



DeutschlandTicket

Anfrage der CDU-Gruppierung im Verwaltungsrat der VRR AöR

zur Drucksache M/X/2023/0628 DeutschlandTicket

Die Ministerpräsidentenkonferenz hat sich am 06. November 2023 im Zusammenhang mit der Fortführung des Deutschlandtickets auf folgende wesentliche Eckpunkte verständigt:

1. Die im Jahr 2023 zur Verfügung gestellten und im Jahr 2023 nicht verbrauchten Mittel für den Ausgleich der Mindereinnahmen infolge der Einführung des DT im Jahr 2024 für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aus dem DT einzusetzen
2. Dazu ist eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes erforderlich.
3. Eine Spitzabrechnung der Ausgleichszahlungen soll im Jahr 2025 erfolgen.
4. Die VMK soll rechtzeitig ein Konzept zur Durchführung des DT für den Zeitraum ab 01.05.2024 vorlegen.
5. Bund und Länder wollen sich im Jahre 2024 über die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann, verständigen.
6. Bund und Länder haben eine Nachschusspflicht für 2024 ausgeschlossen.

Daraus ergibt sich für uns, dass die zur auskömmlichen Finanzierung des DT notwendigen Beschlüsse nicht getroffen wurden. Das wird auch vom Verkehrsministerium in Baden-Württemberg bestätigt:

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat den Beschluss der Bund-Länder-Runde zur Zukunft des Deutschlandtickets scharf kritisiert. „Dieser Beschluss zum Deutschlandticket ist ein Nicht-Beschluss: Nichts ist gelöst“, wird der Minister zitiert. Die Vereinbarung helfe bei der Lösung der strittigen Finanzierungsfrage nicht weiter, sondern spiele den Ball an die Verkehrsminister der Länder zurück. Diese könnten aber keinen Finanzbeschluss selbst fassen, das müsse eine weitere Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler machen. „Der Bund hat eine schöne Ticket-Idee in die Welt gesetzt, weigert sich aber, dafür Finanzierungsverantwortung zu übernehmen“, kritisiert Hermann.

Nach den derzeit vorliegenden Ergebnissen kann eine finanzielle Belastung der kommunalen Gebietskörperschaften nicht gänzlich ausgeschlossen werden, da fast alle zur Finanzierung des DT erforderlichen Faktoren noch nicht geklärt sind:

- a. Wie hoch ist der Betrag, der im Jahr 2023 zur Verfügung stand, aber nicht verbraucht wurde?
- b. Welcher Anteil davon entfällt auf die Verkehrsunternehmen im VRR?
- c. Welche Auswirkungen auf den VRR-Anteil kann die für 2025 vorgesehene Spitzabrechnung auslösen?
- d. Besteht dadurch die Gefahr einer nachträglichen finanziellen Belastung der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR?
- e. Wer entscheidet über Preisanpassungsmechanismus?
- f. Kann diese Entscheidung überhaupt ohne die Institutionen, die für die jeweiligen Tarife/Verbundtarife zuständig sind, getroffen werden?
- g. Wie kann der Einfluss des VRR auf diese Entscheidungen sichergestellt werden?
- h. Wer entscheidet über den neuen Preis für das DT ab 01.05.2024?
- i. Auf welche Weise soll die bundesweit einheitliche Anwendung dieses Preises sichergestellt werden?
- j. Wie kann sichergestellt werden, dass dieser Preis für die Finanzierung des DT ohne zusätzliche Belastung der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR auskömmlich ist?
- k. Wie kann sichergestellt werden, dass die außerhalb des VRR verkauften, aber im VRR abgefahrenen Deutschlandtickets in die VRR-Einnahmenaufteilung fließen?

Die VRR AöR ist im VRR-Verbundgebiet zuständig für die Ausgestaltung des VRR-Verbundtarifs und für die Einnahmenaufteilung. Die durch den Verbundtarif erzeugten Defizite bei den kommunalen Verkehrsunternehmen werden in der Regel durch die kommunalen Gebietskörperschaften ausgeglichen.

Die aktuelle Beschlusslage im VRR sieht vor, dass die finanziellen Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen infolge der Einführung des DT (wie aktuell) durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum rechtsverbindlich und vollumfänglich ausgeglichen werden.

Insbesondere die für 2024 ausgeschlossene Nachschusspflicht macht eine rechtsverbindliche Einnahmenaufteilung zumindest auf Länderebene notwendig, auch vor dem Hintergrund, dass die Liquidität der VRR-Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger nicht geschmälert werden darf.

