

Änderungsantrag

der Abgeordneten Mike Moncsek, Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

– Drucksachen 20/5548, 20/6018 –

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

§ 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket

(1) Ab dem 1. Januar 2024 wird ein Tarif angeboten, der zu einer bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Es soll in digitaler Form erhältlich sein und für ein Entgelt zum Zeitpunkt der Einführung von mindestens 147 Euro je Quartal in einem zum Quartalsende kündbaren Abonnement angeboten werden, vorbehaltlich der erforderlichen Zustimmungen nach § 39 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes sowie der Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Der Vertrieb des Deutschlandtickets erfolgt ausschließlich über eine von den Verkehrsverbänden in der Bundesrepublik Deutschland zu gründenden gemeinsamen Vertriebsorganisation oder im Auftrag dieser. Die Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsverbänden erfolgt auf Grundlage eines Gesetzes, das der Zustimmung des Bundesrats bedarf.

(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2024 und 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1 500 000 000 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile aufgrund zurückgehender Fahrgeldeinnahmen.

(3) Der jährliche Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt auf die Länder verteilt:

Baden-Württemberg	176 200 000,00 Euro
Bayern	317 500 000,00 Euro
Berlin	135 700 000,00 Euro
Brandenburg	32 800 000,00 Euro
Bremen	20 300 000,00 Euro
Hamburg	86 300 000,00 Euro
Hessen	110 600 000,00 Euro
Mecklenburg-Vorpommern	20 400 000,00 Euro
Niedersachsen	120 000 000,00 Euro
Nordrhein-Westfalen	280 800 000,00 Euro
Rheinland-Pfalz	52 100 000,00 Euro
Saarland	10 300 000,00 Euro
Sachsen	43 000 000,00 Euro
Sachsen-Anhalt	21 700 000,00 Euro
Schleswig-Holstein	52 400 000,00 Euro
Thüringen	19 900 000,00 Euro.

(4) Von den für die Jahre 2024 und 2025 jeweils zur Verfügung zu stellenden Beträge ist je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.

(5) Die Länder haben einvernehmlich die in Absatz 3 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die je Kalenderjahr tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anzupassen. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und haben dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2024, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8 bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nachzuweisen. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel nach § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.

(7) Im Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund eine Wirtschaftsprüferin, einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der finanziellen Nachteile durch das Deutschlandticket.

(8) Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 für die Jahre 2024 und 2026 nicht ausgereicht hat, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3 hälftig auszugleichen, steht den Ländern nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung ein Betrag in Höhe der Hälfte des Betrages zu, den die finanziellen Nachteile den Betrag von 3 Milliarden Euro übersteigen. Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 im Jahr 2024 und im Jahr 2025 zu hoch war, um die finanziellen Nachteile, die auf das Deutschlandticket zurückzuführen sind, hälftig auszugleichen, steht dem Bund nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung zu.

(9) Die Bundesregierung hat jährlich aus den Nachweisen der Länder einen Gesamtbericht zu erstellen, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“

Berlin, den 10. März 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 1. März 2023 zum Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP – Bundestagsdrucksache 20/5548 – hat erhebliche Kritik an Zeitplan und Vorbereitung des Vorhabens Deutschlandticket offenkundig werden lassen. Insbesondere auf den Vortrag der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, Deutscher Städte- und Gemeindebund) sei hingewiesen (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)139). Der Entwurf der Bundesregierung – Bundestagsdrucksache 20/5799 – ist textgleich.

Es steht der Eindruck im Raum, der geplante Einföhrungstermin schon zum 1. Mai 2023 stehe in einem Zusammenhang mit der Bürgerschaftswahl in Bremen am 14. Mai 2023, zumal die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz von diesem Bundesland benannt ist.

Auf die öffentlichen Gesellschafter oder Träger von öffentlichen Nahverkehrsgesellschaften kommen erhebliche wirtschaftliche Risiken zu. Bei einem Start bereits zum 1. Mai 2023 drohen Liquiditätsengpässe, da traditionelle Abonnement-Kunden zum Deutschland-Ticket wechseln werden, das zudem bei vielen Anbietern deutschlandweit ohne regionalem Bezug erhältlich ist. Bereits vor Inkrafttreten hat ein Vertriebswettbewerb zwischen einzelnen Verkehrsunternehmen eingesetzt. Da auch deutsche Tochterunternehmen europäischer Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket vertreiben, drohen Kapitalabflüsse ohne zusätzliche Leistungserbringung. Eine deutschlandweite Einnahmeverteilungregelung besteht bislang nicht. Diese ist aber unverzichtbar, soll ein wirtschaftlicher Schaden abgewendet und ein beihilferechtlich konformes Gesetz beschlossen werden (vgl. Bundestagsdrucksache 20/5789).

Der seitens der genannten Fraktion vorgelegte Gesetzentwurf sieht Ausgleichszahlungen für das Jahr 2023 auf Basis eines erst bis zum 31. Oktober 2024 zu prüfenden Bedarfs vor (§ 9 Absatz 7 Satz 1); ein Nachweis der Mittelverwendung durch die Länder ist jedoch bereits zum 30. Juni 2024 zu erfolgen, wobei Zahlungen gemäß § 9 Absatz 4 Satz 1 bereits in Monatsabschlüssen zum 15. des Folgemonats zu erfolgen haben. Seitens der Länder werden somit Zahlungen an Verkehrsunternehmen ohne Nachweis zu erfolgen haben. Es besteht das hohe Risiko der „übermäßigen Ausgleichszahlung“ und der Rückzahlungsverpflichtung durch die Unternehmen, da es sich im Ergebnis ansonsten um unzulässig gewährte Subventionen handelt.

