



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

23.02.2023
Seite 1 von 8

Aktenzeichen VII D3
bei Antwort bitte angeben

MR Wille
Telefon: 0211 4566-323
Telefax: 0211 4566-
andreas.wille@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Einführung des Deutschlandtickets

Fragestellungen des VRR zum DeutschlandTicket (DT)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Weber,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 07.02.2023, mit der Sie um die Beantwortung einiger Fragen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets und der Abwicklung des finanziellen Ausgleichs bitten. Gerne komme ich Ihrer Bitte auf der Grundlage des aktuellen Erkenntnisstandes nach:

Wie erfolgt die Tarifgenehmigung?

Der Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes sieht in § 9 Absatz 1 Satz 3 eine Genehmigungsfiktion vor. Diese Genehmigungsfiktion ersetzt die behördliche Genehmigung des Tarifes. Eine Antragstellung bzw. eine Anzeige durch die Verkehrsunternehmen bzw. den jeweiligen Verkehrsverbund bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung) ist dafür nicht erforderlich. Die geänderten Tarifbestimmungen sind jedoch zu veröffentlichen. In der Gesetzesbegründung wird klargestellt, dass sich die Genehmigungsfiktion „auf alle notwendigen Tarifänderungen mit Bezug zu § 9 Absatz 1 Satz 1 und Satz 2“ bezieht. Damit beinhaltet die Fiktion auch die Genehmigung der zuständigen Verkehrsbehörde im Sinne von § 305a BGB für die Migration, wenn entsprechende Regelungen in den von Ihnen veröffentlichten Tarifbestimmungen dazu getroffen wurden.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



Wo werden Regelungen zur Einheitlichkeit der Tarifbestimmungen getroffen?

Aktuell werden die deutschlandweit einheitlichen Tarifbestimmungen auf der Grundlage der Beschlüsse der länderoffenen Arbeitsgruppe vom 27.01.2023 formuliert, die im neu zu gründenden Koordinierungsrat zum Deutschlandticket in seiner konstituierenden Sitzung am 27.01.2023 beschlossen werden sollen. Damit wird eine einheitliche Benennung des Tickets und Gestaltung der Tarifbestimmungen sichergestellt.

Ist mit einer EU-Notifizierung zu rechnen? Wenn es eine Notifizierung gibt, wann ist diese zu erwarten?

Bereits seit dem Herbst steht das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit der EU-Kommission im Austausch. Mit Unterstützung der Unterarbeitsgruppe „Finanzierung“ des Koordinierungskreises zum Deutschlandticket wird das von Bund und Ländern favorisierte Ausgleichssystem auf der Basis des ÖPNV-Rettungsschirms mit der Kommission erörtert. Eine förmliche Notifizierung war und ist nicht vorgesehen.

Der Austausch findet in engen Zeitabständen mit dem Ziel statt, eine positive Abstimmung mit der Kommission schnellstmöglich zu erlangen.

Welches Finanzierungsinstrument (Bund/Land) zum Ausgleich der erzeugten Mindererlöse durch das Deutschlandticket wird geschaffen?

Mit dem Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes stellt der Bund den Ländern für die Jahre 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Mrd. € zur Verfügung, die unter der Bedingung der hälftigen Beteiligung der Länder zur Finanzierung des Deutschlandtickets einzusetzen sind. Den Ausgleich wickeln damit wie auch beim ÖPNV-Rettungsschirm die Länder ab.

Für diesen Zeitraum ist der Schadensausgleich analog zum ÖPNV-Rettungsschirm über zwischen allen Ländern abgestimmte bundeseinheitliche Muster-Richtlinien vorgesehen, die jeweils von den Ländern im



materiellen Kern umzusetzen sind. Die übergangsweise Nutzung der Rettungsschirm-Systematik wird für erforderlich gehalten, da in der Zwischenzeit die bundesweite Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu entwickeln und zu justieren ist.

Eine nach Abschluss dieses Prozesses verstetigte Finanzierung ab 2026 könnte bei entsprechender finanzieller Beteiligung des Bundes durchaus im ÖPNVG NRW geregelt werden. Dies wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

Wie ist der Finanzierungszeitraum zu verstehen: Gibt es eine Laufzeit von 12 Monaten, die am 01.05.2023 beginnen und damit in das Jahr 2024 ragen? Oder ist die Laufzeit ein Jahr und damit das Jahr 2023?

Auch nach den vorgesehenen Regelungen im Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes ist eine kalenderjahrbezogene Betrachtung vorgesehen.

