

THÜR. LANDTAG POST
15.08.2023 08:08

21063/23

Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz · Geraer Str. 7 · 07973 Greiz-Gommla

vorab per E-Mail: poststelle@thueringer-landtag.de ?

Thüringer Landtag
Ausschuss f. Infrastruktur/Landwirtsch./Forsten
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt

**Den Mitgliedern des
AfILF**

Thüringer Landtag
Z u s c h r i f t
7/2801

zu Drs. 7/8239 NF

Adresse: Geraer Straße 7
07973 Greiz-Gommla
Telefon: +49 (0)3661 / 70 65 0
Telefax: +49 (0)3661 / 70 65 26
Internet: www.bus-greiz.de
E-Mail: info@prg-greiz.de

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Datum: 11.08.2023

Anhörungsverfahren zum Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr

hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf Ihr im Betreff genanntes Schreiben vom 07.07.2023 bzgl. des vorliegenden Entwurfs für ein „Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr“ (Drucksache 7/8239 – Neufassung), zu welchem wir gebeten wurden, als Sachverständiger Stellung zu nehmen. Diesem Ansinnen kommen wir gern nach.

Vorbemerkungen:

Der Gesetzentwurf ist auf die Einführung landesweit gültiger Tarifprodukte in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs ausgelegt. Hierunter fallen einerseits das Deutschlandticket, dessen Umsetzungspflicht ausweislich des § 9 Abs. (1) Satz 1 RegG¹ die Länder trifft, andererseits auch weitere, derzeit noch nicht näher ausgestaltete Tarifprodukte, für deren Einführung durch die beabsichtigte Änderung des ThürÖPNVG² eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage für die Landesregierung geschaffen werden soll.

Grundsätzlich zu begrüßen ist, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf eine mit der verfassungsrechtlich geregelten Kompetenzverteilung zwischen dem Bund und den Ländern in Einklang stehende Lösung zur Umsetzung des Deutschlandtickets realisiert werden soll. Der Bund hatte aus Gründen der einheitlichen Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 einen befristeten „Anwendungsbefehl“ im Zuge des § 9 Abs. (1) Satz 4 RegG gegenüber den tarifanwendenden Organisationen erlassen, der aber auf erhebliche verfassungsrechtliche Bedenken gestoßen war, da dem Bund keine Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet des öffentlichen Nahverkehrs obliegt.

¹ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), dieses zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20.04.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107)

² Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.06.2005 (GVBl. 2005, S. 276-278), dieses zuletzt geändert durch Art. 46 des Thüringer Verwaltungsreformgesetzes vom 18.12.2018 (GVBl. 2018, S. 731-795)

Der nunmehr vorliegende Gesetzentwurf bildet die Grundlage für eine rechtzeitige Verabschiedung der aus rechtlicher Sicht notwendigen Voraussetzungen für eine längerfristige Sicherstellung des Tarifprodukts „Deutschlandticket“, womit den Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs dieses erheblich rabattierte und den Aktionsradius erheblich erweiternde (Abo-)Monatsticket weiterhin angeboten werden kann.

Zu dem Gesetzentwurf im Einzelnen:

Änderungsvorschlag zu neuem § 9 Abs. (5):

In der Begründung zu den neu geplanten § 9 Abs. (5) und (6) wird betont, dass eine Verpflichtung der Aufgabenträger zur Einführung von Landestarifen nur zulässig sein soll, wenn der Ausgleich der mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verbundenen finanziellen Nachteile gewährleistet ist. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Es ist damit zu rechnen, dass sowohl die Einführung bzw. Fortführung des Deutschlandtickets als auch die mögliche Einführung weiterer Landestarife dauerhaft erhebliche Mittelbereitstellungen zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen nach sich ziehen werden.

In diesem Kontext erscheint es nicht ausreichend, den Landtag als Haushaltsgesetzgeber „nur“ anzuhören; vielmehr bedarf es dessen Beschlussfassung über die Einführung eines Landestarifs. Vielmehr verstehen wir die Begründung zu dem Gesetzentwurf (Abschnitt D. Buchst. b) so, dass der Freistaat Thüringen beabsichtigt, mit der Einführung eines Landestarifs langfristige Finanzierungsversprechen gegenüber den Aufgabenträgern einzugehen, welche den finanziellen Gestaltungsspielraum des Haushaltsgesetzgebers an anderen Stellen erheblich einschränken werden. Aus unserer Sicht ist es daher entscheidend, dass die Einführung eines Landestarifs stets auf das mehrheitliche Bekenntnis des Gesetzgebers abgestützt wird, die sich hierdurch für die Aufgabenträger ergebenden finanziellen Nachteile vollständig und vor allem dauerhaft auch über den Landeshaushalt auszugleichen. Anderenfalls wäre die Finanzierung des Ausgleichs der mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verbundenen Nachteile nur auf die Laufzeit des jeweils gültigen Haushaltsplans beschränkt. Dies kann jedoch weder im Interesse des Landes, der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen oder der Nutzer liegen.

Hinweis zu neuem § 3 Abs. (6):

Der geplante § 3 Abs. (6) Satz 2 ist aus unserer Sicht entbehrlich, da die Befugnisse der zuständigen Behörden sowohl in Art. 3 Abs. (1) und (2) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007³ als auch in den §§ 8 Abs. (3) und 8a Abs. (1), (3) und (8) PBefG⁴ als höherrangigen Rechtsquellen bereits hinreichend bestimmt sind.

So steht den Aufgabenträgern – neben dem Instrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrags – zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen aus der Festsetzung von Höchsttarifen für alle oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch das Regelungsinstrument der allgemeinen Vorschrift zur Verfügung. Letzteres ist vor allem deshalb relevant, da Ausgleichszahlungen, welche auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift an die Verkehrsunternehmen ausgereicht werden, gemäß § 8 Abs. (4) Satz 2 PBefG als eigenwirtschaftliche Deckungsquellen privilegiert sind.

³ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1-13); diese zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22-31)

⁴ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. 1990 I, S. 1690-1705); dieses zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)

Hinweis zu neuem § 9 Abs. (7):

Wir regen an, in Anlehnung an die in § 9 Abs. (1) Satz 3 RegG getroffene Genehmigungsfiktion im Hinblick auf die Einführung des Deutschlandtickets eine solche auch hinsichtlich eventuell beabsichtigter Landestarife zu regeln.

Soweit gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen nicht im Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags geregelt werden, setzt deren Einführung gemäß § 39 Abs. (1) Satz PBefG die vorherige Zustimmung der Genehmigungsbehörden (nach Antrag des jeweiligen Verkehrsunternehmens) voraus. Diese wiederum sind nach § 39 Abs. (2) Satz 1 PBefG verpflichtet, die Angemessenheit der Beförderungsentgelte unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zu prüfen. Es kann damit im Einzelfall nicht ausgeschlossen werden, dass die Genehmigungsbehörden dem Tarifantrag nicht zustimmen und somit die landes-einheitliche Einführung eines solchen „Landestarifs“ hierdurch gefährdet ist.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer