

Aktueller Sachstand Deutschlandticket

Übersicht

- 1. Bund-Länder-Ebene**
- 2. Zeitplan Bundesgesetzgebung**
- 3. Landesrechtliche Umsetzung**
- 4. Gegenstand der Förderung**
- 5. Anforderungen an das Deutschlandticket**
- 6. Schwierige Punkte**
- 7. Sonstiges**

1. Bund-Länder-Ebene

- Drei Ebenen zu unterscheiden:
 - Bundesgesetzgebungsverfahren (zustimmungspflichtiges Gesetz!): 31. März 2023.
 - Landesrechtliche Umsetzung (Billigkeitsrichtlinie): Im Anschluss.
 - Koordinierung der Fachebenen für rechtliche/technische Umsetzung: Parallel.
- Fachebene 27. Februar 2023: Konstituierende Sitzung des **Koordinierungsrates zum Deutschlandticket** (Bund, Länder, KSV, VDV, BDO, DTV, BSN).
- Unter-Arbeitsgruppen (Einnahmenaufteilung, Finanzierung, Evaluation und Tarifentwicklung). NI wirkt im Koordinierungsrat und UAGs mit.
- Weitere Ebenen: GKVS (letzte Woche) / VMK (Ende März)
- Daneben selbstverständlich technische + rechtliche Umsetzung auf kommunaler Ebene/Verbünde und bei den Verkehrsunternehmen (ohne Kommunen/Verbünde/VU geht nichts!).

2. Zeitplan Bundesgesetzgebung

- Ressortabstimmung zum Entwurf der Änderung des RegG ist abgeschlossen und wurde am 1. Februar 2023 ans Bundeskabinett übersandt. Weiterer Zeitplan für das Bundesgesetzgebungsverfahren:
- 1. März: Öffentliche Anhörung.
- 2. März: 1. Lesung Bundestag.
- 3. März: 1. Durchgang Bundesrat.
- 6. März: Gegenäußerung Bundesregierung.
- bis Mittwoch, 15. März: Änderungen der Ampelkoalition möglich (im BT-Vk-Ausschuss).
- 17. März: 2./3. Lesung **Bundestag (finale Beschlussfassung)**.
- 31. März: 2. Durchgang **Bundesrat (finale Beschlussfassung)**.
- Anschließend kann noch der Vermittlungsausschuss angerufen werden.

3. Landesrechtliche Umsetzung

- D-Ticket wird analog zum 9 Euro-Ticket in Form einer Billigkeitsrichtlinie umgesetzt.
- Richtliniensetzung: Durch MW/LNVG (mit MF, LRH und StK).
- Förderprogramm wird durch die LNVG abgewickelt
- Verbandsbeteiligung wird erfolgen (aber verkürzt!).
- **Landesrechtliche Umsetzung homogen mit anderen Ländern! ??????**
- In UAG Finanzierung wird sog. Musterrichtlinie zwischen Bund, Ländern und der Branche unter Beteiligung NI (weiter)entwickelt und anschließend homogen ins (jeweilige) Landesrecht umgesetzt.
- Daher nur eingeschränkter Spielraum bei landesrechtlicher Umsetzung.
- Musterrichtlinie richtet sich nach Bundesgesetzgebung + Rückmeldung EU-KOM.
- Entwurf der Musterrichtlinie liegt noch nicht vor (enger Zeitplan bis 1.5.!).

4. Gegenstand der Förderung

- Die Billigkeitsleistung soll die finanziellen Nachteile ausgleichen, die bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch die Einführung und Umsetzung des D-Tickets entstehen.
- Finanzieller Nachteil = Differenz zwischen Fahrgeldeinnahmen durch das (vergünstigte) Ticketangebot zum **Referenzzeitraum in 2019** (inkl. Tarifierhöhung).
- Thema Mehrverkehre: Teilkompensation geplant. Kombination aus Aufschlag auf Solleinnahmen (Bestandsverkehre) für mehr Personenkilometer (1,3% ab 2022) + Bonus für Mehrkilometer.
- Genauer Ausgleichmechanismus noch unklar und in Diskussion zw. Bund/Länder/Branche.
- Im Übrigen gelten die Regelungen zur Schadensermittlung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm nach § 9 NNVG und den dazugehörigen VV entsprechend.
- **Faktische Fortsetzung des ÖPNV-Rettungsschirm.**
- Was alles erstattungsfähig (Stichwort: Einführungs- und Umstellungskosten) ist, wird derzeit in UAG Finanzierung geklärt.

5. Anforderungen an das Deutschlandticket

- Die Anforderungen und Tarifbestimmungen für das D-Ticket werden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche abgestimmt.
- Um eine bundeseinheitliche Anwendung des D-Tickets zu gewährleisten, muss das in Niedersachsen angebotene Ticket u.a.
 - für 49 Euro pro Monat die Nutzung des SPNV/ÖPNV ermöglichen,
 - monatlich kündbar,
 - personengebunden und bundesweit gültig sein und
 - für Neu- und Bestandskunden gelten.
- Die weiteren Anforderungen an das Ticket ergeben sich aus den Tarifbestimmungen und deren Erläuterung (vorläufige Beschlussfassungen werden bei Bedarf gerne zur Verfügung gestellt).

6. Schwierige Punkte

- Dauerhafte Finanzierung: Bund sichert bislang nur Nachschusspflicht für 2023 zu.
- Beihilferechtliche Klärung mit EU-KOM (diese Woche Rückmeldung?).
- Tarifvorgabe durch Bund/Länder/Kommunen.
- Risiko Flickenteppich?
- Liquidität. / wann bekommen die Unternehmen das Geld, wenn sie keine Tickets kaufen?
- Einnahmeverteilung – Idee 3-Stufen-Modell:
 - 1. Stufe (2023): „Wer verkauft behält“ (Verbünde erhalten Einnahmen, müssen dann „intern“ an VU verteilen; kein Verbund darf mehr behalten als er Anspruch hätte).
 - 2. Stufe (2024/25): Erste Daten liegen vor; Großteil Einnahmenverteilung an die Länder über Postleitzahlen (Anteile vorab u.a. an Schiene über DTV und Urlaubsregionen).
 - 3. Stufe (2026): Nachfrageorientierte Einnahmeverteilung; Entwicklung mit Gutachter.
- Wie geht es nach 2025 weiter?

7. Sonstiges

- Einbindung der Player:
- - Fachgespräch auf Ministerebene (nächster Termin: 9.3.2023).
 - ÖPNV-AT-Treffen (nächster Termin: 13.3.2023).
 - Infoveranstaltung Chip-Karten mit NITAG/VDV-ETS (15.3.2023).
- Niedersächsische Vertriebsstruktur über FahrPlaner-App:
 - abo.digital: Nutzung der Vertriebsstruktur, Einnahmeaufteilung durch VBN.
Evtl. Zwischenfinanzierung durch vorgezogene Auszahlung von 7a NNVG-Mitteln.
- Bayern lässt Allgemeine Vorschrift erstellen, die anderen Ländern als Muster zur Verfügung gestellt wird. MW leitet diese nebst weiteren Mustern weiter. Aber:
Individueller Anpassungsbedarf auf kommunaler Ebene!
- Wie Umgehen mit Bürgeranfragen? FAQ (veröffentlicht auf MW-Homepage).