

Dezernat, Amt	Datum	Drucksache Nr. (ggf. Nachtragsvermerk)
Dezernat Ordnung und Kommunales	02.08.2023	3- 358/23
		Wahlperiode 2019 - 2024
Beratungsfolge	Status	Sitzungstermin
Dezernentenberatung	nicht öffentlich	14.08.2023
Ausschuss für Umwelt und Technik	nicht öffentlich	29.08.2023
Finanzausschuss	nicht öffentlich	31.08.2023
Kreisausschuss	nicht öffentlich	04.09.2023
Kreistag	öffentlich	27.09.2023

Betreff

Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs im Landkreis Nordsachsen bis zum 31.12.2023

Beschlussvorschlag

1. Der Kreistag des Landkreises Nordsachsen beschließt die Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs im Landkreis Nordsachsen bis maximal zum 31.12.2023 und ermächtigt den Landrat in den Gremien der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH im Rahmen der darin anberaumten Beschlussfassungen der Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs im Verbundgebiet bis maximal zum 31.12.2023 zuzustimmen.

2. Der Kreistag des Landkreises Nordsachsen beschließt darüber hinaus die Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs im Landkreis Nordsachsen über den 31.12.2023 hinaus von einer auskömmlichen Finanzierung des Landkreises Nordsachsen als Aufgabenträger abhängig zu machen.

Kai Emanuel
Vorsitzender des Kreistages

Beratungsergebnis

Gremium					Sitzung am	TOP
Ein- stimmig	Mit Stimmen- mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	Laut Beschluss- vorschlag	Änderung bei Beschluss- fassung
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Begründung zur Drucksache Nr. 3- 358/23

Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs im Landkreis Nordsachsen bis zum 31.12.2023

Vertragsrechtliche Ausgangssituation

Der Landkreis Nordsachsen ist durch Verträge bzw. Vereinbarungen mit den auf seinem Territorium und in dessen direktem Auftrag tätigen Unternehmen hinsichtlich der Erbringung von Leistungen im öffentlichen straßen- als auch schienengebundenen Nahverkehr wie folgt gebunden:

Nordsachsen Mobil GmbH (NoMo)

Die Zusammenarbeit mit dem landkreiseigenen kommunalen Verkehrsunternehmen beruht auf dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für das Linienbündel „Landkreis Bus“ auf Bruttobasis. Dessen finanzielle Ausstattung ist vorab klar und transparent zwischen NoMo und Landkreisverwaltung verhandelt worden, um sicherzustellen, dass die benötigten Verkehrsleistungen erbracht werden können.

Der Vertragsgestaltung entsprechend stehen dem Landkreis alle dem Verkehrsunternehmen im Verbund zugeschriebenen Fahrgeldeinnahmen, so auch die aus dem angebotenen stark vergünstigten Deutschlandticket-Tarif, zu. Gestalten sich in diesem Zusammenhang die Fahrgeldeinnahmen zukünftig nachweislich rückläufig, würde das bei Ausbleiben von Ausgleichsleistungen, die sämtliche Verluste und Mehraufwendungen finanziell abdecken, direkte Auswirkungen auf den Haushalt des Kreises zur Folge haben.

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag mit der Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) für die Straßenbahnlinien 3 und 11 beruht auf dem Nettoprinzip, was bedeutet, dass hier das Einnahmerisiko prinzipiell beim Verkehrsunternehmen liegt. Aufgrund der gesicherten Finanzierung durch Bund und Land, entstehen im Jahr 2023 hier keine Risiken.

Weil die Tarifhoheit bei den Verkehrsunternehmen liegt, müssen die LVB ab dem Jahr 2024 darüber entscheiden, ob an der Gültigkeit des Deutschlandtickets (nachfolgend DT) auf den o.g. Linien festgehalten werden soll. Gemäß aktuellem Vertrag läge dann nach wie vor das Einnahmerisiko bei den LVB. Wollen weder LVB noch Landkreis Nordsachsen das Einnahmerisiko tragen, welches durch das DT auf diesen Linien entstehen kann, wäre die Folge höchstwahrscheinlich eine Nichtanerkennung dieses Tarifs auf den nordsächsischen Linienabschnitten. Eine ähnliche Situation ergäbe sich auch für die übrigen Linien des straßengebundenen ÖPNV, die nicht von NoMo erbracht werden.

