

Fragenkatalog der CDU-Gruppe im Verwaltungsrat der VRR AöR

Grundsätzlich:

Es liegt aktuell ein Schreiben des MUNV (vom 07.02.2024) vor, in dem analog zur Mail (MUNV) vom 01.12.2023 die Entfristung der Umsetzungsregelungen zum Deutschlandticket empfohlen wird, verbunden mit der „Zusage“ einer auskömmlichen Finanzierung für das Jahr 2024.

Derzeit wird unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen geprüft, ob die Zusagen des MUNV einen ausreichenden Vertrauenstatbestand darstellen.

FRAGE 1:

Welcher Beitrag 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.

Zuständig: Abteilung O

Nach aktuellem Kenntnisstand stehen für das Deutschlandticket für 2024 jeweils 1,5 Mrd. € an Bundes- und Landesmitteln und ca. 1,0 Mrd. € an Restmitteln des Jahres 2023 zur Verfügung, in Summe 4,0 Mrd. €. Nach Expertenberechnungen wird für das Jahr 2024 ein Zuschussbedarf von bis zu 3,9 Mrd. € erwartet. Die zur Verfügung stehenden Mittel sind rechnerisch ausreichend, um den Finanzbedarf zu decken, insoweit ist eine Preismaßnahme zum 01.05.2024 entbehrlich.

VRR:

Die Berechnungen für den Zuschussbedarf im VRR ergeben einen Wert von rd. 0,4 Mrd. €, wobei es im Prinzip unerheblich ist, ob sich der Zuschussbedarf/Ausgleich des Fehlbetrags aus Einnahmen oder den Regionalisierungsmitteln ergibt. Soweit die gesamthafte Berechnung des Zuschussbedarfs stimmt, geht auch die Rechnung für den VRR auf, da je Bundesland bzw. Tariforganisation der Zuschussbedarf maßgeblich ist, d.h. reichen die erzielten und zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen nicht aus, wird die Differenz zum festgestellten Anspruch (auf Basis der gestellten Anträge der VU) durch Mittel vom Bund und Land ausgeglichen.

Dieser Überlegung liegt die Annahme zu Grunde, dass sowohl die Zuschussbedarfe der Fahrgeldeinnahmen auf die Länder nach dem Postleitzahlenprinzip wie auch der Finanzausgleich für die Regionalisierungsmittel unterhalb der Länder sach- und bedarfsgerecht durchgeführt wird.

FRAGE 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 welchen Zeitpunkt finanzielle Risiken für die Haushalte der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR entstehen könnten.

Zuständig: Abteilung O

Auf der Grundlage des Schreibens des MUNV (11/2023) und der daraufhin erfolgten Beschlussfassung im Verwaltungsrat sind finanzielle Risiken für die Haushalte der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR bis zum 30. April 2024 ausgeschlossen.

Auf Basis des eingangs erwähnten Schreibens (vom 07.02.2024) wird nunmehr vom MUNV eine auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets für das Gesamtjahr 2024 unterstellt und mit einer ggf. noch erforderlichen Preismaßnahme flankiert, für den Fall, dass wider Erwarten die Mittel im Jahr 2024 nicht ausreichen. Wie belastbar diese Aussage ist, wird aktuell geprüft.

Grundsätzlich wird es zu einem Liquiditätsproblem kommen, da die rechtlichen und formalen Voraussetzungen für einen Zahlungsausgleich zwischen den Verkehrsunternehmen bzw. den Ländern noch nicht abschließend geregelt worden sind.

FRAGE 3:

Wie groß ist das Risiko, dass die das Haushaltsurteil und die Haushaltssperre auf die Finanzierung des Deutschlandtickets durchschlägt?

Zuständig: Abteilung O

Ausschlaggebend für den VRR ist das Rechtsverhältnis zwischen Land und VRR. Die haushaltsrechtlichen Probleme auf der Bundesebene betreffen ausschließlich das Rechtsverhältnis zwischen dem Bund und den Ländern.

Auf der Grundlage des Schreibens des MUNV und der daraufhin erfolgten Beschlussfassung im Verwaltungsrat sind finanzielle Risiken für die Haushalte der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR bis zum 30. April 2024 ausgeschlossen

Die endgültige Beschlussfassung für den Haushalt 2024 im Bundestag erfolgte am 02.02.2024. Kürzungen bei der Bereitstellung der Mittel zum Deutschlandticket sind nicht bekannt. Die Haushaltssperre ist aufgehoben.

