

MDO e.V. | Stotternheimer Straße 6/7 | 99086 Erfurt

Thüringer Landtag
z. Hd. Volker Bieler
Jürgen-Fuchs-Str. 1
99096 Erfurt

THÜR. LANDTAG POST
21.08.2023 15:01

21524/23

Erfurt, den 18. August 2023

Stellungnahme zur Änderung des Thüringer ÖPNV-Gesetzes (Drucksache 7/8239 – Neufassung)

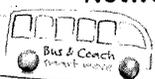
Sehr geehrter Herr Bieler,

unser Verband wird angehört zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr. Dafür möchten wir uns bedanken.

Der Anlass der Gesetzesänderung ist die zwischen Bund und Ländern abgesprochene und vsl. dauerhafte Etablierung des „Deutschlandtickets“ als völlig neuartiges flächendeckendes Tarifangebot im ÖPNV. Mit der Gesetzesänderung soll das Angebot dauerhaft, zumindest sofern die Finanzierung dazu gesichert ist, den zuständigen Aufgabenträgern des ÖPNV auferlegt werden. Denn die aktuell geltende Übergangsregelung aus dem Regionalisierungsgesetz kann keine Dauerlösung und ohne Auferlegung wird ein dauerhaft flächendeckendes Angebot schwer zu etablieren sein.

Das grundsätzliche Vorgehen dieser Art erachten wir im Sinne der Einführung bzw. Fortsetzung dieses Tarifes für alternativlos. Der vorgelegte textliche Entwurf der Gesetzesänderung entspricht im Wesentlichen unseren Erwartungen an eine solche weitreichende Veränderung und empfehlen die Umsetzung. Auf die Notwendigkeit dieser Änderungen haben wir bereits in dem vierseitigen Verbändeschreiben vom 27.04.2023 an das Thüringische Infrastrukturministerium gedrungen. Hingewiesen sei auf einen Schreibfehler im §10 Abs. 1 letzter Buchstabe.

Zur detaillierten Ausgestaltung und Fortschreibung des Tarifes Deutschlandticket fehlt uns allerdings eine verbindliche Struktur und Verankerung. Ob diese Fixierung Aufgabe des Thüringer ÖPNV-Gesetzes wäre stellen wir als Frage in den Raum. Grundlegend erscheint eine verbindliche Struktur dringend notwendig. Der aktuelle Zustand mit wenig transparenten Vorgängen ist jedenfalls nicht befriedigend. Die Landesregierung muss für Transparenz, Fixierung aller notwendigen Vorgänge und eine in der Praxis umsetzbare Zeitkette von Entscheidungen zur Fortentwicklung des Deutschlandtickets sorgen. Der momentan vorherrschende Zustand mit viel zu kurzen Fristen, inhaltlichen Aufweichungen (Problemfälle BC100, Schülerausweis) und teilweise rückwirkenden Änderungen der Tarifbestimmungen ist dauerhaft nicht tragbar. Zudem stellen solche Vorgänge auch die Kompetenz von Genehmigungsbehörden und grundsätzlich die Notwendigkeit der bisher üblichen Tarifgenehmigungspraxis im ÖPNV infrage.



Ob es mit der Einführung des Deutschlandtickets nun auch noch notwendig ist, zusätzlich die Möglichkeit der Einführung weiterer flächendeckender landeseigener Tarife im Thüringer ÖPNV-Gesetz vorzusehen, bezweifeln wir. Diesbezügliche Versuche der Landesregierung waren zuletzt stets von enormen Schwierigkeiten begleitet und ergaben letztlich nie eine Flächendeckung; insofern wäre eine Verankerung als vorgegebener Landestarif sicher durchsetzungsstärker. (Lediglich das Schüler-Ferien-Ticket, welches flächendeckend im Freistaat seit sehr vielen Jahren zwischen allen Verkehrsunternehmen **freiwillig** vereinbart wird, kann als Beispiel dienen. Leider wird das Angebot in der Gesetzesbegründung nicht aufgeführt.) Es ist bereits jetzt in anderen Bundesländern der Trend zu beobachten, dass neuartige flächendeckende Tarifangebote auf dem Basisangebot Deutschlandticket aufbauen um zu vermeiden, dass ein Landestarif wieder nur ein Landestarif mit Grenzen und Übergangsproblemen ist, welche das Deutschlandticket ja so erfolgreich aufgehoben hat. So regelt es z.B. Bayern mit einem Azubiticket und Mecklenburg-Vorpommern mit einem Seniorenticket. Dies sind jedoch keine eigenen Tarifangebote, sondern lediglich eine direkte Bezuschussung von Nutzergruppen, welche letztlich ursächlich auch keine Aufgabe der Verkehrspolitik und ÖPNV-Finanzierung ist, sondern jeweils aus z.B. sozial-, jugend- oder bildungspolitischen Gründen anderen Ressorts zur Finanzierung zuzuordnen wären.

