

G e s e t z e n t w u r f

der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Drittes Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr

A. Problem und Regelungsbedürfnis

Der Bund und die Länder haben sich im Jahr 2022 auf die Einführung eines preislich attraktiven und bundesweit gültigen Nahverkehrstickets für alle Verkehrsträger und dessen Finanzierung verständigt. Vereinbart wurde ein digitales, deutschlandweit gültiges Deutschlandticket für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement. Ziel der Einführung des Deutschlandtickets ist die dauerhafte Vereinfachung des Tarifsystems im ÖPNV durch die Länder, die Setzung eines Anreizes zum Umstieg auf den ÖPNV sowie Energieeinsparung. Außerdem soll das Deutschlandticket zum Erreichen der Klimaziele des Bundes im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 beitragen und die Bürgerinnen und Bürger finanziell entlasten.

Das Recht und die Pflicht, den ÖPNV zu betreiben, ist grundsätzlich Sache der Länder. Der Bund unterstützt sie dabei unter anderem über die Regionalisierungsmittel.

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) wurde § 9 in das Regionalisierungsgesetz (RegG) eingefügt. Die Bestimmung enthält einerseits die Einführungsverpflichtung für die Länder und regelt andererseits die vereinbarten Zahlungsverpflichtungen des Bundes gegenüber den Ländern zur Finanzierung des Deutschlandtickets für die Kalenderjahre 2023 bis 2025.

Ein Staatsvertrag zwischen den Ländern über die Einführung eines in allen Bundesländern gültigen gemeinsamen Tarifs ist derzeit nicht vorgesehen. Die Einführung wird durch 16 identische Landestarife und die Anerkennung des jeweiligen Landestarifs durch alle ÖPNV-Verkehrsunternehmen in der Bundesrepublik bewirkt.

In Thüringen bestehen kraft Landesrecht unterschiedliche Zuständigkeiten für den ÖPNV. Während für den Verkehrsträger Schiene das Land zuständiger Aufgabenträger ist, ist die Aufgabe des Straßenpersonennahverkehrs, mithin Verkehrsträger Bus, O-Bus und Straßenbahn, den

Landkreisen und kreisfreien Städten im eigenen Wirkungskreis als Pflichtaufgabe zugeordnet.

Die nach § 9 Abs. 1 RegG bestehende bundesgesetzliche Verpflichtung, das Deutschlandticket in Thüringen einzuführen, trifft dem Wortlaut nach grundsätzlich die Länder einschließlich ihrer Verwaltungen, also auch die kommunalen Verwaltungen, da die Kommunen Teil des Landes sind und keine eigene Staatsqualität haben.

Sie ist allerdings bei verfassungskonformer Auslegung so zu verstehen, dass diese Verpflichtung unmittelbar nur das Land trifft, nicht aber die Landkreise und kreisfreien Städte.

Denn Artikel 84 Abs. 1 Satz 7 des Grundgesetzes verbietet es dem Bund, den Kommunen neue Aufgaben zu übertragen. Mit der Einführung der Bestimmung, die durch die Föderalismusreform im Jahr 2006 nachträglich ins Grundgesetz eingefügt wurde, soll verhindert werden, dass der Bund durch Übertragung neuer Aufgaben die Finanzhoheit der Kommunen aushöhlt, weil das Grundgesetz für diese Art der Übertragung direkt an die Kommunen keine Verpflichtung des Bundes zum Ausgleich der damit verbundenen Kosten vorsieht. Vielmehr soll der Bund die neue Aufgabe nur den Ländern übertragen, die dann wiederum unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kommunen im Land entscheiden, ob sie diese Aufgabe an die Kommunen weiterübertragen oder die Aufgabenerfüllung selbst wahrnehmen. Betreffend bereits an die Kommunen übertragene Aufgaben sollten nach Artikel 125a Abs. 1 Grundgesetz durch die Föderalismusreform keine Änderungen eintreten.