FRAGE 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?

Zuständig: Federführung bei Abteilung O, rechtliche Zuarbeit durch Abteilung R(J)

Ausschlaggebend für den VRR ist das Rechtsverhältnis zwischen Land und VRR. Die haushaltsrechtlichen Probleme auf der Bundesebene betreffen ausschließlich das Rechtsverhältnis zwischen dem Bund und den Ländern.

Das Regionalisierungsgesetz sieht in § 9 Absatz 4 vor, dass der Betrag für das Jahr 2023 bis zum 15. Mai 2023 zu überweisen ist.

Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass das Land NRW die kompletten Finanzmittel für die Umsetzung des Deutschlandtickets für das Jahr 2023 schon vereinnahmt hat. Die haushaltsrechtlichen Probleme auf der Bundesebene berühren nach dem Wortlaut des Gesetzes finanztechnisch die Finanzierung des DT demzufolge nicht.

Auf der Grundlage des Schreibens des MUNV (Nov 23) und der daraufhin erfolgten Beschlussfassung im Verwaltungsrat sind finanzielle Risiken für die Haushalte der kommunalen Gebietskörperschaften im VRR bis zum 30. April 2024 ausgeschlossen.

Für den Zeitraum über den 30.04.2024 hinaus wird auf das eingangs erwähnte Schreiben des MUNV vom 07.02.2024 verwiesen.

Handlungsbedarf auf Bundesebene besteht in erster Linie bei der Anpassung des Regionalisierungsgesetzes in Bezug auf eine mögliche Rückzahlung der an die Länder ausgeschütteten Bundesmittel. Hier ist insbesondere die Rückzahlungsverpflichtung der Länder in § 9 Absatz 8 Satz 2 RegG zu ändern

(7) Für das Kalenderjahr 2023 ist bis zum 31. Oktober 2024 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. 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 auf Grund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 für das Jahr 2023 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 mit Wirkung zum Jahr 2025 ein Betrag in Höhe der Hälfte des Betrages zu, den die finanziellen Nachteile den Betrag von 3 Milliarden Euro übersteigen.

Sollte die Prüfung auf Grund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 im Jahr 2023 zu hoch war, um die finanziellen Nachteile, die auf das Deutschlandticket zurückzuführen sind, hälftig auszugleichen, steht dem Bund nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung mit Wirkung zum Jahr 2025 ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung zu.

Nach Informationen durch das MUNV vom 13.02.2024 wird die Änderung des Regionalisierungsgesetzes aktuell vom BMDV entwickelt, soll im März ins Bundeskabinett eingebracht und mittels beschleunigter Verfahren im Juni 2024 vom Bundestag beschlossen werden.

FRAGE 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.

Zuständig: Abteilung M

Das VMK-Vorsitzland NRW hat dem VDV und einer Arbeitsgruppe im November 2023 den Auftrag für eine weitere Ausgleichsprognose über die Ausgleichsfinanzierung durch die Einführung des Deutschlandtickets erteilt. Die Arbeitsgruppe bestand aus Vertreter*innen der Mitglieder des VDV, des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo), mofair e.V. und des Bundesverbands Schienennahverkehr e.V. (BSN) unter Begleitung von Vertreter*innen der Länder.

Im ersten Schritt wurde die bisherige Prognose des Ausgleichsbedarfs aktualisiert. Im Ergebnis wurde für 2023 ein Ausgleichsbedarf in Höhe von knapp 2 Mrd. € ermittelt. Dieses ergibt einen Übertrag aus 2023 auf 2024 in Höhe von ca. 1 Mrd. €.

Für die Hochrechnung auf 2024 mussten verschiedene Prämissen gesetzt werden, die unterschiedliche Kalkulations-, Nachfrage und Marktmechanismen abbilden. Für das Jahr 2024 ergibt sich ein Saldo von ca. 3.950 Mio. €

Die ggf. erforderliche Tarifmaßnahme ergibt sich aus dem Saldo der Soll-Einnahmen für das jeweilige Kalenderjahr und der Summe aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für die Tarifabsenkung. Sollte hier ein Delta verbleiben, leitet sich hieraus der Finanzierungsbedarf durch Preiserhöhung des DT ab. Für das Jahr 2024 wird hierfür aktuell kein Finanzierungsbedarf gesehen.