Ist vorgesehen, dass die Bundes-/Landesregelungen einen Verweis in die VO 1370 enthalten, um alle Möglichkeiten der VO 1370 (auch allg. Vorschrift) zu nutzen? Ist eine „Muster-Allgemeine-Vorschrift“ vorgesehen?

Die Erörterungen mit der EU-Kommission werden aktuell auch mit dem Ziel geführt, dass der gewährte Ausgleich evtl. keine Beihilfe darstellen könnte. Sollte dies nicht der Fall sein, würden die Ausgleichsregelungen auf alle zulässigen beihilferechtlichen Regelungen der EU abstellen. Dies schließt selbstverständlich auch die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit ihren Finanzierungsinstrumenten öffentlicher Dienstleistungsauftrag und allgemeine Vorschrift mit ein. Bei Bedarf würde die UAG „Finanzierung“ des Koordinierungsrates zum Deutschlandticket Hinweise zum Erlass allgemeiner Vorschriften geben.



Wie ist die Systematik der Schadensermittlung vorgesehen? Ist der Schadensausgleich mit Kostenbezug möglich (vgl. eTarif Muster-Richtlinie und Ausbildungsverkehr-Pauschale)?

Es ist vorgesehen, analog zum ÖPNV-Rettungsschirm zu verfahren und so die Kostenunterdeckung auszugleichen.

In welcher Höhe werden Finanzmittel von Bund und Land zum Ausgleich der Mindererlöse auf der Zeitschiene (s.o.) verbindlich zur Verfügung gestellt?

Wie oben dargestellt stellt der Bund für die Jahre 2023 bis 2025 jeweils 1,5 Mrd. € zur Verfügung. Die Länder müssen sich in gleicher Höhe beteiligen. Die entsprechenden Landesmittel sind im Landeshaushalt 2023 auch etatisiert und für die Folgejahre Bestandteil der Mittelfristigen Finanzplanung zum Landeshaushalt. Der Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes enthält eine Revisionsklausel für den Zeitraum ab 2026 und eine gesetzliche Regelung zur Nachschusspflicht für 2023.

Der Bund wird den Ländern nach dem Gesetzentwurf am 15. des auf das Inkrafttreten folgenden Monats den vollen Betrag für 2023 zur Verfügung stellen. Sollte die Regelung so bleiben, wäre dies der 15.05.2023. Zur Sicherung der Liquidität wird das Land seinen Anteil über eine Vorauszahlung bereits im April zur Verfügung stellen.

Wo und für welchen Zeitraum ist eine Nachschusspflicht geregelt?

Die Nachschusspflicht ist in § 9 Absatz 8 E-RegG für die Bundesmittel für das Jahr 2023 geregelt. Die Nachschusspflicht für das Land ergibt sich aus dem Beschluss des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 08.12.2022 und ist damit ebenfalls ausreichend abgesichert.



Wie erfolgt die Sicherung der Liquidität der SPNV-Aufgabenträger und der ÖSPV-Aufgabenträger (damit mittelbar der ÖSPV-Unternehmen)? An welcher Stelle wird die Liquiditätssicherung verbindlich abgesichert?

Die Zahlungsströme werden in den noch zu erlassenden Billigkeitsrichtlinien des Landes konkret geregelt. Wie auch beim Ausgleich für das 9-Euro-Ticket wird das Land seinen Anteil vor Einführung des Deutschlandtickets – also noch im April – als Vorauszahlung gewähren. Sollten die Billigkeitsrichtlinien bis dahin noch nicht erlassen sein, würden die Vorauszahlungen aufgrund einer Vorabregelung gewährt.

Zwischen welchen Parteien sollen die Regelungen zur Einnahmeverteilung vereinbart werden und wo werden sie verankert? Bis wann kann mit einer Festlegung gerechnet werden und wo wird die Festlegung erfolgen?

Mit diesem Themenbereich befasst sich die Unterarbeitsgruppe „Einnahmeverteilung“ des Koordinierungsrats zum Deutschlandticket unter der Leitung des Landes Baden-Württemberg und wird dazu Vorschläge zur Umsetzung erarbeiten. Die intensiven Beratungen laufen in sehr engen Zeitabständen mit dem Ziel, möglichst frühzeitig alle zu klärenden Details abzustimmen.

Eine Änderung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen (Bundesrecht) ist angeraten: Die Pausierung von Abos im digitalen Vertrieb ist nicht mehr sachgerecht, d.h. eine Hinterlegung der Tickets nicht möglich und aufgrund der kurzen Vertragslaufzeit ist diese Form des Kundenanspruchs auch nicht mehr erforderlich.

