

Rundschreiben 180/2023

- Mitglieder des **Finanzausschusses**
- Mitglieder des **Wirtschafts- und Verkehrsausschusses**
- **Landesverbände**

des Deutschen Landkreistages

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Tel.: 030 590097-322
Fax: 030 590097-420

E-Mail:
Markus.Brohm@Landkreistag.de

AZ: III/830-02-10, 920-10

Datum: 22.3.2023

Sekretariat: Steingrüber

ÖPNV-Finanzierung: Deutschlandticket – „Mustererstattungsrichtlinie“ der Länder

Bezugsrundschreiben Nr. 177/2023 vom 21.3.2023, 150/2023 vom 3.3.2023, 84/2023 vom 2.2.2023

Zusammenfassung

Für den Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen und der Umstellungskosten im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder eine „Mustererstattungsrichtlinie“ beschlossen. Sie legt fest, welche Ausgaben den Aufgabenträgern erstattet werden, die den Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 organisieren. Der Ausgleich soll entsprechend der Systematik des Corona-Rettungsschirms erfolgen, indem auf das Niveau der Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 (dynamisiert) aufgefüllt wird; dabei wird zusätzlich ein pauschaler Ausgleich in Höhe von 1,3 % für Verkehrszuwächse (Mehrleistungsfaktor) und darüber hinaus auch ein Ausgleich für tatsächlich nachgewiesene zusätzliche Mehrverkehre (Mehrverkehrsfaktor) gewährt werden. Die Umstellungskosten (Vertrieb und Kontrolle) sollen über Pauschalen abgegolten werden. Die Mustererstattungsrichtlinie bedarf noch der Umsetzung in den einzelnen Ländern durch eigene Erstattungsrichtlinien. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der in der Mustererstattungsrichtlinie vorgesehene Ausgleichsmechanismus mit der EU-Kommission beihilferechtlich noch nicht endabgestimmt ist.

Für den Ausgleich der Fahrgeldmindereinnahmen und der Umstellungskosten als Folge der Einführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder am 20.3.2023 die als **Anlage 1** beigefügte „Mustererstattungsrichtlinie“ beschlossen. Als **Anlage 2** sind zudem die zwischen Bund und Ländern abgestimmten Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket beigefügt.

Die Ausgestaltung der Mustererstattungsrichtlinie als reine „Billigkeitsleistung“ (wie beim Corona-Rettungsschirm), die zumindest formal sogar unter Haushaltsvorbehalt steht, hatte der Deutsche Landkreistag bereits im Vorfeld kritisiert. Ungeachtet der nachvollziehbaren zeitlichen Umsetzungsnotwendigkeiten der Länder kann dies allenfalls eine zeitlich eng begrenzte „Krücke“ und kurzfristige Übergangslösung sein: Die Länder sind aufgefordert, sehr kurzfristig gesetzliche Regelungen zur Umsetzung des Deutschlandtickets auf den Weg zu bringen und in ihren ÖPNV-Gesetzen zu verankern. Das betrifft sowohl den gesetzlichen Anwendungsbefehl für das Deutschlandticket, um einen Flickenteppich zu vermeiden und eine flächendeckende Umsetzung sicherzustellen, als – daran anknüpfend – auch die Finanzierung des Deutschlandtickets (inkl. der den Aufgabenträgern entstehenden Kosten und Aufwände).

Zu wesentlichen Inhalten der Mustererstattungsrichtlinie:

- **Antragsberechtigung:** Antragsberechtigt sind grundsätzlich nur die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen, die den Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 organisieren müssen.
Eine eigene Antragsberechtigung der Verkehrsunternehmen besteht nur im Rahmen einer sog. **Notfallregelung**, wenn und soweit die Aufgabenträger bis zum 31.12.2023 keine Ausgleichsregelungen treffen; für diesen Fall sollen die (öffentlichen und privaten) Verkehrsunternehmen dann einen Ausgleich direkt bei den Ländern beantragen können, nachdem es die Länder nach § 9 Abs. 1 RegG-Entwurf (vgl. Bezugsrundschriften Nr. 177/2023) übernommen haben, den Ausgleich für die Tarifvorgabe des Bundes sicherzustellen.
- **Ausgleich entsprechend Rettungsschirmsystematik:** Der Ausgleich der Fahrgeldminderereinnahmen soll entsprechend der Systematik des Corona-Rettungsschirms erfolgen, indem auf das Niveau der Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 (unter Einbeziehung von Tarifierpassungen) aufgefüllt wird.
- **Ergänzung durch Mehrleistungsfaktor und Mehr- bzw. Minderverkehrsfaktor:** Nachdem sich die Bezugnahme auf die Fahrgeldeinnahmen von 2019 (und die damaligen verkehrlichen Verhältnisse) als immer problematischer erweist, wird die bisherige Rettungsschirmsystematik um einen Mehrleistungsfaktor und einen Mehr- bzw. Minderverkehrsfaktor ergänzt: Ersteres ist ein pauschaler Ausgleich in Höhe von 1,3 % für die im historischen Vergleich statistisch anzunehmende jährliche Steigerung der Verkehrsmengen bundesweit, Letzteres ein zusätzlicher Ausgleich für vom Aufgabenträger nachgewiesene tatsächliche Steigerungen der Betriebsleistung in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zugkilometern im Verhältnis zu 2019, die mit einem Faktor von 0,3 (Angebotselastizität) die Soll-Fahrgeldeinnahmen erhöhen; für gesunkene Betriebsleistungen wird entsprechend verfahren (Minderverkehrsfaktor).
- **Korrekturmechanismus bei generellem Nachfragerückgang:** Aufgrund der bisherigen Erörterungen mit der EU-Kommission wird als eine Maßnahme zur Vermeidung einer Überkompensation zudem ein Korrekturmechanismus für einen generellen Nachfragerückgang (etwa infolge einer weiteren Pandemie) einbezogen. Der Deutsche Landkreistag hatte die vorgesehene Regelung, die auf die Entwicklung von Abonnentenzahlen abstellt (vgl. Punkt 5.4.1.1), kritisiert, da es durch den digitalen Vertrieb des Deutschlandtickets, nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Verkauf von Jobtickets an bundesweit aufgestellte Arbeitgeber, zu erheblichen regionalen Verschiebungen der Abozahlen kommen kann, nicht nur innerhalb eines Bundeslandes, sondern auch zwischen Bundesländern. Diese Kritik wurde allerdings nicht aufgegriffen; immerhin aber konnte der zunächst für den Vergleich vorgesehene Stichtag 31.4.2024 (Frühlingsmonat, mit witterungsbedingt häufig vielen Abo-Kündigungen) durch den günstigeren Stichtag 31.1.2024 ersetzt werden. Verhindert werden konnte zudem eine Vorgabe, dass die Veränderung der Abozahlen getrennt nach SPNV und ÖSPV zu ermitteln sei, was sachgerecht nicht möglich wäre.
- **Rabattierung von Jobtickets:** Um beim Vertrieb von Jobtickets „Rabattschlachten“ zu vermeiden, sehen die zwischen Bund und Ländern abgestimmten Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket (Anlage 2) einheitliche Rabattierungsregelungen vor. So kann auf ein Jobticket maximal 5% Rabatt gewährt werden unter der Voraussetzung, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss von mindestens 25% des Fahrpreises leistet. Unter diesen Voraussetzungen können für den Schadensausgleich dann die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Jobticket angesetzt werden, weitere Preisnachlässe, die sich „schadensmaximierend“ auswirken würden, werden dagegen nicht berücksichtigt.
- **Umstellungspauschalen:** Der Ausgleich der Kosten für die Umstellung der Vertriebstech-nik zur Ausgabe des Deutschlandtickets und für seine Kontrolle soll über Pauschalen erfolgen. Der Deutsche Landkreistag hatte im Vorfeld für eine Erstattung der tatsächlichen Umstellungskosten auf Nachweis/Testat plädiert, da durch die Pauschalen Unternehmen mit vielen Kunden und bereits fortgeschrittener Digitalisierung tendenziell überkompensiert

werden, während kleinere Unternehmen mit weniger Kunden und geringerem Digitalisierungsgrad eher unterkompensiert werden. Dies wurde im Ergebnis nicht aufgegriffen, da von Seiten des Bundes und der Länder die Besorgnis besteht, dass bei Erstattung der tatsächlichen Kosten die Anbieter mit massiven Preissteigerungen reagieren.

Weitere Einzelheiten bitten wir den Anlagen zu entnehmen.

Die Mustererstattungsrichtlinie bedarf noch der Umsetzung in den einzelnen Ländern durch den Erlass eigener Erstattungsrichtlinien: die in der Mustererstattungsrichtlinie als „obligatorisch“ vorgesehenen Regelungsinhalte sind dabei von allen Ländern umzusetzen, die als „fakultativ“ gekennzeichneten Regelungen können unterschiedlich geregelt werden.

Wir weisen zudem nochmals ausdrücklich darauf hin, dass der in der Mustererstattungsrichtlinie vorgesehene Ausgleichsmechanismus entsprechende der Systematik des Corona-Rettungsschirms mit der EU-Kommission beihilferechtlich noch nicht endabgestimmt ist. Es ist derzeit offen und unklar, ob und in welcher Form sich die EU-Kommission hierzu im Einzelnen vorab äußern wird. Bis zu einer belastbaren Klärung durch die EU-Kommission verbleiben damit beihilferechtliche Risiken bei den Beihilfeempfängern (Verkehrsunternehmen) und den Aufgabenträgern.

Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Im Auftrag

Brohm
Anlagen