Auf der Basis der Prognose und der Hochrechnungen auf das Jahr 2025 und die bisher unklare Finanzierung für 2026 wurde aus der Arbeitsgruppe über den VDV der Vorschlag zu einer

Tarifmaßnahme zum 01.05.2024 in die VMK eingebracht. Diesem Vorschlag wurde nicht entsprochen.

Die Prognosen werden laufend aktualisiert. Über sich ändernde Finanzierungssäulen wird fortlaufend berichtet.

FRAGE 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.

Zuständig: Abteilung R, Stabsstelle J

Hier sind zahlreiche organisations- und kartellrechtliche Fragen zu klären:

- A. Die kraft Gesetzes oder Übertragung der VRR AöR zustehenden Rechte in der Tarifgestaltung

Ergebnis:

- Die VRR AöR ist kraft Satzung und Übertragung zuständig für die Bildung und Weiterentwicklung des VRR-Verbundtarifs (Tarifgestaltungsrecht).
- Dieses Tarifgestaltungsrecht wurde nicht an eine bundesweit agierende zentrale DeutschlandTicket-Instanz übertragen.
- Dementsprechend ist ohne Zustimmung der VRR-Gremien eine Fortsetzung des DeutschlandTickets im VRR nicht zulässig. Dazu gehören auch alle Preisänderungsmaßnahmen.

a. § 6 AöR-Satzung

§ 6 Tarif und Beförderungsbedingungen

(1) Die VRR AöR wirkt im Kooperationsraum A gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV, insbesondere auf die Bildung kooperationsraum-übergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, hin.

(2) Hierzu bildet die VRR AöR gemäß § 5 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG einen Gemeinschaftstarif und einheitliche Beförderungsbedingungen und wirkt auf deren Anwendung und Fortentwicklung hin.

b. § 5 Absatz 2 Ziffer 5 in Verbindung mit § 7 Absatz 1 ZV-Satzung

§ 5 Aufgaben im ÖPNV

- (2) Die Verbandsmitglieder haben dem Zweckverband gemäß § 5 Absatz 3a ÖPNVG NRW freiwillig folgende weitere Aufgaben übertragen:
5. die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen, der damit ggf. verbundene Erlass allgemeiner Vorschriften im Sinne von Art. 2 Buchstabe I) VO (EG) Nr. 1370/2007 (insbesondere gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007) sowie der Erlass von Durchführungsvorschriften gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchstabe c), Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

§ 7 Übertragung der Aufgaben auf die VRR AöR

- (1) Der Zweckverband überträgt seine Aufgaben gemäß § 5 Absätze 1 bis 4 und § 5a Absätze 1 bis 4 mandatierend auf die VRR AöR. Die Zuständigkeit des Zweckverbandes für die Erhebung der Umlagen bleibt unberührt.

c. § 8 Verbundgrundvertrag

§ 8 Verbundtarif und Beförderungsbedingungen

- (1) Der Verbundtarif setzt sich gemäß § 3 Abs. 7 Satz 2 aus dem VRR-Regeltarif, den Übergangs-, Gemeinschafts- und Anerkennungstarifen, dem NRW-Tarif sowie Sondervereinbarungen zusammen.
- (2) Der VRR stellt den Verbundtarif auf. Dieser ist auf der Grundlage der VRR-Marketingstrategie, der Kostenentwicklung und der Marktanforderungen sowie unter ranggleicher Beachtung der verkehrspolitischen Ziele, Leitlinien und Grundsatzbeschlüsse des VRR und der rechtlichen, wirtschaftlichen und tatsächlichen Interessen des VU möglichst kostendeckend zu gestalten, jährlich zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Tarifwünsche des VU sind zu beachten, soweit sie die Ergiebigkeit steigern und die einheitliche Anwendung des Verbundtarifs sowie seine Struktur und Höhe nicht in Frage stellen und andere VU nicht beeinträchtigen, insbesondere in ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit nicht benachteiligen.