Das Bundesverfassungsgericht hat in einer Entscheidung vom 7. Juli 2020 klargestellt, dass Artikel 84 Abs. 1 Satz 7 des Grundgesetzes funktional auszulegen und die neue Ausgestaltung bereits übertragener alter Aufgaben durch den Bund dann verboten ist, wenn dies zu einer funktional äquivalenten Erweiterung einer bereits zugewiesenen Aufgabe führt. Dies sei anhand der Auswirkungen der Personal-, Organisations- und Finanzhoheit zu bewerten.

Da die Landkreise und kreisfreien Städte im Zuge der Einführung des Tarifs Deutschlandticket diesen Tarif in ihrem Zuständigkeitsbereich in das Rechtsverhältnis zum Straßenpersonennahverkehrsunternehmen einführen müssten und damit auch gegenüber dem Unternehmen den Ausgleich des damit verbundenen Nachteils schulden, ist die Aufgabenerfüllung zweifellos mit erheblichen Auswirkungen der Personal-, Organisations- und Finanzhoheit verbunden, sodass bei verfassungskonformer Auslegung die Verpflichtung des § 9 RegG unmittelbar nur das Land trifft.

Daher bedarf es zur Erfüllung der bundesgesetzlichen Einführungsverpflichtung im Land für alle Verkehrsträger einer Übertragung der Verpflichtung, soweit die Verkehrsträger des Straßenpersonennahverkehrs betroffen sind, auf die Landkreise und kreisfreien Städte.

Darüber hinaus soll zukünftig die Einführung von weiteren landesweiten Tarifen ermöglicht werden, soweit diese finanzierbar sind. Das Gesetz soll daher die Voraussetzungen für die Einführung von verkehrsträgerunabhängigen Landestarifern durch das Land, die Umsetzung durch die Aufgabenträger und die damit verbundene Finanzierungslast regeln.

Der Bund hat zur Sicherstellung des einheitlichen Starttermins am 1. Mai 2023 durch bis zum 30. September 2023 befristete Tarifauflegung den

Tarif übergangsweise gegenüber den Verkehrsunternehmen eingeführt. Daher ist ab dem 1. Oktober 2023 eine Landesregelung erforderlich.

Im Übrigen soll durch das Gesetz die zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung landesrechtlich geregelt werden.

B. Lösung

Erlass des Gesetzes zum Zwecke der Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) in der Fassung vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276), zuletzt geändert durch Artikel 46 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. S. 731).

C. Alternativen

Ohne Regelung könnten die kommunalen Aufgabenträger frei entscheiden, ob sie einen Landestarif in ihrem geografischen und sachlichen Zuständigkeitsbereich den dortigen Verkehrsunternehmen auferlegen wollen oder nicht. Damit besteht das Risiko eines sogenannten Flickenteppichs, was den Tarif als Landestarif erheblich entwertet und dessen Lenkungsziele verfehlt.

D. Kosten

a) Kosten für den Tarif Deutschlandticket

Die Kosten für den Landeshaushalt zur Finanzierung des Nachteilsausgleichs für die Anwendung des Tarifs Deutschlandticket sind bei gleichbleibendem Ticketpreis von 49 Euro für das Jahr 2023 mit 19,9 Millionen Euro eingeschätzt. Der Bund beteiligt sich für das Jahr 2023 ebenfalls mit 19,9 Millionen Euro. Höhere Kosten im Jahr 2023 werden durch den Bund hälftig übernommen und im Jahr 2025 ausgeglichen. Für die Jahre 2024 und 2025 wird von Kosten für den Landeshaushalt in Höhe von jeweils 19,9 Millionen Euro ausgegangen. Weitere jeweils 19,9 Millionen Euro werden durch den Bund zur Verfügung gestellt. Nach der Regelungsmechanik des § 9 RegG sollen darüber hinausgehende Kosten durch die bundesweit einheitliche Erhöhung des Ticketpreises ausgeglichen werden. Für die Jahre ab 2026 ist noch keine Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur gemeinsamen Finanzierung erfolgt. Davon hängt auch die Zukunft des Deutschlandtickets ab.