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)

Zudem ist der Landkreis Nordsachsen Mitglied im Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), welcher Aufgabenträger des schienengebundenen Nahverkehrs ist. Die Einführung des DT wirkt sich auch hier auf die vom ZVNL beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere auch in Form von Einnahmeverlusten, aus.

Reichen weder die Mittel des Zweckverbandes noch die von Bund und Land bereitgestellten Ausgleichsleistungen zum Ausgleich der Mindereinnahmen und Mehraufwendungen im Zusammenhang mit den Verkäufen des DT aus, müssten die Verbandsmitglieder über eine Aufstockung der Finanzierung des ZVNL in Form einer Verbandsumlage entscheiden, um das Leistungsangebot weiterhin sicherstellen zu können.

Finanzierung des Deutschlandtickets 2023 - 2025

Das Bundeskabinett hat am 01.02.2023 den Regierungsentwurf zum Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Mit diesem Beschluss wurde die finanzielle Untersetzung, welche Voraussetzung zur Einführung des sogenannten Deutschlandtickets zum 01.05.2023 war und die dessen Fortbestehen bis zunächst Ende 2025 gewährleisten soll, herbeigeführt.

Mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde konkret in Bezug auf die sichere Finanzierung festgeschrieben, dass seitens des Bundes für die Jahre 2023 bis 2025 jährlich ein nach oben gedeckelter Betrag in Höhe von 1,5 Mrd. EUR zum Ausgleich entgangener Fahrgelderlöse und sonstiger mit der Einführung und Anwendung des DT anfallender Mehraufwendungen über zusätzlich bereitgehaltene Regionalisierungsmittel den Aufgabenträgern des ÖPNV (Zweckverbände, Landkreise und Kreisfreie Städte) bzw. Verkehrsunternehmen über die Länder zufließen wird.

In diesem Zusammenhang mussten sich auch alle Bundesländer verpflichten, gemeinsam den gleichen Betrag zum Ausgleich zu leisten, so dass bundesweit für das DT jährlich - Stand aktuell - 3 Mrd. EUR bis einschließlich 2025 zur Verfügung stehen.

Gesetzliche Sonderregelung für 2023

Abweichend davon wurde seitens des Bundes jedoch zugesagt im Jahr 2023 die tatsächlich entstandenen Kosten, also nachgewiesene Mehraufwendungen ohne Deckelung gemeinsam mit den Ländern auszugleichen (Nachschussverpflichtung). Hinzu kommt, dass unabhängig vom verspäteten Start des DT erst im Mai trotzdem vom Bund die vollen 1,5 Mrd. EUR als Abschlagszahlungen bereitgestellt werden, so dass sehr sicher für 2023 der finanzielle Ausgleich der bei Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen entstehenden Verluste gewährleistet sein wird.

Finanzielle Risiken des DT für ÖPNV-Aufgabenträger ab 01.01.2024

Für die Jahre 2024 und 2025 haben der Bund und die Länder sich gemäß der Gesetzesbegründung noch zu einigen, wie sie die Finanzierung in Summe durch erwartete gestiegene Einnahmen aus dem Vertrieb des DT und den zugesicherten (gedeckelten) Zuschüssen von je 1,5 Mrd. EUR (Bund und Land) auskömmlich sicherstellen.

Gegenwärtig hält der Bund allerdings weiter an der Deckelung seines Beitrages in Höhe von jährlich 1,5 Mrd. EUR fest.