- (3) Der VRR hat die Verhandlungen über die Bildung von Übergangs-, Kragen- und Anerkennungstarifen sowie über den Abschluss sonstiger Vereinbarungen mit Verkehrsverbünden, Verkehrsgemeinschaften, Tarifgemeinschaften, dem Verkehrsverbund nicht angehörenden VU und/oder Gebietskörperschaften und VU, die mit einem Teilnetz dem Verbundnetz nicht angehören, zu führen. Sonstige Vereinbarungen in diesem Sinne sind z. B. der NRW-Tarif, kooperationsraumübergreifende Sonderangebote, die Anerkennung von DB-Angeboten. Das Einvernehmen mit dem VU ist herzustellen, sofern es direkt betroffen ist.

c. Ergebnis

Die VRR AöR hat im Verbundraum des VRR (Kooperationsraum A) das Recht zur Festlegung des Verbundtarifs (Tarifgestaltungsrecht). Dieses wurde ihr über zwei Wege übertragen:

- Für gemeinwirtschaftliche Verkehre obliegt die Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der zuständigen Behörde (= Gebietskörperschaft). Die Festsetzung von Höchsttarifen ist gemäß der VO 1370 expressis verbis eine solche gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Diese Zuständigkeit wurde der VRR AöR auf hoheitlichem Weg kraft Satzung übertragen.
- Für eigenwirtschaftliche Verkehre liegt ursprünglich die Festlegung der anzuwendenden Tarife beim Verkehrsunternehmen. Diese Zuständigkeit wurde der VRR AöR auf privatrechtlichem Weg über den Verbundgrundvertrag übertragen, den alle im VRR verkehrenden Unternehmen mit der VRR AöR geschlossen haben.
- Die Zuständigkeit zur Festsetzung und Fortschreibung des Verbundtarifs liegt gemäß § 20 Absatz 3 Ziffern 6, 8 und 9 AöR-Satzung beim Verwaltungsrat.
- Dementsprechend ist ohne Zustimmung des Verwaltungsrats eine Fortsetzung des DeutschlandTickets im VRR nicht zulässig. Dazu gehören auch alle Preisänderungsmaßnahmen.

B. VRR als zugelassenes Kartell

Der VRR als Vereinigung von Verkehrsunternehmen einschließlich der VRR AöR als zuständige Verbundorganisation hat eine marktbeherrschende Stellung im Sinne des Kartellrechts, da Preise gegenüber dem Endkunden abgesprochen werden und kein Verkehrsunternehmen, das ÖPNV betreibt, andere Preise erheben kann.

Hierbei handelt es sich um ein rechtskonformes zugelassenes Kartell im Sinne von § 8 Absatz 3b PBefG:

(3b) Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde.

Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1 GWB entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die

solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.

C. Sonstige Tarifstrukturen

- a. In NRW existieren neben dem VRR zwei weitere Verbünde und eine Tarifgemeinschaft:

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Aachener Verkehrsverbund GmbH
Westfalen-Tarif GmbH

Diese Organisationen verfügen über ähnliche Strukturen. In allen Fällen wurde das Tarifgestaltungsrecht auf die Dach- bzw. Verbundgesellschaft übertragen.

- b. Darüber hinaus gibt es bundesweit in allen Ballungsräumen vergleichbare Verbundstrukturen, z.B. HVV (Hamburg), VBB (Berlin), RMV (Frankfurt), NVV (Kassel), MVV (München), VGN (Nürnberg), VGH (Hannover), VVS (Stuttgart), MDV (Leipzig), VVO (Dresden), etc.

In ländlichen Regionen existieren in erster Linie kleinere Tarifgemeinschaften.

EXKURS:

Bayern: 37 Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften (12 Verbünde mit SPNV-Integration und 25 ohne SPNV-Integration) 7 Landkreise ohne Verbundstruktur

Baden-Württemberg: 19 Verkehrsverbünde und Tarifgemeinschaften

- c. Einheitlich ist in allen unterschiedlich ausgestalteten Verbund- und Gemeinschaftsstrukturen die Übertragung der jeweiligen lokalen und regionalen Tarifgestaltungsrechte auf die jeweilige Dach- bzw. Tariforganisation. In all diesen Fällen obliegt das Tarifgestaltungsrecht einer zentralen Instanz.
- d. Lediglich in Bayern und in einigen Teilen ostdeutscher Bundesländer gibt es noch sogenannte verbundfreie Räume. In diesen Landkreisen obliegt das Tarifgestaltungsrecht nach dem PBefG dem jeweiligen eigenwirtschaftlich verkehrendem Verkehrsunternehmen, in Fällen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der VO 1370 dem jeweiligen Aufgabenträger.