b) Kosten für die Einführung weiterer Landestarife

Bei Inanspruchnahme der Verordnungsermächtigung nach § 10 Abs. 1 zur Einführung weiterer Landestarife nach § 9 Abs. 3 entstehen Kosten für den Landeshaushalt zur Finanzierung des Nachteilsausgleiches an die Aufgabenträger für die Anwendung des einheitlichen Tarifs. Die Einführung von einheitlichen Landestarifen setzt deren Finanzierbarkeit durch das für Personenverkehr einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Ministerium im Rahmen des Einzelplans 10 und dafür vorgesehene haushaltsrechtliche Ermächtigungen voraus.

c) Mehrkosten der kommunalen Aufgabenträger

Aufgrund der im Gesetzentwurf vorgesehenen Kompensationsregelungen sind nennenswerte ungedeckte Mehrkosten nicht zu erwarten.

d) Kosten im Übrigen

Keine

Drittes Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in der Fassung vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276), zuletzt geändert durch Artikel 46 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl. S. 731), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 3 wird folgender Absatz 6 angefügt:

"(6) Die Aufgabenträger nach Absatz 1 sind jeweils zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1). Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben."

2. Die §§ 9 bis 11 erhalten folgende Fassung:

§ 9

Einführung von Landestarifen

(1) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 sind verpflichtet, die Verpflichtung des Landes nach § 9 Abs. 1 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes in ihrem Zuständigkeitsbereich zu erfüllen. Das Land gleicht den Aufgabenträgern nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile nach Maßgabe der zwischen Bund und den Ländern abgestimmten Musterrichtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Tarif Deutschlandticket aus. Das Nähere regelt eine Landesrichtlinie.

(2) Die Regelungen des Absatzes 1 gelten solange, wie sie nicht durch eine Rechtsverordnung nach § 10 ersetzt werden.

(3) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können durch Rechtsverordnung nach § 10 Abs. 1 verpflichtet werden, weitere Landestarife in ihrem Zuständigkeitsbereich einzuführen.

(4) Landestarife im Sinne dieses Gesetzes sind Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen von Verkehrsunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 1 Abs. 1, die im gesamten Gebiet Thüringens für alle Verkehrsträgerarten oder einzelne Verkehrsträgerarten gelten.

(5) Vor Einführung eines Landestarifs nach Absatz 3 sind die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3

und der Landtag anzuhören. Im Rahmen der Anhörung sind die maßgeblichen Erwägungsgründe für die Einführung des Landestarifs und die geplante nähere Ausgestaltung darzulegen.

(6) Eine Verpflichtung der Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 zur Einführung eines Landestarifs ist nur dann zulässig, wenn diesen die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile ausgeglichen werden.

(7) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 sind verpflichtet, ihre Rechtsverhältnisse zu den Verkehrsunternehmen so auszugestalten, dass die Einführung von Landestarifen in ihrem Zuständigkeitsbereich umgesetzt werden kann.

§ 10

Verordnungsermächtigung

(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen:

- a) ob Landestarife nach § 9 Abs. 3 eingeführt werden,
- b) für welche Verkehrsträger die Landestarife gelten,
- c) welche Personengruppen von Fahrgästen erfasst werden,
- d) welche Vorgaben für die Aufgabenträger im Hinblick auf die zu bewirkende Bestimmung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen der Verkehrsunternehmen gelten,
- e) wie das Anhörungsverfahren nach § 9 Abs. 5 näher auszugestalten ist und
- f) welche Kriterien für den Nachteilsausgleichsanspruch der Aufgabenträger nach § 9 Abs. 6 maßgeblich sind.

(2) Das für Personenverkehr einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Ministerium die Einführung, Fortsetzung oder Beendigung des bundesweit geltenden Tarifs Deutschlandticket nach § 9 Abs. 1 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes zu bestimmen und die Regelungen des § 9 Abs. 1 zu ersetzen. Absatz 1 und § 9 Abs. 6 gelten entsprechend.

