



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/366

A11

Oliver Krischer

04. November 2022

Seite 1 von 1

Aktenzeichen VII D 3
bei Antwort bitte angeben

Andreas Wille
Telefon 0211 4566-990
Telefax 0211 4566-388
andreas.wille@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

49-€Ticket - Finanzielle Rahmenbedingungen und konkrete Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen

Sitzung des Verkehrsausschusses am 09.11.2022

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den angeforderten schriftlichen Bericht zu der geplanten Einführung eines Nachfolgetickets für das 9-Euro-Ticket mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

In nachfolgendem Bericht wird auf die übermittelten Fragen eingegangen. Der jüngste Beschluss aus der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 02.11.2022 ist darin bereits verarbeitet. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass derzeit in einer dafür initiierten länderoffenen Arbeitsgruppe Fragen rund um die Einführung des Tickets beraten werden und bei einer Vielzahl von Fragen die finale Klärung noch aussteht.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

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



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
am 09.11.2022

Schriftlicher Bericht

**49-€Ticket - Finanzielle Rahmenbedingungen
und konkrete Finanzbedarfe in Nordrhein-Westfalen**

Im Rahmen des dritten Entlastungspaketes beabsichtigte der Bund, den Ländern 1,5 Mrd. Euro zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket zur Verfügung zu stellen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag bereitstellen. Ziel sollte ein preislich attraktives Ticket sein. Mit Beschluss der Sonderverkehrsministerkonferenz vom 19. September 2022 wurde eine länderoffene Arbeitsgruppe eingesetzt, um die noch offenen Fragen im Rahmen der Einführung einer Nachfolgelösung für das 9-Euro-Ticket zu klären. Auf der Verkehrsministerkonferenz am 13. Oktober 2022 haben sich Bund und Länder gemeinsam für ein papierloses, deutschlandweit gültiges Ticket zu einem Einführungspreis von 49 Euro je Monat im monatlich kündbaren Abonnement ausgesprochen unter der Bedingung, dass die Gesamtfinanzierung des ÖPNV gesichert ist.

Die Einführung einer bundesweiten Nachfolgelösung wird befürwortet, denn ein bundeseinheitliches Deutschlandticket kann einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und so auch zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten. Nur ein attraktiver ÖPNV kann eine zentrale Säule der Mobilität sein.

Nordrhein-Westfalen wirkt daher an der länderoffenen Arbeitsgruppe zur Nachfolgelösung aktiv mit, insbesondere durch Leitung einer Unterarbeitsgruppe.

In der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 2. November 2022 wurde vor diesem Hintergrund der folgende Beschluss gefasst:

„4. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder begrüßen die Einigung der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement vorzusehen. Sie kommen überein, dieses Ticket schnellstmöglich einzuführen. So wird die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöht. Dies hilft auch, die Klimaziele zu erreichen. Gleichzeitig wird das Deutschlandticket dazu beitragen, die Bürgerinnen und Bürger finanziell zu entlasten. Weiterhin müssen die Regelungen zum Deutschlandticket ergänzende länderspezifische Vergünstigungen ohne finanzielle Nachteile ermöglichen, sofern Differenzbeträge durch die jeweiligen Länder finanziert werden. Der Bund stellt dafür ab 2023 jährlich 1,5 Milliarden Euro zum Verlustausgleich zur Verfügung, die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Sollte das Ticket

später als zum 1. Januar 2023 eingeführt werden, reduziert sich der Verlustausgleich für 2023 anteilig. Darüber hinaus stellt der Bund schon ab dem Jahr 2022 zusätzliche Regionalisierungsmittel in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich zur Verfügung. Die Regionalisierungsmittel werden jährlich ebenfalls ab 2022 um drei Prozent erhöht (bisher 1,8 Prozent) und damit um 1,2 Prozentpunkte auf die jeweiligen Ländersteigerungssätze. Der erste Erhöhungsschritt findet schon in diesem Jahr für 2023 statt. Aus Sicht des Bundes sollten die Länder ihre jährlichen Beiträge in entsprechender Höhe steigern. Der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder bitten die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister von Bund und Ländern, ihre Beratungen zum Ausbau- und Modernisierungspakt im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zeitnah abzuschließen. Über die darüber hinausgehende weitere Entwicklung der Regionalisierungsmittel und des Deutschlandtickets für die Zeit ab 2025 werden Bund und Länder Ende 2024 sprechen.“

Nachfolgend wird zu den übermittelten Fragen Stellung genommen:

1. Nach welchem Schlüssel werden die Bundesgelder von 1,5 Milliarden € auf die Länder verteilt?

Die Detailgestaltung der Finanzierung erfolgt derzeit in einer Unterarbeitsgruppe der länderoffenen Arbeitsgruppe. Dabei gehen alle Beteiligten davon aus, dass die konkreten Finanzierungsanteile der Länder im Vorhinein nicht bestimmbar sind. Daher sind sich die Länder bewusst, dass es abhängig von den konkreten Fahrgeldausfällen zu einer Spitzabrechnung und Umverteilung der Bundesmittel zwischen den Ländern kommen muss, wenn die Einnahmen aus dem neuen Ticket und daraus folgend die Fahrgeldausfälle den jeweiligen Aufgabenträgern zugeordnet werden können. Deshalb kann eine Verteilung der Bundesmittel analog zum ÖPNV-Rettungsschirm nur vorläufigen Charakter haben.