Die Laufzeit eines Abonnements – statt monatsweise wie vorgeschlagen quartalsweise – soll Mitnahmeeffekte unterbinden und den Vertriebsaufwand reduzieren und folgt somit den Interessen der Verkehrsunternehmen. Aus diesem Grund ist ein Mindestvertriebspreis von 147 Euro pro Quartal (das entspricht 49 Euro pro Monat) durch das Gesetz festgelegt. Ob dieser Mindestvertriebspreis für die Verkehrsunternehmen auskömmlich ist, muss in Folge geprüft werden.

Viele Verkehrsunternehmen in Deutschland gelten bisher nach Artikel 2j der EU-Verordnung 1370/2007 i. d. F. der EU-Verordnung 2016/2338 als „interne Betreiber“; dieses setzt aber voraus, dass diese ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen. Mit dem Eintritt dieser Unternehmen in einen bundesweiten Vertriebswettbewerb ist zumindest zweifelhaft, ob bislang regional operierende Verkehrsunternehmen weiterhin als „interne Betreiber“ im Sinne des Artikel 5b dieser EU-Verordnung gelten können. Wenn nicht, kann dies zur Folge haben, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge (also auch bislang vor Ausschreibungen geschützte öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen oder Straßenbahnen) europaweit ausgeschrieben werden müssen. Um sich dieses Risikos nicht auszusetzen, dürften kommunale

Nahverkehrsunternehmen als „interne Betreiber“ Deutschlandtickets nur innerhalb ihrer Gebietskörperschaft vertreiben. Bereits der Zusammenschluss verschiedener regionaler Verkehrsunternehmen in einer überregionalen Vertriebsplattform dürfte der durch die EU-Verordnung vorgegebenen Legaldefinition eines „internen Betreibers“ zuwiderlaufen. Auch aus diesen Gründen darf ein Vertrieb nur durch die Verbände oder in deren Auftrag erfolgen.

Eine Verschiebung einer Einführung des Deutschlandtickets auf einen Zeitpunkt nach Klärung der Einnahmeaufteilung sowie der tatsächlichen Umsatzeinbußen, der beihilferechtlichen Fragen wie einer einheitlichen Vertriebsorganisation ist unerlässlich. Ein bundesweiter Vertrieb des Deutschlandtickets durch regionale Verkehrsgesellschaften kann nicht gewollte Auswirkungen auf die übliche Praxis der Direktvergabe nach § 8a Absatz 3 PBefG haben.

Eine gesetzliche Festlegung einer Fiktionsgenehmigung einer Tarifmaßnahme kann keinen Tarifantrag ersetzen. Es ist somit zweifelhaft, ob der Bundesgesetzgeber eine befristete Genehmigungsfiktion für eine Tarifmaßnahme aussprechen kann (Absatz 1 Satz 3), die er selbst festlegt. Eine Genehmigung – auch eine fiktive – erfordert eine Beantragung. Zudem wird die gesetzliche Kontrollpflicht von Aufsichtsräten von Verkehrsgesellschaften überspielt. Dieses verstößt sowohl gegen die Subsidiaritätsrechte von Städten und Landkreisen als Eigentümer oder Gewährträger von Verkehrsgesellschaften als auch gegen die betriebliche Mitbestimmung, da die Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten durch die Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsräten gewahrt werden. Die Mitbestimmungsrechte der Beschäftigten der öffentlichen Verkehrsunternehmen werden angesichts nicht auszuschließender Liquiditätsprobleme der Unternehmen verletzt.

Die Auswirkungen auf die eigenwirtschaftliche Erbringung von durch nach § 42a PBefG genehmigten Fernbusverkehre und mögliche Entschädigungsansprüche von geschädigten innerdeutschen oder europäischen Fernbusbetreibern durch Einführung eines deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets, insbesondere der daraus resultierende Erfüllungsaufwand und weiterer Kosten, ist nicht ausreichend dargelegt. Der Bundesgesetzgeber greift in die Rechte von Fernbusunternehmen ein, da das geplante Deutschlandticket faktisch (auch) ein Fernverkehrsticket ist, da es für Reiseweiten von über 50 km genutzt werden kann und somit nicht mehr in den gesetzlichen Rahmen des Nahverkehrs gemäß § 8 Absatz 1 Satz 2 PBefG fällt, auch wenn Produkte des ÖPNV für Fernreisen genutzt werden.

Dass für das Jahr 2023 – also für acht Monate Deutschlandticket – ein gleicher Betrag wie für die Jahre 2024 und 2025 mit jeweils zwölf Monaten in Höhe von 1,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt werden wird, zeigt, dass die den Gesetzentwurf einbringenden Fraktionen und die Bundesregierung sich über den tatsächlichen Mittelbedarf völlig in unklaren sind, was ein Indiz für übermäßige Ausgleichszahlungen und damit unionsrechtswidrige Subventionen ist. Auch aus diesem Grund kann frühester Start des Deutschlandtickets der 1. Januar 2024 sein.