Aus Sicht der Aufgabenträger des ÖPNV ist das natürlich mit Hinweis auf die enormen finanziellen Risiken nicht hinnehmbar. Entsprechend positionieren sich die Länder, so auch das im Freistaat Sachsen zuständige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA). In dem Schreiben des StM Dulig vom 14.07.2023 an die Verbünde zur Finanzierung des DT ab 2024 bestärkt der Minister die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV und die Spitzen der Verkehrsbranche gemeinsam mit dem SMWA den Druck auf den Bund hinsichtlich der Zusage einer dauerhaft auskömmlichen Finanzierung nachgewiesener Mehrbedarfe aufrecht zu erhalten.

Kommt es im Rahmen der für den Herbst 2023 angekündigten Gespräche zwischen Bund und Ländern zu keiner Einigung über eine tragbare und verlässlich alle Risiken absichernden Finanzausstattung des DT in den Jahren 2024 und 2025, hätten die Verkehrsunternehmen und vor allem die ÖPNV-Aufgabenträger sämtliche finanziellen Unwägbarkeiten der politisch getroffenen Entscheidung und Anordnung zur Einführung dieses verbilligten Tarifproduktes allein zu tragen.

Aktueller Stand der Finanzierung des DT im Landkreis Nordsachsen im Jahr 2023

Aufgrund eines Erlasses des SMWA vom 20.04.2023 und der danach auf den Weg gebrachten Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2023 (DTFinVO2023) vom 06.07.2023 sind dem Landkreis Nordsachsen als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV nach einem festgesetzten Schlüssel aus dem 3 Mrd. EUR- Topf des Freistaates und des Bundes für 2023 Ausgleichsmittel zur Kompensation von Einnahmeverlusten und Mehraufwendungen in Höhe von bisher 1.233.627 EUR zugeflossen.

Diese Summe kann durch die bis 30.09.2023 für das laufende Jahr vorzunehmende Antragstellung noch höher ausfallen, was jedoch eine plausibel zu belegende Einschätzung der im Landkreis zu erwartenden tatsächlichen Verluste voraussetzt. Das zur Anwendung gelangende Einnahmeverteilungsverfahren, welches bundesweit für eine faire und den Beförderungsfällen entsprechende leistungsgerechte Verteilung der mit den Verkäufen des DT erzielten Einnahmen

sorgen soll, wird jedoch erst Anfang 2024 verbindliche Zahlen liefern können. Daraus ergeben sich dann die Werte, aus denen sich die endgültigen Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen bzw. der ÖPNV-Aufgabenträger berechnen lassen.

Wie bereits dargestellt, ergeben sich hieraus in 2023 für den Landkreis Nordsachsen allerdings noch keine finanziellen Risiken und Nachteile.

Ausstehende Nachschussverpflichtung zu Verlusten ab 2024

Bereits ab dem Jahr 2024 ist die Konstellation eine grundlegend andere. Denn ab diesem Jahr ist im Regionalisierungsgesetz im § 9 Abs. 2 Satz 3 kein weiterer Ausgleich der tatsächlich im Zusammenhang mit der Einführung des DT entstehenden finanziellen Nachteile seitens des Bundes mehr vorgesehen. Es wäre dann auch offen, inwieweit sich die Länder zum Ausgleich der Verluste bekennen könnten und würden.

Zwar stehen dem Landkreis Nordsachsen dann die derzeit zugesicherten anteiligen Mittel von jährlich 1.644.836 EUR durch Bund und Freistaat weiter zur Verfügung, es besteht jedoch durchaus das realistische Risiko eines entstehenden Delta, welches aus höheren Einnahmeverlusten und Mehraufwendungen bei Beibehaltung des Tarifs des DT vor Ort im Landkreis Nordsachsen entstehen kann und durch den Aufgabenträger Landkreis aus eigenen Mitteln auszugleichen wäre. Sieht der Landkreis Nordsachsen sich nicht dazu im Stande diese Risiken zu tragen, kann in der Folge das Deutschlandticket in seinem Territorium ggf. nicht mehr angeboten werden. Damit würde auch ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende verwirkt werden, was jedoch nicht im Sinne des Landkreises wäre.

Anlagenverzeichnis:

keine