2. Wie hoch ist konkret die Zuwendung des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen?

Der Bund stellt zur Einführung des Tickets ab 2023 1,5 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung. Hiervon würden nach dem zuletzt für den ÖPNV-Rettungsschirm angewandten vorläufigen Schlüssel rund 280 Mio. Euro an das Land Nordrhein-Westfalen fließen. Um die konkreten Zahlungen des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen benennen zu können, müssen die weiteren Bund-Länder-Beratungen abgewartet werden.

3. Wie werden diese Mittel des Bundes und die anteiligen Mittel des Landes den Aufgabenträgern zugeleitet?

In der Einführungsphase sollen die Mittel vorbehaltlich einer entsprechenden Abstimmung mit der EU-Kommission nach der bewährten Systematik des ÖPNV-Rettungsschirms verteilt und abgerechnet werden.

4. Wird die Landesregierung die Bundesmittel wie vereinbart in gleicher Höhe kofinanzieren?

Der o.g. Beschluss legt eine hälftige Beteiligung der Länder an der Finanzierung des Tickets fest. Dies gilt auch für das Land Nordrhein-Westfalen.

5. Ist die Dynamisierung der Mittel auf beiden Seiten (Bund und Land NRW) sichergestellt?

Der Beschluss enthält keine ausdrückliche Regelung zur Dynamisierung der Bundesmittel für das Deutschlandticket für den Zeitraum bis 2024. Über die Dynamisierung der Bundesmittel ab 2025 wird entsprechend der Beschlussfassung spätestens 2024 verhandelt werden.

6. Ist diese Finanzierung zur Einführung des 49-€Tickets auf dieser Basis für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auskömmlich?

Die auf der Grundlage des Beschlusses insgesamt zur Verfügung gestellten Bundes- und Landesmittel in Höhe von insgesamt 3 Mrd. Euro könnten in einem eingeschwungenen Zustand zur Finanzierung des Tickets ausreichen. Dabei ist jedoch

zu berücksichtigen, dass die Kalkulation der finanziellen Auswirkungen mit Risiken und Unwägbarkeiten behaftet ist. Im Falle eines sich herausstellenden höheren Finanzierungsbedarfs wird eine anteilige Mitfinanzierung durch den Bund angestrebt.

7. Wird die Finanzierungsvereinbarung zum 49-€Ticket Auswirkungen auf die Maßnahmen nach dem Corona-Rettungsschirm für ÖPNV/SPNV haben?

Die Systematik des ÖPNV-Rettungsschirms soll unter dem Vorbehalt der Abstimmung mit der EU-Kommission für die Einführungsphase genutzt werden, um die Mittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets zu verteilen und abzurechnen.

8. Gibt es über die direkte Förderung des 49-€Tickets hinaus (3 Milliarden € pro Jahr) weiteren Finanzbedarf für die Absicherung eines verlässlichen und nachhaltigen ÖPNV/SPNV in Nordrhein-Westfalen: - etwa zur nachhaltigen Absicherung der Bedarfsverkehre? - etwa zur Realisierung der Mobilitätswende? - etwa zur Entlastung der Kommunen als Aufgabenträger?

9. Wie und in welcher Höhe stellen sich diese Bedarfe konkret dar?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nach dem Beschluss zur Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 02.11.2022 werden die Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 um bundesweit eine Milliarde Euro erhöht und die erhöhten Mittel ab 2023 jährlich um 3 anstelle von bislang 1,8 Prozent dynamisiert.

Nach aktuellem Stand ist davon auszugehen, dass die durch die Erhöhung und erhöhte Dynamisierung den Ländern zusätzlich bereitgestellten Regionalisierungsmittel bis 2031 in Höhe von bundesweit rd. 17,33 Mrd. Euro (Land Nordrhein-Westfalen rd. 3,15 Mrd. Euro) ausreichen, um das Bestandsangebot finanzieren und damit aufrecht erhalten zu können. Durch den Beschluss erhält Nordrhein-Westfalen mehr zusätzliche Mittel als bei einmaligen Anpassungen der Regionalisierungsmittel. Sollten Mittel z. B. wegen der aktuell extrem hohen Energiekosten früher benötigt werden als

sie vom Bund bereitgestellt werden, kann dies durch Umschichtungen bei anderen Förderungen aus den Regionalisierungsmitteln bewerkstelligt werden.

Diese zusätzlichen Mittel werden wenig bis keinen Spielraum für Angebotsausweitungen geben. Daher ist der im Beschluss aufgenommene Bezug zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV richtig und eine Verständigung zwischen Bund, Ländern und Kommunen über die weitere Erhöhung der Mittelausstattung für den ÖPNV bis spätestens 2024 unbedingt erforderlich.

10. Wie bewertet die Landesregierung die Finanzbedarfe und in welcher Weise wird sie die Aufgabenträger mit einer auskömmlichen Finanzierung versorgen, ohne ausschließlich auf den Bund zu verweisen?

Zur Erarbeitung des im Bundeskoalitionsvertrag in Aussicht gestellten Ausbau- und Modernisierungspaktes ÖPNV wird in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe neben der Erarbeitung eines Zielbildes für den ÖPNV 2030 und der Herstellung von Transparenz über die Mittelverwendung eine zukünftige Finanzierungsstruktur einschließlich der jeweiligen Finanzierungsbeiträge von Bund, Ländern und Kommunen betrachtet.

Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, Kofinanzierungsmittel für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel entsprechend der Festlegungen im nordrhein-westfälischen Koalitionsvertrag („Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die Landesmittel für den ÖPNV erhöhen.“) bereitzustellen.