Sollten also weitere Landestarife eingeführt werden, kann aufgrund der erheblichen finanziellen Aufwendungen nicht allein nur eine Anhörung des Landtages genügen, sondern ein gesetzgeberischer Akt wäre aus unserer Sicht zwingend notwendig und dies müsste auch dann jeweils in den zuständigen Ressorts (Bildung, Jugend, Soziales usw.) erfolgen. Denn ein Tarif mit landesweiter, und ggf. auf Basis Deutschlandticket sogar bundesweiter Geltung, ist von derart weitreichender Wirkung, dass dessen Finanzierung nachhaltig im Rahmen dauerhafter Verpflichtungen des Landes gesichert sein muss.

Im Gesetzentwurf fehlt völlig eine Regelung, dass die auferlegten Bundes- oder Landestarife im Fall einer nicht auskömmlichen landesseitigen Refinanzierung nicht mehr umgesetzt werden müssen und die Unternehmen oder Aufgabenträger wieder auf PBefG-konforme Normaltarife zur Sicherung der Unternehmensfinanzierung umschwenken können. (Dazu gibt es immer noch den Vorbehalt einer Genehmigungsbehörde mit der Kompetenz nach PBefG, Tarife und Angebote den Unternehmen aufzuerlegen.) Aktuell wird unterstellt, dass eine landes- oder bundesseitige Finanzierung immer gesichert ist; der andere Fall wird schlicht nicht berücksichtigt. Wir halten das Konfliktpotential in dieser Sache für sehr hoch bzw. die Gefahr besteht, dass der Staat letztlich keine Unternehmen findet, die sich solchen Zwängen im ÖPNV zukünftig noch unterwerfen wollen oder können und es darauf hinausläuft, monopolistische und sich per se selbsterhaltende, weil systemrelevante, Anbieterstrukturen zu schaffen.

Das für die öffentliche Hand dringend notwendige kostenregulierende Element, nämlich die Privatwirtschaft auf Basis KMU mit den branchentypischen internen Regulierungsmechanismen, wird immer mehr aus der eigenen Verantwortung in eine staatliche Abhängigkeit abgedrängt. Diese Unternehmen werden sich zunehmend mehr aus dem Markt als eigenverantwortlich handelnde ÖPNV-Unternehmen verabschieden. Der Trend ist unumkehrbar, wenn nicht zugleich die nach EU-VO 1370/2007 möglichen Elemente „Allgemeine Vorschrift“ und Direktvergabe an KMU unter 23 Fahrzeugen zielgerichtet ausgebaut werden.

Fakt ist, und das sollte sich der Gesetzgeber stets vor Augen führen, dass mit dem Eingehen solcherart tariflicher Verpflichtungen die Notwendigkeit einer dauerhaft auskömmlichen und angemessen dynamisierten Finanzierung des ÖPNV einher geht und an politischer Bedeutung zunimmt. Denn den Verkehrsunternehmen wird immer mehr, und vor allem unumkehrbar, die Erwirtschaftung eigener Tarifeinnahmen erschwert oder unmöglich gemacht. Das Verhältnis zwischen eigenen Einnahmen und staatlicher Beihilfe dreht sich um und zwingt die Unternehmen immer mehr zu einer politischen Abhängigkeit, die sich mit den Grundsätzen des PBefG und der dort verankerten Eigenwirtschaftlichkeit als Normalfall nicht vereinbaren lassen.

Dazu kommt, um die Gerechtigkeit der Verwendung der Steuergelder zu wahren, dass ein Ausbau der Verkehrsangebote in der Region erfolgen muss. Nur mit einem Programm zum gezielten Ausbau der flächenbedienenden Busverkehre können sich in hohem Maß steuerlich finanzierte Tickets dauerhaft, insbesondere gegenüber der ländlichen Bevölkerung, rechtfertigen lassen.

Prinzipiell begrüßt unser Verband den Entwurf der Gesetzesänderung, um das Tarifangebot „Deutschlandticket“ in Thüringen rechtssicher und ohne Verzögerung fortführen zu können. Wir mahnen jedoch leichte Korrekturen und zudem deutlich an, dass nach neben tariflichen Maßnahmen die Angebotsverbesserung und die Sicherung und Erneuerung der personellen und technischen Basis des ÖPNV in Thüringen dringend und schnell folgen muss.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer v