen zum ThürCorPanG:**

Die 41,4 Millionen Euro unter dem Titel 68201 für den Ausgleich von Mindereinnahmen im ÖPNV und die darin enthaltenen 13,2 Millionen Euro für den SPNV (s. obige Tabelle) würden maximal die Mindereinnahmen in den Monaten März, April, Mai 2020 abdecken. Diese Zeitspanne sollte daher auch explizit im Gesetz benannt werden, um den Eindruck zu vermeiden, mit diesem Ansatz wäre schon alles getan.

Nach Szenario B der Verkehrsministerkonferenz im Einverständnis mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Branchenverbänden von SPNV und ÖPNV werden für den Freistaat Thüringen insgesamt auf Grund einer gesicherten Zahlenbasis **93.008.064 Euro** Fahrgeldverluste für die Monate **März bis Dezember 2020 im ÖPNV, also SPNV und StPNV**, erwartet.

Die Verteilung des im Titel hinterlegten Geldes muss einfach, nachvollziehbar und vor allem zeitnah erfolgen, um das Überleben des Nahverkehrs in Thüringen zu sichern.

Es bedarf eines nachvollziehbaren und pragmatischen Ansatzes für die Ermittlung der Mindereinnahmen.

#### Vorgehensvorschlag im SPNV:

Basis ist Delta März/April 2019 zu März/April 2020 + Steigerungsrate Januar/Februar 2019 zu Januar/Februar 2020 (Verteilung nach Anteilswerten laut EAV für das Jahr 2020).

#### Vorgehensvorschlag StPNV:

Entsprechend der Regelungen des TMIL über die Aufgabenträger, wie in obiger Tabelle dargestellt.

Weiterhin sollten die Formulierungen in der Titelgruppe dahingehend konkretisiert und präzisiert werden, dass die Zahlungen im Bereich SPNV über den Freistaat Thüringen, im StPNV über die kommunalen Aufgabenträger des StPNV erfolgen. Damit sind auch alle Verkehrsunternehmen unterschiedlicher Eigentumsformen in gleicher Weise berücksichtigt.

#### **Die Spezifika der ÖPNV-Branche im Freistaat Thüringen berücksichtigen**

Der § 2 (2) 1 nimmt explizit nur auf mittelbar auf existenzgefährdete bzw. insolvenzbedrohte Unternehmen Bezug, die zu den Empfängern des Sonderfonds zählen sollen. Bei anlagenintensiven Unternehmen des StPNV (Stadt- und Straßenbahnen), aber auch Unternehmen im steuerlichen Querverbund ist dies ja so nicht der Fall. Denn Erlösminderungen führen nicht bei allen Unternehmen unmittelbar zu einer Insolvenz. Vielmehr wäre dann die Konsequenz eine Verschlinkung durch Personalabbau und Angebotsreduzierung. Da nach unserer sicherlich nicht alleinigen Auffassung die Versorgung der Thüringerinnen und Thüringer in Stadt und Land mit Mobilitätsdienstleistungen auch künftig weiterhin auf dem bisherigen hohen Niveau gewährleistet bleiben soll und die allseits gefassten Zielstellungen von Klimaschutz und Verkehrswende auch weiterhin Bestand haben sollten, ist dieser Rettungsschirm zum Ausgleich coronabedingter Mindererlöse, aber auch Mehraufwendungen, zwingend erforderlich. Zumal für das Schuljahr 2020/2021, also ab September, insbesondere im regionalen Busverkehr, eine Verstärkung des Angebotes durch häufigere Anfahrten von Schulstandorten erwartet wird, was ohne entsprechenden Aufwuchs von Kapazitäten bei Fahrzeugen und vor allem Personal und damit finanziellen Mitteln nicht zu realisieren sein wird.

Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs wäre der Titel 682 01, welcher mit 41,4 Millionen Euro angesetzt wird, zuerst vollständig aufzubreuchen, bevor die Haushaltstitel 633 01 und 683 01 bedacht werden. Minderausgaben, die aber nach allgemeiner fachlicher Einschätzung wohl kaum zu erwarten sind, könnten so erst am Ende des Haushaltsjahres festgestellt werden, dann wäre es aber zu spät für ein Wirksamwerden der anderen Titel.

