



Anlagenkonvolut zum Protokoll der 32. Sitzung am 15. März 2023

Tagesordnungspunkt 5

Der vom Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) erbetene Bericht wurde als Verschlussache eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Somit wird der Bericht nicht veröffentlicht.

Tagesordnungspunkt 7

Anlage 1

Anlage 2

35. Sitzung des Ausschusses für Verkehr

am 15.03.2023, TOP 2

Änderungsantrag

der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

**zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN und FDP**

- Drucksache 20/5548 -

Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Re- gionalisierungsgesetzes

Der Ausschuss für Verkehr empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/5548 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Vor der bisherigen Nummer 1 wird die folgende Nummer 1 eingefügt:

„1. § 5 Absatz 10 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„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 2025 um 1,8 Prozent.““

2. Die bisherigen Nummern 1 bis 3 werden die neuen Nummern 2 bis 4.

3. In der neuen Nummer 2 wird § 9 wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Der Tarif ist bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30. September

2023 vorläufig anzuwenden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern bzw. den zuständigen Behörden abgewickelt.“

- b) Absatz 2 Satz 2 und 3 werden wie folgt geändert:

„Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile. Für das Jahr 2023 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen der Absätze 7 und 8 ausgeglichen.“

- c) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und weisen dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8 bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nach. Nachzuweisen sind die dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind. Bei der Erstellung des Verwendungsnachweises sind Veränderungen der Werte der Vorjahre kenntlich zu machen und zu erläutern. Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.“

- d) Absatz 7 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Für das Kalenderjahr 2023 ist nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 zu prüfen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Jahr 2023 entstanden sind, hälftig auszugleichen.“

4. Die neue Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Folgende Anlage 8 wird angefügt:

**„Anlage 8
(zu § 9 Absatz 6)**

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 9 Absatz 3

Nachweis über die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel					
für das Bundesland:		im Jahr:			
		zum Stichtag 30. Juni des Folgejahres			
	Bereich	Landeshaushalt (Kapitel / Titel)	Verwendungszweck	Betrag (in EUR)	Betrag Vorjahr (in EUR)
1	1.1	Verfügbare Mittel	Zuweisung nach § 9 RegG		
	1.2		Minderung/Aufstockung aufgrund Länderausgleich		
	1.3		Landesmittel		
	1.4		verfügbare Mittel gesamt (Summe 1.1 bis 1.3)		
2	2.1	Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr	Hochgerechnete Fahrgeldeinnahmen (Sollwert)		
	2.2		Ist-Einnahmen		
	2.3		finanzielle Nachteile aufgrund des Rückgangs von Fahrgeldeinnahmen durch das Deutschlandticket (Differenz 2.1 und 2.2)		
	2.4		finanzielle Nachteile aufgrund der Erstattung von Mehrkosten der Einführung		

	2.5			Gesamtsumme (2.3 und 2.4)		
3		Differenz verfügbare Mittel / Ausgaben		(Differenz aus 1.4 und 2.5)		

Zu den einzelnen Punkten werden geeignete inhaltliche Erläuterungen sowie Hinweise zur Validität (z. B. endgültige Testierung) beigefügt. Die Vorjahreswerte sind zu aktualisieren.

““

Begründung

Zu Artikel 1 Nummer 1 neu

§ 5 Absatz 10 Satz 2 regelt bislang eine für das Jahr 2023 befristete Abweichung von § 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Die von den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobenen Trassen- und Stationsentgelte im SPNV sind grundsätzlich an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel gekoppelt. Die Befristung wird nun auf die Jahre 2024 und 2025 erweitert und damit die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte für die Jahre 2023 bis 2025 bei 1,8 Prozent festgeschrieben.

Damit wird die bereits im Bundesrat am 16. Dezember 2022 von den Ländern erhobene Forderung einer Begrenzung der Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf 1,8 Prozent für die Jahre bis einschließlich 2025, nicht aber bis einschließlich des Jahres 2031, umgesetzt. Die Sonderregelungen für die Trassen- und Stationspreise im SPNV werden im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Anpassung des Eisenbahnregulierungsgesetzes unter Berücksichtigung des bis Ende des Jahres 2023 von der Bundesnetzagentur vorzulegenden Kostendeckungsberichts überprüft und angepasst.

Zu Artikel 1 Nummer 2 neu

Die Umsetzung des Deutschlandtickets erfolgt in der Zuständigkeit der Länder. Diese organisieren das Verfahren und regeln in geeigneter Weise die Bereitstellung der um den Länderanteil ergänzten Mittel an die Aufgabenträger sowie an gemeinwirtschaftlich und eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen.

Bund und Länder werden sich über Rahmenbedingungen einschließlich Preisgestaltung und Einführungskosten im Sinne der Beschlüsse von Bundeskanzler und den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 2. November 2022 und 8. Dezember 2022 verständigen und diese in geeigneter Form unter parlamentarischer Beteiligung politisch vereinbaren. Dies gilt insbesondere dahingehend, dass sich Bund und Länder rechtzeitig ins Benehmen setzen müssen, sollte absehbar sein, dass die Finanzierung nicht auskömmlich ist und daher zusätzliche Mittel notwendig sind.