§ 11

Verwaltungsvorschriften

Das für Personenverkehr einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Ministerium erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verwaltungsvorschriften im Benehmen mit dem für Inneres und Kommunales zuständigen Ministerium und dem für Finanzen zuständigen Ministerium, soweit die Thüringer Landeshaushaltsordnung nichts anderes vorsieht."

3. Die Inhaltsübersicht wird den vorstehenden Änderungen angepasst.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Oktober 2023 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Der Bund hat mit der durch das Siebte Änderungsgesetz zur Änderung des Regionalisierungsmittelgesetz zeitlich befristeten Einführung eines Tarifs, der den Fahrgast zur Nutzung aller Verkehrsangebote des ÖPNV im gesamten Bundesgebiet zu bundesweit einheitlichen Bedingungen zu einem Monatspreis von 9 Euro berechtigt, erstmals das geltende System des Personenbeförderungsgesetzes/Allgemeinen Eisenbahngesetzes (PBefG/AEG), wonach das jeweilige Verkehrsunternehmen einen Tarif aufstellt und dieser nach Zustimmung/Genehmigung allgemeinverbindlich für alle Fahrgäste gilt, durchbrochen. Diese Regelung galt nur für drei Monate und war Teil des Entlastungspaketes für die Bürger wegen der Coronaauswirkungen und der allgemeinen Kostensteigerung insbesondere infolge des Ukrainekrieges.

Im Zuge des Beschlusses von Bund und Ländern, als Nachfolge für das 9-Euro-Ticket einen dauerhaften Tarif einzuführen, der den Fahrgast zur Nutzung aller Verkehrsangebote des ÖPNV im gesamten Bundesgebiet zu bundesweit einheitlichen Bedingungen berechtigt, und der Entscheidung des Bundes, diesen Tarif nicht bundesgesetzlich einzuführen, sondern die Länder zur Einführung in ihrem territorialen Zuständigkeitsgebiet zu verpflichten, hat sich die Notwendigkeit ergeben, gesetzliche Vorgaben zur Einführung von ÖPNV-Tarifen mit landesweiter Geltung zu treffen.

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr sieht bislang nicht vor, dass das Land entsprechende Landstarife vorgeben kann. Vielmehr obliegt es nach bisheriger Rechtslage dem jeweiligen Aufgabenträger, Tarifvorgaben an die von ihm beauftragten Verkehrsunternehmen zu geben beziehungsweise solche Tarife zu vereinbaren. Aufgabenträgerübergreifende Tarifvorgaben werden in der Regel nur innerhalb von Verkehrsverbänden vereinbart (so etwa der VMT-Tarif des Verkehrsverbundes Mittelthüringen). Flächendeckende Verkehrsverbände gibt es im Freistaat allerdings nicht.

Darüber hinaus gibt es das Modell, auf freiwilliger Basis die Geltung von Tarifen eines Verkehrsunternehmens oder eines Verkehrsverbundes durch andere Verkehrsunternehmen auf deren Linien gegen Ausgleichsleistungen anzuerkennen, wie etwa beim Thüringer Azubi-Ticket. Aufgrund der Freiwilligkeit gilt keines dieser Modelle in ganz Thüringen. In der Folge gibt es im Freistaat für keinen einzigen Verkehrsträger einen landesweit geltenden Tarif.

Durch die bundesgesetzliche Verpflichtung des Freistaats, den Tarif Deutschlandticket einzuführen und dessen Anwendung im gesamten Land sicherzustellen, ergibt sich die Notwendigkeit, die Vorgabe von Landstarifen durch das Land an die Aufgabenträger gesetzlich zu ermöglichen und für die Regelung der damit jeweils erforderlichen Sachverhalte die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen.

Indem der Entwurf keine Regelungen vorsieht, die unmittelbar die Verkehrsunternehmen selbst betreffen, wird die bisherige Regelungsstruktur des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr, die unmittelbare Rechtspflichten nur für Aufgabenträger enthält, beibehalten.