Zwischenergebnis

Vor dem oben dargestellten Hintergrund der Verteilung der Zuständigkeiten bei der Bildung und Festlegung von Verbund- und Gemeinschaftstarifen obliegt **rein rechtlich** ausschließlich diesen Organisationen auch die Fortentwicklung des Preises für das DeutschlandTickets (Tariforganisationen). Denn auch nur diese sind gemäß von § 8 Absatz 3b PBefG zugelassene rechtskonforme Kartelle.

Im Rahmen des jeweiligen örtlichen Tarifgestaltungsrecht muss daher jede Region mit der zuständigen Tariforganisation für sich ermitteln, welcher Preis auskömmlich ist und zu keiner finanziellen Belastung der Unternehmen oder Aufgabenträger führt.

Idealerweise kann die Fortschreibung des Preises für das DeutschlandTicket nur im Einvernehmen mit den jeweiligen Tariforganisationen, also den Verbänden / Tarifgemeinschaften, erfolgen. Diese Strukturen existieren auf Bundesebene allerdings nicht und sind auch nicht kurzfristig zu schaffen.

Unberührt von einer Einbindung der Verbände und Tarifgemeinschaften bleibt dem Gesetzgeber selbstverständlich die Möglichkeit, die zuständigen Stellen, also in erster Linie Verbände und Tarifgemeinschaften, zur Anwendung des entsprechenden Tarifs zum DeutschlandTicket gesetzlich zu verpflichten. Damit verbunden ist dann allerdings in der Regel eine Verpflichtung zum Ausgleich der Mindereinnahmen durch den Gesetzgeber. In NRW gilt der Konnexitätsgrundsatz gemäß Art. 78 Absatz 3 LVerf NRW.

D. Derzeitige Strukturen zum DeutschlandTicket auf Bundesebene

- a. Zur Begleitung der Umsetzung des Deutschland-Tickets ist durch die Verkehrsministerkonferenz ein Koordinierungsrat eingerichtet worden.

Mitglied im Koordinierungsrat sind Vertreter*innen des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesfinanzministeriums und der Verkehrsministerien der Länder. Außerdem nehmen die kommunalen Spitzenverbände, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO), der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) und die Deutschlandtarifverbund GmbH (DTV) beratend teil.

- b. Zur Beratung verschiedener Themen hat der Koordinierungsrat vier Unterarbeitsgruppen eingesetzt:

- UAG Einnahmenaufteilung
- UAG Finanzierung
- UAG Tarifentwicklung und
- UAG Evaluation.

- c. Dieser Koordinierungsrat hat bisher zahlreiche Beschlüsse gefasst, die mittelbar, zum Teil auch unmittelbar, Einfluss auf die Tariforganisationen haben:

- Grundlegende Festlegungen zu den Tarifbestimmungen für das Deutschland-Ticket vom 27.01.2023, aktualisiert am 28.08.2023, 27.11.2023 und 15.01.2024
- MUSTER aus der UAG Finanzierung zum Deutschland-Ticket für eine Allgemeine Vorschrift über die Festsetzung des Deutschland-Tickets als Höchsttarif
- Beschluss über die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vom 08.03.2023, aktualisiert am 30.05.2023, 10.07.2023, 25.09.2023, 27.11.2023 und 11.12.2023,

- Beschluss zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket vom 20.03.2023 inkl. Ergänzung Nr. 11, Anlage 5 zur Muster AV
 - Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket, Anlage 1 zum Beschluss zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschland-Ticket vom 20.03.2023, Anlage 6 zur Muster AV
 - Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket im Jahr 2023 vom 20.03.2023, Anlage 2 zur Muster AV
 - Verfahren bei zwingender Erforderlichkeit weitergehender Überkompensationskontrollen im SPNV, Anlage 4 zur Muster AV
 - Beschluss zum Marketing für das Deutschland-Ticket vom 20.03.2023
 - Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket im Jahr 2024 vom 16.11.2023
- d. Auf welcher Rechtsgrundlage der Koordinierungsrat eingerichtet wurde und Beschlüsse mit vermeintlicher Bindungswirkung fasst, ist hier nicht bekannt.

Eine Beteiligung der Tariforganisationen, also insbesondere der Verbünde, ist nicht ersichtlich.

Weder der VDV als Dachorganisation der Verkehrsunternehmen noch der BSN als Dachorganisation der SPNV-Aufgabenträger ist ermächtigt oder bevollmächtigt, im Namen der Tariforganisationen rechtsverbindliche Erklärungen zur Einnahmenaufteilung oder Preisentwicklung des DeutschlandTickets abzugeben. Zumindest ist in den Rechtsabteilungen der großen Verbünde darüber nichts bekannt.