Bei den Preisanpassungsmaßnahmen legen wir großen Wert auf die Feststellung, dass die Preise der übrigen Produkte des DT, z.B. DT sozial, DT Studenten, DT Schule, etc. nicht zu Lasten des Preises des allgemeinen

Deutschlandtickets kalkuliert werden. Die besonderen Ausgestaltungen des DT sind vom Land auszugleichen. Sozialpolitik darf nicht Bestandteil der Kalkulation des allgemeinen Deutschlandtickets sein.

Vor diesem Hintergrund hat das Bundesverfassungsgericht am 15.11.2023 entschieden, dass die Umwidmung von Kreditermächtigungen in Höhe von 60 Mrd. € für den Klima- und Transformationsfond verfassungswidrig war. Das BVerfG hat damit den 2. Nachtragshaushalt 2021 für nichtig erklärt.

Nach diesem Haushaltsurteil des BVerfG hat der Bundesfinanzminister eine Haushaltssperre verhängt.

Die Auswirkungen dieses Urteils und der Haushaltssperre auf die Finanzierung des Deutschlandtickets sind noch nicht geklärt.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgende Anfragen an den Vorstand:

1. Welcher Betrag steht dem VRR nach dem MPK-Beschluss im Jahr 2024 zur Verfügung? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, eine Prognoserechnung für 2024 in Bezug auf die für den VRR zur Verfügung stehenden Mittel des Bundes und der Länder zu erstellen.
2. Ab welchem Zeitpunkt könnten finanzielle Risiken für die kommunalen Haushalte entstehen? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, auf der Grundlage dieser Prognoserechnung eine Abschätzung vorzunehmen, ab welchem Zeitpunkt finanzielle Risiken für die Haushalte der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR entstehen könnten.
3. Wie groß ist das Risiko, dass die das Haushaltsurteil und die Haushaltssperre auf die Finanzierung des Deutschlandtickets durchschlägt?
4. Ist davon auszugehen, dass angesichts der haushaltsrechtlichen Probleme auf Bundesebene, die zur Übertragung der Mittel aus 2023 nach 2024 erforderliche Änderung des Regionalisierungsgesetzes noch in diesem Jahr in Kraft treten kann? Welche Risiken entstehen, wenn das nicht gelingt?
5. Der MPK-Beschluss sieht vor, dass die VMK ein Konzept zur Durchführung des DT für den Zeitraum ab 01.05.2024 vorlegen soll. Wie könnte ein solches Konzept in der Realität unter Berücksichtigung der finanziellen Risiken für die kommunalen Gebietskörperschaften aussehen? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, schnellstmöglich ein Konzept für einen Preisanpassungsmechanismus für das DT unter Berücksichtigung der gesetzlichen Zuständigkeitsverteilung vorzulegen und in die VMK einzubringen.
6. Wie kann rechtsverbindlich sichergestellt werden, dass der VRR die ihm kraft Gesetzes oder Übertragung zustehenden Rechte in der Tarifgestaltung bei der Preisanpassung des DT berücksichtigt werden? Wie können finanzielle Risiken für die kommunalen Gebietskörperschaften im VRR bei der Preisfindung verhindert werden? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, rechtlich prüfen zu lassen,

ob und wie die VRR AÖR gemeinsam mit den kommunalen Gebietskörperschaften im VRR die ihnen kraft Gesetzes zustehenden Rechte in die Beschlussfassungen zum DT einbringen kann.

7. Welche konkreten Auswirkungen hat die fehlende Nachschusspflicht auf die Einnahmenaufteilung im VRR? Wie kann sichergestellt werden, dass die Einnahmenanteile für außerhalb des VRR verkauften, aber im VRR abgefahrenen Deutschlandtickets in den Kassen der VRR-Unternehmen landen? Wie kann vor diesem Hintergrund insbesondere eine ausreichende Liquidität der VRR-Verkehrsunternehmen sichergestellt werden? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, schnellstmöglich auf eine rechtsverbindliche Einnahmenaufteilung zum DT hinzuwirken, die auch die Sicherstellung der Liquidität der Verkehrsunternehmen berücksichtigt.
8. Wie kann ausgeschlossen werden, dass bei der Preisfindung des DT die Sondertickets des DT nicht zu Lasten des allgemeinen DT kalkuliert werden? Der Vorstand der VRR AÖR wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass bei der Kalkulation des Preises des allgemeinen Deutschlandtickets ausschließlich verkehrs- und finanzpolitische Aspekte berücksichtigt werden und sozialpolitische Aspekte außen vor bleiben.

Frank Heidenreich

für die CDU-Gruppierung im Verwaltungsrat der VRR AÖR