Ein entsprechender Vorstoß wird im Koordinierungsrat zum Deutschlandticket zu beraten sein.



Wo wird die geänderte Regelung zur Spreizung des Schülertarifs zum Jedermannarif, die bei der Ausbildungsverkehr-Pauschale vorgesehen ist, festgelegt? Wann ist voraussichtlich mit einer Regelung zu rechnen?

Es ist vorgesehen, nach Klärung der Details zur Umsetzung des Deutschlandtickets im Land Nordrhein-Westfalen, die derzeit in einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung auch des VRR beraten wird, die Vorgabe zur Spreizung der Tarife im Ausbildungsverkehr aus der Regelung des § 11a ÖPNVG NRW herauszunehmen. Dabei muss auch die Regelung zur Weiterverteilung von 87,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale an die Verkehrsunternehmen nach § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW, die sich bislang auf die Fahrgeldeinnahmen aus Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs bezieht, überprüft und angepasst werden.

Derzeit finden Gespräche bzgl. der Ausgestaltung einzelner Segmente zwischen den Beteiligten statt (Schüler, Studenten, SozialTicket und Auszubildendentickets), um ein einheitliches Verfahren bzgl. dieser Tickets zu gewährleisten. Bis wann ist mit einer Rückmeldung zu den finalen Regelungen zu einer förderunschädlichen Umsetzung zu rechnen?

Alle Modelle für die besonderen Fahrgastgruppen gründen darauf, diesen Deutschlandtickets mit einem Preisabschlag zur Verfügung zu stellen. Somit handelt es sich nicht um einen besonderen Tarif, sondern es kommt der Tarif des Deutschlandtickets zur Anwendung. Daher besteht auch kein Risiko der Förderschädlichkeit aus den Bundesmitteln, da für jedes Deutschlandticket auch der volle Preis von 49 € in die Einnahmeverteilung eingeht.

Wie wird das DeutschlandTicket inhaltlich und in der Preishöhe weiterentwickelt? In welchem Turnus erfolgen Anpassungen? Wie wird der bundesweit einheitliche Zeitpunkt für alle Anpassungen im ÖPNV geregelt?

Hierzu werden die Festlegungen im Koordinierungsrat zum Deutschlandticket getroffen. Wann die Anpassungen erfolgen, wird vornehmlich vom Finanzierungsbedarf für den Ausgleich und der Bereitschaft von Bund



und Ländern abhängen, bei einem Finanzierungsbedarf von jährlich mehr als 3 Mrd. € ab 2024 zur Vermeidung von Preisanpassungen doch weitere Mittel zur Finanzierung bereitzustellen bzw. steigende Kosten über Preisanpassungen umzuwälzen.

Wer ist verantwortlich für die Einnahmenaufteilung und Preisanpassungsmaßnahmen? Wer übernimmt das Clearing? Ist eine bundesweite Clearingstelle notwendig?

Auch diese Details werden in der UAG „Einnahmenaufteilung“ des Koordinierungsrats vorbereitet und im Koordinierungsrat beraten. Ein erster Entwurf für eine Beschlussempfehlung für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket liegt bereits vor.

Wie wird der Vertrieb des Deutschlandtickets organisiert? Der VRR rät klar von einer Vertriebsprovision ab.

Eine Provisionsfreiheit wird auch in der UAG „Einnahmenaufteilung“ beraten und von dieser für die ersten beiden Stufen der Einnahmenaufteilung favorisiert. Die Beratungen dazu sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Wie soll die Vermarktung des Deutschlandtickets erfolgen? Ist eine bundesweit einheitliche Marketingkampagne geplant? Oder eine landesweite? Oder liegt die Vermarktung in der Zuständigkeit der lokalen Player?

Bund und Länder haben sich bislang nicht zu einer bundesweiten Kampagne mit Refinanzierung aus dem Schadensausgleich verständigen können.

Auf Landesebene ist über das Kompetenzzentrum Marketing geplant, Kommunikationsmaßnahmen zum Deutschlandticket im Zeitraum April durchzuführen. Zudem erfolgt über das Kompetenzzentrum Marketing eine Ausarbeitung einer FAQ-Liste für die Zielgruppe der ÖPNV-Kundinnen und –Kunden. Diese soll nach Fertigstellung allen Stakeholdern zur Verfügung



gestellt werden, um zumindest landesweit möglichst einheitliche Sprachregelungen in die Kommunikationskanäle einzuspeisen.

Seite 8 von 8

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andreas Wille'. The signature is written in a cursive style.

(Andreas Wille)