- e. Es spricht viel dafür, dass die Struktur zur Begleitung der Umsetzung des DeutschlandTickets als Kartell zu bewerten ist, da auch hier Preise gegenüber dem Endkunden abgesprochen werden und kein Verkehrsunternehmen, das ÖPNV betreibt, andere Preise für das DeutschlandTicket erheben kann. Insofern dürfte § 8 Absatz 3b Sätze 3 und 4 PBefG anwendbar sein.

Vor diesem Hintergrund könnte ggfls. ein kartellrechtlicher Anspruch der Tariforganisationen auf entsprechende Mitwirkung auf Bundesebene und ein Anspruch auf Herstellung des Einvernehmens gegenüber dem Koordinierungsrat und den sonstigen Gremien auf Bundesebene bestehen.

- f. Ob und in welcher Ausprägung ein solcher Anspruch besteht, bedarf einer vertieften rechtlichen, insbesondere kartellrechtlichen Bewertung.

FRAGE 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.

Zuständig: Abteilung O

Die Einnahmenaufteilung (EA) regelt die sachgerechte Verteilung der tatsächlich erzielten Einnahmen entsprechend der Regelungen des Einnahmenaufteilungsvertrages innerhalb des VRR.

Im Falle des DT werden die fortgeschriebenen Einnahmen aus dem Jahr 2019 (Soll-Einnahmen) mit den Ist-Einnahmen abgeglichen. Bei einer negativen Differenz wird der Fehlbetrag aus Bundes- und Landesmitteln ausgeglichen.

Die Ermittlung des Mittelbedarfs aus Bundes- und Landesmitteln erfolgt in einer bundesweiten Betrachtung. Sollte der Fall eintreten, dass alle erzielten Einnahmen und die zur Verfügung stehenden Mittel von Bund und Ländern nicht ausreichen, den Bedarf zu decken, ist das keine Frage der Einnahmenaufteilung, sondern eine Frage fehlender Einnahmen. Wie eingangs bereits dargestellt, sollen die für 2024 bereitgestellten Mittel (3 Mrd. Bundes- u. Landesmittel 2024 plus Restmittel aus 2023) rechnerisch ausreichen, um den Finanzbedarf 2024 zu decken (siehe auch eingangs erwähntes Schreiben des MUNV).

Für das Jahr 2024/25 soll mit dem Beschluss des Koordinierungsrates vom 20.03.2023 die 2. Stufe des bundesweiten Clearing-Prozesses umgesetzt werden. Diese sieht vor, dass die Einnahmen aus dem Deutschlandticket anhand der Postleitzahl des Wohnortes in das jeweilige Bundesland und in NRW auch in den jeweiligen Verbund fließen.

Innerhalb von NRW soll dann von den zugewiesenen Einnahmen auch ein Vorwegabzug für den NRW-Tarif und den DTV-Tarif erfolgen, damit die Einnahmenverhältnisse innerhalb der Verkehrsträger gewahrt bleibt.

Innerhalb des bundesweiten Clearings werden von den jeweiligen Landeseinnahmen noch Anteile abgespalten, um diese dann auf die jeweils anderen Länder zu Verteilen. Hierdurch soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Deutschlandtickets auch außerhalb des jeweiligen Wohnortbundeslandes für touristische Zwecke genutzt wird. Innerhalb des Clearings erfolgen dann auch entsprechende Zahlungsausgleich, so dass die Liquidität der Unternehmen erhalten bleibt.

FRAGE 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.

Zuständig: Abteilung M

Sollte es zu einer Erhöhung des Preises des Deutschlandtickets kommen, sind alle Derivate des DeutschlandTickets im gleichen Maß zu entwickeln.

Maßgeblich ist zunächst die Festsetzung des Preises des Deutschlandticket für die Einzelkunden. Auf der Bundesebene schließt sich die Preisanpassung für das DT Job und Deutschlandsemesterticket an. Auf der NRW-Ebene ist sodann der Dialog über die korrespondierenden Preise DT Schule und DT Sozial zu führen.

Der Vorstand der VRR AöR setzt sich hierfür ein, alle Preise im gleichen prozentualen Erhöhungsmaß anzupassen. Im anstehenden Sitzungsblock wird hierzu berichtet.