Der Entwurf regelt im Übrigen die grundsätzlichen Voraussetzungen für die Einführung eines Landstarifs. Die Berücksichtigung der Belan-

ge der kommunalen Aufgabenträger wird durch ein Anhörungsverfahren sowie die Regelung der Finanzierungsverantwortlichkeit sichergestellt. Die Einführung von einheitlichen Landestarifen setzt deren Finanzierbarkeit durch das für Personenverkehr einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Ministerium im Rahmen des Einzelplans 10 und dafür vorgesehene haushaltsrechtliche Ermächtigungen voraus.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die Vorschrift bestimmt, wer im Freistaat die zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 ist. Die Verordnung selbst legt die zuständige Behörde nicht fest. Die Regelungen des § 8a PBefG knüpfen an die zuständige Behörde i.S.d. Verordnung an (§ 8a Abs. 1 Satz 2), ohne diese festzulegen. Gemäß § 8a Abs. 1 Satz 3 PBefG bestimmt das Landesrecht, wer zuständige Behörde ist, sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Abs. 3 PBefG identisch sein.

Zu Nummer 2 (§§ 9 bis 11)

Die Aufgabe ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) den kommunalen Aufgabenträgern als Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Das Mobilitätsbedürfnis der Bürger hat sich in den letzten Jahrzehnten gewandelt und ist nicht mehr typischerweise auf das Gebiet des jeweiligen Landkreises, in dem der Bürger seinen Wohnort hat, beschränkt, zumal Thüringen trotz relativ kleinem Staatsgebiet über eine im Vergleich zu den Flächenbundesländern sehr kleinteilige Struktur der Landkreise verfügt.

Aufgabentypisch liegt der Fokus der Landkreise auf dem jeweils eigenen geographischen Zuständigkeitsgebiet, des im Regelfall auch dem Gebiet entspricht, für das der kommunale Aufgabenträger entweder selbst ÖPNV-Leistungen erbringt oder diese durch von ihm beauftragte Verkehrsunternehmen erbringen lässt. Allerdings sind die Aufgabenträger untereinander bereits gemäß § 4 Absatz 2 Satz 1 ThürÖPNVG gesetzlich verpflichtet, darauf hinzuwirken, dass die Fahrplanangebote, Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen mit dem Ziel harmonisiert werden, Übergangstarife oder durchgehende Tarifangebote zu schaffen. Die gesetzliche Verpflichtung soll zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr beitragen.

Dieses gesetzgeberische Ziel ist bislang nur teilweise und regional begrenzt erreicht worden, die Schaffung von landesweit gültigen durchgehenden Tarifangeboten wurde bislang nicht erreicht. Unter anderem auch aus diesem Grunde wird zur Abdeckung von Mobilitätsbedürfnissen weiterhin in der Regel der (motorisierte) Individualverkehr genutzt. Durch die Möglichkeit der Einführung von Landestarifen wird die bereits bestehende gesetzliche Hinwirkungspflicht der Aufgabenträger auf durchgängige Tarifangebote untereinander zu einer gleichmäßigen Anwendungspflicht für alle Aufgabenträger für einen Landestarif verdichtet. Die Aufgabenträger müssen, so sie die ÖPNV-Leistungen selbst erbringen, diesen Landestarif auch anbieten, beziehungsweise falls die ÖPNV-Leistungen durch Dritte erbracht werden, diese rechtlich zur Tarifanwendung verpflichten.

Dies stellt zwar einen Eingriff in das verfassungsrechtlich verbürgte kommunale Selbstverwaltungsrecht dar.

In der Abwägung mit den gewandelten Mobilitätsbedürfnissen der Bürger, der aus Gründen des Klimaschutzes dringend erforderlichen Verkehrswende hin zu mehr ÖPNV-Beförderung und den bisherigen Ergebnissen bei der Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen des § 4 Absatz 2 Satz 1 ThürÖPNVG ist ein solcher Eingriff in die kommunale Organisationshoheit allerdings gerechtfertigt.

