LANDKREISTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN

Two-Pager zum Deutschlandticket aus Sicht des Landkreistages NRW
(zur kompakten Kommunikation und Information)
Stand 31. Januar 2023

Grundsätzliche Haltung des Landkreistages NRW

- Das Deutschlandticket bietet die Möglichkeit eines einfachen, verbund- und länderübergreifenden sowie preislich vergünstigten Tarifs.
- Das Deutschlandticket kann nur ein Baustein unter mehreren zur Stärkung des ÖPNV sein – insbesondere im ländlichen Raum.
- Neben dem Deutschlandticket muss es auch um eine Abfederung der Mehrkosten durch die Energiekrise und Preissteigerungen sowie die zukünftige Erweiterung des Angebotes durch neue Angebotsformen, Verdichtung und Ausbau des ÖPNV gehen.

Finanzielle Auswirkungen

- Wir erwarten durch das Deutschlandticket Einnahmeausfälle geschätzt in Höhe von 4,1 bis zu 4,4 Mrd. Euro pro Jahr bundesweit, d.h. heruntergerechnet etwa 1 Mrd. Euro für NRW.
- Bund und Länder (bei uns das Land NRW) müssen dieses Defizit gemeinschaftlich und ohne Kostenbegrenzung (also mit Nachschusspflicht) tragen und zwar auch über die Jahre 2023 und 2024 hinaus – die finanziellen Risiken des Deutschlandtickets dürfen nicht bei den Kreisen, Städten und Gemeinden abgeladen werden.
- Die Finanzierung des Deutschlandtickets darf nicht zu Lasten der übrigen Ziele im ÖPNV gehen und muss deshalb aus zusätzlichem Geld erfolgen – die Abfederung der Mehrkosten durch Energiekrise und Preissteigerungen sowie die zukünftige Angebotsausweitung muss parallel weiter vorangetrieben und ausfinanziert werden.

Rechtliche Umsetzung

- Nach einer Entscheidung von Bund und Ländern in der 4. Kalenderwoche 2023 soll das Deutschlandticket zum 1. Mai 2023 starten. Dennoch gibt es im Moment noch keine rechtlich verbindliche Regelung zur Umsetzung, zudem sind noch verschiedene Folgewirkungen aus den von Bund und Ländern vorgesehenen Tarifbedingungen offen (z.B. Zuordnung der Erlöse aus dem Vertrieb, System der Einnahmeaufteilung).
- Die Festlegung eines Tarifes und der Tarifbedingungen im ÖPNV ist nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Verkehrsun-

ternehmen können diese Kompetenz auf Zweckverbände oder privatrechtlich organisierte Tarifgemeinschaften übertragen (was in NRW überwiegend erfolgt ist). Ob eine bundesweite gesetzlich verbindliche Regelung überhaupt verfassungsrechtlich/finanzverfassungsrechtlich zulässig wäre, ist umstritten.

- Diese Zweckverbände und Tarifgemeinschaften müssen daher ihre Zustimmung für die Einführung des Deutschlandtickets geben. In vielen Fällen kann dies nur mittels umfassender Rückkopplung mit der kommunalen Ebene als Aufgabenträger und Kostenverantwortliche erfolgen.
- Zudem müssen die europarechtlichen Fragen eines möglichen Ausgleichsmechanismus für Mindereinnahmen, insbesondere die beihilfenrechtlichen und vergaberechtlichen Fragen, vorab vom Bund und dem Land NRW abgeklärt werden.

Abschließende Forderungen

- Der Ausgleichsmechanismus für die Mindereinnahmen in Folge der Einführung des Deutschlandtickets muss so ausgestaltet werden, dass zukünftig noch Anreize zum Ausbau des ÖPNV vor Ort bestehen. Der Verwaltungsaufwand darf dabei nicht zu hoch wird, Wahlrechte zwischen öffentlichem Dienstleistungsauftrag und Erlass einer allgemeinen Vorschrift müssen für die Aufgabenträger vor Ort erhalten bleiben.
- Die von Landesseite in NRW bestehenden Förderinstrumente (insb. § 11 Abs. 1 und 2 ÖPNV-Gesetz NRW, § 11a ÖPNV-Gesetz NRW, Ausgleichsleitungen für das Azubi-Ticket oder das Sozialticket) müssen – zumindest der Höhe nach – für das System ÖPNV erhalten bleiben.
- Es müssen Regelungen getroffen werden, dass die Einnahmen aus dem Deutschlandticket auch dort ankommen, wo die Fahrgäste jeweils befördert werden – es muss verhindert werden, dass z.B. durch überregionale Vertriebsstrukturen die Einnahmen außerhalb der jeweiligen Aufgabenträgergebiete, wo die Beförderung überwiegend erfolgt, vereinnahmt werden.
- Es müssen Regelungen für die Einnahmeaufteilung getroffen werden, die verhindern, dass langlaufende Reisen (z.B. Urlaubsfahrt nach Sylt) die Einnahmen für die Beförderung im stadt- oder kreisweiten Verkehr kannibalisieren. Dies kann z.B. durch degressive Regelungen oder eine kilometerbezogene Obergrenze für Reisen (z.B. 50 oder 100 Kilometer) im Rahmen der Einnahmeaufteilung erfolgen.

Ansprechpartner:

Landkreistag NRW
Hauptreferent Dr. Markus Faber
Telefon: +49.211.300491-310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de