Wir schlagen deshalb vor, die Budgetierung mit 41,4 Millionen Euro (unter Berücksichtigung der entsprechenden Mittel für den SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Freistaates Thüringen) dem Haushaltstitel 633 01 zuzuordnen, bei nachfolgend vorgeschlagener und damit auch aus Sicht des Beihilferechts treffenderer Formulierung unter Rückgriff auf § 1 „Anwendungsbereich“ der Bundesrahmenregelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, wobei wir uns auf die von den Ländern vorgeschlagene Textfassung (für Buchstabe b) beziehen, die wir zusätzlich etwas ergänzt haben (in Buchstabe a).

„(2) Aus Mitteln des Sondervermögens können insbesondere Hilfen geleistet werden für:

7. den Ausgleich von Kosten, die

- a) aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der VO 1370 wegen geringerer Verkehrsleistung oder verringerter Nachfrage bzw. Verfügbarkeit von Ressourcen,
- b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des vorausgegangenen Jahres und/oder
- c) durch erhöhte Aufwendungen für den Infektionsschutz, z. B. für Hygienemaßnahmen, Fahrzeugumbauten, jedoch ohne Ausweitungen der Verkehrsleistungen, nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

Die Formulierung aus dem Entwurf der Rahmenregelung, möglichst in der „Länderfassung“ mit der vorgeschlagenen Ergänzung, würde auch die Problematik, die aus vielen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) resultiert, berücksichtigen, dass die meisten Aufgabenträger im Freistaat Thüringen ja zunächst Verkehrsleistungen aufgrund des Fahrgastrückganges abbestellt haben und damit auch weniger Kilometerleistungen vergüten, die Verkehrsunternehmen aber weiterhin Personal und Beförderungskapazitäten vorhalten müssen, deren Kosten ihnen aber nicht mehr über die Ausgleichsmechanismen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erstattet werden.

Hintergrund des von der ursprünglichen Bundesformulierung abweichenden Formulierungsvorschlags für Buchstabe b ist die Einbeziehung der Ausgleichsleistungen nach § 131 SGB IX sowie nach § 45a PBefG. Beide sind zwar allgemeine Vorschriften, liegen aber außerhalb des Anwendungsbereiches der VO 1370/2007. Der Formulierungsvorschlag für Buchstabe a bezieht sich darauf, dass die Ausgleichsleistungen in manchen Verkehrsverträgen nicht nur von den gefahrenen Kilometern, sondern auch von den Fahrgastzahlen und sonstigen Aspekten (z. B. Kundencenter) abhängen.

**Ein weiter Punkt bewegt uns, nämlich die Berücksichtigung des freigestellten Schülerverkehrs.**

Wir weisen darauf hin, dass der freigestellte Schülerverkehr bei den Hilfen dem ÖPNV, hier speziell dem StPNV, gleichgesetzt werden muss, wofür zusätzliche Mittel eingestellt werden müssten. Diese Kosten sind im Budget des ÖPNV nicht enthalten.

Freigestellter Schülerverkehr (FGS) sind Beförderungsleistungen für schulpflichtige Kinder, welche nicht in den ÖPNV integriert werden können, z. B. aufgrund der besonderen Wege, welche nicht ÖPNV-würdig sind, oder besonderer Anforderungen seitens der Kinder, z. B. weil diese behindert sind.

Der FGS ist nach unserem Wissen in keinem der bisherigen Hilfspakete berücksichtigt. Es ist zu befürchten, dass die derzeit noch vorgehaltenen, aber pandemiebedingt nicht nachgefragten Beförderungskapazitäten (Kleinbusse mit i.d.R. besonderer Ausstattung) in Kürze abgebaut werden und dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Diese Fahrzeuge werden oft auch im normalen ÖPNV eingesetzt, so dass eine Mischfinanzierung entsteht. Ebenso können diese Fahrzeuge nicht im Reiseverkehr eingesetzt werden, da dieser derzeit und auch aller Wahrscheinlichkeit mittelfristig nicht im bisherigem Umfang wieder die Bedeutung erlangen wird, welche er vor der Coronakrise besessen hat.

Damit würde eine weitere Schwächung des ÖPNV und des Schülerverkehrs in der Fläche entstehen.

Fazit: Fahrzeuge und Personal im freigestellten Schülerverkehr werden derzeit nicht nachgefragt. Die Vorhaltekosten werden nicht erstattet und die Perspektive ist sehr schlecht. Daher wird in Kürze die technische Basis dieser Verkehre abgebaut.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Rückfragen jederzeit, unter Beachtung der Hygienemaßnahmen entsprechend der Grundverordnung des Freistaates Thüringen auch persönlich, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VDV Landesgruppe Sachsen/Thüringen

Stellvertretende Vorsitzender

Landesgruppengeschäftsführer