



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
**zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur
Änderung des Regionalisierungsgesetzes**
10. Juli 2024



Stellungnahme zum Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

1. Einleitung

Die Deutsche Bahn dankt für die eingeräumte Möglichkeit, sich zum vorliegenden Gesetzentwurf zu äußern. Die Deutsche Bahn begrüßt die im Gesetzentwurf formell festgelegte Überjährigkeit der Mittel zum Ausgleich der Einnahmeverluste durch das Deutschland-Ticket in den Jahren 2023 bis 2025. Die Zusage des Bundes, eine Gesamtabrechnung des Bedarfes im gesetzten Rahmen von 9 Mrd. Euro mit Ablauf des Jahres 2025 vorzunehmen, schafft die erhoffte Planungsperspektive für das Deutschland-Ticket-Angebot.

Das Deutschland-Ticket hat die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) so einfach und flexibel gemacht wie nie zuvor. Es sind deutlich mehr Reisende im Regionalverkehr unterwegs. Um noch noch mehr Menschen zum Umstieg in Busse und Bahnen zu bewegen und das Deutschland-Ticket zu einem langfristig erfolgreichen Ticket zu machen, wäre aus Sicht der Deutschen Bahn eine Verstärkung der Finanzierungsbeteiligung von Bund und Ländern am Deutschland-Ticket wünschenswert.

2. Im Einzelnen

Änderungsvorschlag zu Art. 1 Ziffer 1 – Verzicht auf neuen § 5 Abs. 15 RegG

Der Einbehalt der Regionalisierungsmittel im Jahr 2025 um 350 Mio. Euro erscheint systemfremd.

Begründung:

Durch den Einbehalt von 350 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln im Jahr 2025 wird die Situation für die ÖPNV-Finanzierung für dieses Jahr weiter verschlechtert. Die Auszahlung der Regionalisierungsmittel ist je Bundesland und Jahresschreiben-genau im Regionalisierungsgesetz festgelegt und bildet die Grundlage für langfristig angelegte Ausschreibungen. Länder und Verkehrsunternehmen vertrauen auf die jährlich durch den Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Der Einbehalt gefährdet die Planungssicherheit der Länder und Verkehrsunternehmen und erschwert deren unternehmerisches Handeln.

Änderungsvorschlag zu Art. 1 Nr 2 Buchstabe d – Verzicht auf die Neufassung des § 9 Absatz 6 Satz 4 RegG

Streichung des folgenden Satzes:

~~„Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln gemäß § 5 für den Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket oder für weitere aus dem Deutschlandticket abgeleitete Tarifangebote sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.“~~

Begründung:

Der Erfolg des Deutschland-Tickets hängt maßgeblich davon ab, dass Kund:innen-Gruppen wie Schüler:innen, Auszubildende und Studierende Zugang zum Ticket erhalten. Der Preis vergünstiger Deutschland-Tickets muss außerdem stets in einem angemessenen Verhältnis zu den vorherigen oder daneben bestehenden vergünstigen Tarifangeboten stehen. Fraglich ist darüber hinaus auch, ob die Länder durch Art. 106a GG vor Einschränkungen in der Verwendung

der Regionalisierungsmittel nach § 5 RegG geschützt sind und der Bund diese Vorgabe in § 9 Abs. 6 RegG für die Verwendung der RegMittel verfassungskonform machen kann. Grundsätzlich stehen den Ländern die allgemeinen Regionalisierungsmittel nach Art. 106a GG „für den Öffentlichen Personennahverkehr“ zu. Die Verwendung von Regionalisierungsmitteln für Tarifausgleiche ist danach grundsätzlich zulässig (weil ÖPNV i. S. v. Art. 106a GG) und es ist nicht nachvollziehbar, warum nun eine Einschränkung des Tarifausgleichs in Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket eingeführt werden sollte. Die Regelung sollte daher aus dem Gesetzentwurf gestrichen werden.