Die Länder haben zeitliche Schwierigkeiten bei der gesetzlichen Umsetzung der Vorgabe in den ÖPNV-Gesetzen. Zur Gewährleistung des einheitlichen

Starts des Deutschlandtickets wird in § 9 Absatz 1 Satz 4 eine vorläufige Tarifierung bis zum Erlass entsprechender Vorschriften durch die Aufgabenträger, längstens bis zum 30. September 2023, geregelt. Darüber hinaus wird durch Satz 5 klargestellt, dass das notwendige Ausgleichsverfahren für gesamten Zeitraum von den Ländern bzw. deren zuständigen Behörden abgewickelt wird.

§ 9 Absatz 2 Satz 2 ist dahingehend zu präzisieren, als dass ein Ausgleich der entgangenen Fahrgeldeinnahmen sowie der den Unternehmen entstandenen Mehrkosten gewährt wird. Die Anpassung des Satzes 3 erfolgt im Sinne der Rechtsklarheit und der Verwendung einheitlicher Begriffe.

Absatz 6 und die neue Anlage 8 bilden den Rahmen für die erforderliche Nachweisführung der Länder über die Verwendung der zur Verfügung gestellten Bundesmittel und die eingesetzten Landesmittel. Die Länder haben den Verwendungsnachweis bis zum 30. Juni des Folgejahres zu erbringen. Eine Aufschlüsselung der Einzelpositionen und weitergehende inhaltliche Erläuterungen sollen die Überprüfbarkeit und die Transparenz sicherstellen, ob der Bundesanteil 50 Prozent an den gesamten finanziellen Nachteilen betragen hat. Nachzuweisen ist gemäß Satz 2 der dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnende finanzielle Nachteil, auch wenn der Ausgleich oder eine Verrechnung nicht in dem betreffenden Haushaltsjahr stattgefunden hat. Es ist davon auszugehen, dass bis zum 30. Juni des Folgejahres noch keine endgültigen Daten vorliegen werden. Daher regelt Satz 3, dass bei nachfolgenden Verwendungsnachweisen die Vorjahreswerte anzupassen sind. Es wird davon ausgegangen, dass damit bis spätestens 30. Juni 2025 die notwendigen endgültigen Daten vorliegen werden, die eine Prüfung der Nachschusspflicht für das Kalenderjahr 2023 entsprechend § 9 Absatz 7 und 8 ermöglicht.

Die Länder sind aufgrund der gefassten Beschlüsse des Bundeskanzlers und der Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder gehalten, den notwendigen hälftigen Finanzierungsanteil aus eigenen Landesmitteln zu erbringen. Absatz 6 Satz 4 untersagt daher den Ländern, den hälftigen Bundesanteil durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 zu ergänzen, ebenso werden Verrechnungen, die dies bewirken, nicht gestattet. Die Verantwortung für die korrekte Verwendung der Mittel liegt bei den Ländern. Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund gemäß Satz 5 zu erstatten.

Die in § 9 Absatz 7 festgelegte Prüfung der Nachschuss- bzw. Rückerstattungsverpflichtung muss sich auf endgültige Daten der Länder stützen. Dazu ist es erforderlich, frühzeitig die Endabrechnung und Testierung der von den Ausgleichsempfängern erhaltenen Mittel vorzusehen und länderweise nach Anlage 8 für die Prüfung aufzubereiten. Die bundesweite Einnahmeverteilung sowie die Einnahmeverteilungen der Verkehrsverbände müssen bis dahin abgeschlossen sein, damit deren Ergebnisse berücksichtigt werden können. Daher werden die endgültigen Daten von den Ländern vsl. erst zum 30. Juni 2025 vorgelegt werden können. Es wird angestrebt, das Verfahren der Prüfung zügig abzuschließen. Eine Verrechnung des Rückerstattungs- bzw. Nachschussbetrages erfolgt dann vsl. mit Wirkung zum Jahr 2026.

Zu Artikel 1 Nummer 4 neu

Die Anlage wurde redaktionell angepasst, um entsprechend der in § 9 Absatz 6 erfolgten Präzisierung die Qualität der Verwendungsnachweise abzusichern.

**Arbeitskreis Verkehr
der Fraktion der AfD des Deutschen Bundestags**

20. Wahlperiode

Änderungsantrag

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

**zum Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/DIE
GRÜNEN und FDP**

- Drucksache 20/5548 -

**Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des
Regionalisierungsgesetzes**

Der Ausschuss wolle beschließen:

§ 9 wird wie folgt neu gefasst:

„(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 1.500.000.000,00 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) *unverändert*

„(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) *unverändert*

„(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 14. März 2023

**Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes,
Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek**

Begründung

Die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestag am 1. März 2023 zum Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP - Drucksache 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. Ausschuss-Drucksache 20(15)139). Der Entwurf der Bundesregierung - Drucksache 20/5799 – ist textgleich.

Es steht der Eindruck im Raum, der geplante Einführungstermin 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 Anbieter 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 Einnahmeaufteilungsregelung besteht bislang nicht. Diese ist aber unverzichtbar, soll ein wirtschaftlicher Schade 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 Abs. 7 Satz 1); ein Nachweis der Mittelverwendung durch die Länder ist jedoch bereits zum 30. Juni 2024 zu erfolgen, wobei Zahlungen gemäß § 9 Abs. 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 Art. 2 j) 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 einem bundesweiten Vertriebswettbewerb ist zumindest zweifelhaft, ob bislang regional operierende Verkehrsunternehmen weiterhin als „interne Betreiber“ im Sinne des Art. 5 b) 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 Abs. 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 (Abs. 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 Abs. 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 12 Monaten in Höhe von 1,5 Milliarden 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.