Der Eingriff in die kommunale Finanzhoheit ist in der Interessenabwägung gerechtfertigt, da durch den gesetzlich vorgesehenen Vorbehalt, dass ein Landestarif nur unter der Voraussetzung eingeführt werden darf, wenn im Gegenzug den kommunalen Aufgabenträgern die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile ausgeglichen werden, die finanziellen Interessen der kommunalen Aufgabenträger hinreichend berücksichtigt sind.

Zu § 9 Absatz 1

Absatz 1 regelt die Umsetzung der bundesgesetzlichen Einführungsverpflichtung für den Tarif Deutschlandticket in Thüringen. Der Tarif wird als Landestarif im Freistaat gesetzlich vorgegeben, die Aufgabenträger gesetzlich verpflichtet, diesen Tarif in ihrem Zuständigkeitsbereich in das mit den Verkehrsunternehmen bestehende Rechtsverhältnis einzuführen. Damit soll die Erfüllung der Einführungsverpflichtung als im gesamten Freistaat geltender Tarif sichergestellt werden. Die konkrete Art und Weise der Einführung in das Rechtsverhältnis zum Verkehrsunternehmen wird durch das Gesetz nicht vorgegeben, vielmehr liegt diese Festlegung im pflichtgemäßen Ermessen des jeweiligen Aufgabenträgers. Die Aufgabenträger haben dabei die Vorgaben der Verordnung (EG) 1370, 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates zu beachten.

Es handelt sich bei Absatz 1 ausdrücklich nicht um eine Tarifauflegung des Freistaats gegenüber den Verkehrsunternehmen. Da der Einführungspreis für den Tarif Deutschlandticket nicht auskömmlich ist, muss der jeweilige Aufgabenträger, soweit das Einnahmerisiko beim betroffenen Verkehrsunternehmen liegt, diesem den damit verbundenen Nachteil ausgleichen. Hat der Aufgabenträger selbst das Einnahmerisiko, entsteht bei ihm selbst der finanzielle Nachteil.

Soweit kommunale Aufgabenträger betroffen sind, führen sie die Aufgabe ÖPNV als Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis aus. Mit der Übertragung der Verpflichtung zur Einführung des Deutschlandtickets ist keine gesetzliche Änderung der generellen Aufgabenzuordnung verbunden, vielmehr wird die Aufgabe ÖPNV lediglich inhaltlich erweitert. Für eine Übertragung von staatlichen Aufgaben in den eigenen Wirkungskreis der Kommunen sieht die Verfassung des Freistaats Thüringen keine Verpflichtung vor, einen angemessenen finanziellen Ausgleich zu schaffen. Vielmehr gilt dieses Verfassungsgebot nur für die Übertragung staatlicher Aufgaben in den übertragenen Wirkungskreis (Artikel 93 Abs. 1 Satz 2 der Verfassung des Freistaats Thüringen). Der damit verbundene Eingriff in die kommunale Finanzhoheit wird von Verfassung wegen hingenommen.

Andererseits ist der Freistaat verpflichtet, über den kommunalen Finanzausgleich für eine angemessene Finanzausstattung der Kommunen zu sorgen, damit diese die ihnen zugewiesenen Aufgaben erfüllen

können. Diese Mittel können aber nicht mit einer konkreten Zweckbindung versehen werden.

Um den kommunalen Aufgabenträgern wirtschaftliche und rechtliche Planungssicherheit im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets, welches ein gemeinsames politisches Projekt des Bundes und der Länder ist, zu verschaffen, sieht der Entwurf daher einen unmittelbaren Rechtsanspruch der kommunalen Aufgabenträger auf Nachteilsausgleich vor.

Dies ist auch deswegen angemessen, da die kommunalen Auftraggeber keinen Einfluss auf die Tarifausgestaltung und insbesondere den Ticketpreis haben. Vielmehr liegt dieser allein bei den Ländern und dem Bund. Daher trifft diese auch die Finanzierungsverantwortung für den Nachteilsausgleich. Dies rechtfertigt es, die kommunalen Aufgabenträger nicht auf eine Billigkeitsleistung zu verweisen, sondern diesen einen gesetzlichen Anspruch auf Nachteilsausgleich einzuräumen.

Mit der Verwendung des Begriffs Nachteilsausgleich wird gleichzeitig deutlich gemacht, dass ein Schadensausgleich i. S. aller Vermögensminderungen, die kausal auf der Einführung des Tarifs beruhen, nicht geschuldet ist. Dies soll die angesichts der sehr komplexen Wirkweisen des Finanzierungssystems des ÖPNV erforderlichen Typisierungen und Pauschalisierungen ermöglichen.

Aus Gründen der zeitlichen Flexibilität soll daran festgehalten werden, den Nachteilsausgleich weiterhin per Verwaltungsrichtlinie zu regeln.

Zu § 9 Absatz 2

Die Regelung des Absatzes 1 gilt unmittelbar mit Inkrafttreten des Gesetzes, knüpft an den aktuellen Sach- und Erkenntnisstand an und ist aus Gründen der Flexibilität im Wortlaut sehr allgemein gehalten. Im Zuge der weiteren Entwicklung kann es erforderlich werden, aus Gründen der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit insbesondere den Inhalt und den Umfang der entsprechenden Verpflichtungen der Aufgabenträger näher zu bestimmen. Darüber hinaus enthält 9 Abs. 1 RegG zwar eine unbefristete Pflicht der Länder zur Einführung und Verankerung des Tarifs Deutschlandticket. Allerdings ist die damit korrespondierende politische Verpflichtung zur gemeinsamen Finanzierung gesetzlich nur bis einschließlich 2025 festgeschrieben. Es muss daher die gesetzliche Möglichkeit geben, den Anwendungsbefehl an die Aufgabenträger zeitlich schnell aufheben zu können.

Zu § 9 Absatz 3

Absatz 3 enthält die gesetzliche Grundlage für die Einführung von zukünftigen Landstarifen durch das Recht, die Aufgabenträger entsprechend durch Rechtsverordnung im Sinne des § 10 Abs. 1 zu verpflichten.

Zu § 9 Absatz 4

Absatz 4 definiert den Begriff Landstarif. Dabei wird an die Definition in § 12 Abs. 1 AEG angeknüpft. Es wird klargestellt, dass damit nur Tarife gemeint sind, die im gesamten Landesgebiet Geltung beanspruchen. Tarife für einzelne Regionen oder Bevölkerungszentren können nicht auf dieser Grundlage eingeführt werden. Dies obliegt weiterhin allein den Aufgabenträgern in eigener Verantwortung. Gleichzeitig wird

klargestellt, dass ein Landestarif sich nur auf bestimmte Verkehrsträgerarten beschränken kann.

Zu § 9 Absatz 5

Mit der Anhörungsverpflichtung soll sichergestellt werden, dass vor der Entscheidung über die Einführung eines neuen Landestarifs die fachliche Einschätzung der Aufgabenträger sowie die politische Bewertung des Haushaltsgesetzgebers eingeholt wird und in das Verfahren zur Einführung und Ausgestaltung eines Landestarifs einfließen kann. Damit können einerseits Fehlanreize oder örtliche Besonderheiten wie andererseits auch Probleme bei der Umsetzung des Landestarifs frühzeitig erkannt und berücksichtigt werden.

Zu § 9 Absatz 6

Die zur Finanzierungsverantwortung des Vorhabens Deutschlandticket dargestellten Erwägungen für einen korrespondierenden Anspruch auf Nachteilsausgleich der kommunalen Aufgabenträger treffen im Grundsatz auch auf Landestarife zu, die nach Absatz 2 allein vom Freistaat eingeführt werden.

Daher sieht der Entwurf vor, dass eine Verpflichtung der Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 zur Einführung eines Landestarifs nur dann zulässig sein soll, wenn im Gegenzug diesen die mit der Erfüllung der Verpflichtung verbundenen finanziellen Nachteile ausgeglichen werden. Die Einführung von einheitlichen Landestarifen setzt daher deren Finanzierbarkeit durch das für Personenverkehr einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs zuständige Ministerium im Rahmen des Einzelplans 10 und dafür vorgesehene haushaltsrechtliche Ermächtigungen voraus.

Zu § 9 Absatz 7

Da der Entwurf keine gesetzliche Vorgabe enthält, wie die Aufgabenträger ihre Verpflichtung zur Einführung eines Landestarifs in das Rechtsverhältnis zum jeweiligen Verkehrsunternehmen umzusetzen haben, soll mit der Regelung des Absatzes 7 sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Möglichkeit der Einführung von Landestarifen bereits frühzeitig berücksichtigen und ihr Vertragscontrolling darauf ausrichten, etwa indem sie entsprechende Vertragsanpassungsklauseln die Vertragsmuster aufnehmen oder eine ohnehin anstehende Änderung eines bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages/Verkehrsvertrages zum Anlass nehmen, die Möglichkeit der Einführung eines Landestarifs vertraglich zu vereinbaren. Gleiches gilt im Hinblick auf die Gestaltung des Rechtsverhältnisses mittels allgemeiner Vorschriften.

Zu § 10

Die konkrete Anordnung der Einführung eines Landestarifs und die damit verbundenen Regelungen sollen durch Rechtsverordnung erfolgen.

In Absatz 2 ist im Hinblick auf § 9 Abs. 2 eine zusätzliche Verordnungsermächtigung betreffend die Änderung der gesetzlichen Regelungen des § 9 Abs. 1 zum Tarif Deutschlandticket vorgesehen. Diese ist sachlich deswegen gerechtfertigt, weil insbesondere die gemeinsame Bundesländer-Finanzierung nur bis 2025 gesichert ist und dem Freistaat die Möglichkeit gegeben werden muss, den Anwendungsbefehl gegenüber den Aufgabenträgern aufzuheben oder anzupassen.

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass entsprechende Verhandlungen mit dem Bund über die Fortsetzung der Finanzierung erst spät aufgenommen werden und ein Verhandlungsergebnis erst kurz vor Ablauf des Jahres 2025 feststeht, kann die Aufhebung oder Anpassung des Anwendungsbefehls nicht mehr rechtzeitig durch Parlamentsgesetz erfolgen.

Daher ist die Rechtsverordnung als zeitlich deutlich schneller umzusetzende Form der Rechtssetzung sachlich notwendig. Hinzu kommt, dass der Inhalt und der Umfang der Verpflichtungen aus den zwischen dem Bund und den Ländern getroffenen Vereinbarungen zukünftig u. U. eine rechtliche Verankerung auf Landesebene benötigen, um für die notwendige Rechtssicherheit zu sorgen.

Zu § 11

Da sowohl die Finanzierung nach § 8 wie auch die Corona-Hilfen sowie die Nachteilsausgleiche für das 9-Euro-Ticket wie auch das Deutschlandticket im Freistaat über Verwaltungsvorschriften erfolgt, soll mit der Regelung klargestellt werden, dass das für Verkehr zuständige Ministerium hierzu berechtigt ist.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Da die befristete Tarifauflegung durch den Bund nur bis längstens 30. September 2023 gilt und die Aufgabenträger nur bei einer landesgesetzlichen Verpflichtung zur Einführung des Tarifes Deutschlandticket gehalten sind, diesen Tarif auch nach dem 30. September 2023 im Rechtsverhältnis zu den jeweiligen Verkehrsunternehmen zu verankern, muss das Gesetz spätestens am 1. Oktober 2023 in Kraft treten.

Für die Fraktion
DIE LINKE:

Blechschmidt

Für die Fraktion
der SPD:

Lehmann

Für die Fraktion
BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN:

Henfling