Ferner heißt es in der Begründung des Gesetzentwurfes:

Sofern das Deutschlandticket in Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs anerkannt wird, dürfen die betreffenden Ausgleichsleistungen ebenfalls nicht aus Mitteln nach § 5 RegG finanziert werden.“

Die Formulierung des mit „Sofern“ beginnenden Satzes und der Zusammenhang mit den erwähnten Studierendentickets können dafür sprechen, dass der Normgeber davon ausgeht, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets im Fernverkehr von den Ländern/Aufgabenträgern zwar finanziert werden darf, aber weder aus Deutschlandticket-Mitteln nach § 9 RegG noch aus allgemeinen RegMitteln nach § 5 RegG.

Die Vergabekammer Münster hatte schon im Jahre 2017 entschieden, dass RegMittel für die Finanzierung der Anerkennung von Nahverkehrstickets verwendet werden dürfen, wenn die Anerkennung auf Streckenabschnitten des Nahverkehrs erfolgt, die die Anforderungen des RegG an Höchstkilometerzahl und Reisezeit erfüllen. Denn auch auf diesem Wege werde die Aufgabe der Daseinsvorsorge erfüllt, die Bevölkerung i. S. von § 1 RegG mit Verkehrsdienstleistungen im Nahverkehr zu versorgen (VK Münster, Beschluss vom 25. Januar 2017, VK 1 - 47/16). In solchen Fällen handelt es sich um Nahverkehr und Zuwendungen hierfür im funktionalen Sinn.

Aus dieser rechtlichen Einordnung folgt, dass auch die Mittel nach § 9 RegG für die Finanzierung der Anerkennung des Deutschlandtickets im Fernverkehr eingesetzt werden dürfen. Der mit „Sofern“ beginnende Satz in der Begründung sollte entfallen, wenn die angedachte Regelung in § 9 Abs. 6 Satz 4 RegG wie vorgeschlagen ersatzlos gestrichen wird. Wenn es bei der aktuellen Fassung des Gesetzes an dieser Stelle bleibt, sollte in der abschließenden Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass Mittel nach § 9 RegG für die Finanzierung der Anerkennung von Nahverkehrstickets eingesetzt werden dürfen.

Änderungsvorschlag zur Streichung der Begrenzung der Stations- und Trassenentgelte 2023–2025 im Schienenpersonennahverkehr

Anpassung des § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG

Die Dynamik des Anstiegs der Infrastruktrentgelte, insbesondere der Stations- und Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist nach Maßgabe des Eisenbahnregulierungsrechts zu begrenzen. Abweichend von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes erhöhen sich die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und für die Nutzung von Personenbahnhöfen in den Jahren 2023 bis 2025⁴ um 1,8 Prozent.

Begründung:

Die Stations- und Trassenentgelte der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind europarechtskonform auszugestalten und müssen der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsdiene Rechnung tragen. Es zeigt sich, dass die mit § 5 Abs. 10 Satz 2 RegG eingeführte

Sonderregel für die Jahre 2023 bis 2025 angesichts der außergewöhnlichen, in dieser Form nicht absehbaren Kostenentwicklungen in der Eisenbahninfrastruktur besonders im Jahr 2025 zu extremen Belastungen der eigenwirtschaftlichen Verkehre des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs führen wird. Diese übersteigen die Tragfähigkeit der betroffenen Verkehrsunternehmen und sind mit den gemeinsamen klima- und verkehrspolitischen Zielen von Bund und Ländern nicht vereinbar.

Die Ausnahmeregel sollte deshalb für das kommende Jahr 2025 gestrichen werden. Zur Kompensation sollte der Bund mit den Ländern nach einer einvernehmlichen Lösung suchen. Gemäß §37 Absatz 2 ERegG i.V.m. § 5 Absatz 3 RegG sind die Stations- und Trassenentgelte im SPNV dann im Jahr 2025 um 3,0 Prozent gegenüber den genehmigten Entgelten von 2024 zu steigern.