



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
DeutschlandTicket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2023/0502	10.03.2023	10

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Entscheidung	22.03.2023	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	--------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrates der VRR AöR gemäß Ziffern 1 und 2 zu.

1. Befristete Zustimmung zum DeutschlandTicket

- a. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Einführung des DeutschlandTickets (DT) und den damit verbundenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen zum 01.05.2023 bis zum 31.12.2023 unter dem Vorbehalt zu, dass die daraus resultierenden finanziellen Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen infolge der Einführung des DT vollumfänglich durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

- b. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Anerkennung der außerhalb des VRR verkauften DeutschlandTickets im VRR-Raum vom 01.05.2023 bis zum 31.12.2023 unter dem Vorbehalt zu, dass die finanziellen Belastungen und Auswirkungen infolge

des Fehlens einer länderübergreifenden bzw. bundesweiten Einnahmenaufteilung zum DT vollumfänglich durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

- c. Der Verwaltungsrat der VRR AöR hebt mit diesem Beschluss seinen Beschluss vom 17. Januar 2023 zum DeutschlandTicket (Drucksache M/X/2023/0458 inkl. aller Nachträge) auf.
- d. Der Vorstand der VRR AöR wird gebeten, im Sondersitzungsblock im April 2023 dem Verwaltungsrat der VRR AöR über die Auflösung der Vorbehalte zu Ziffer 1.a. und 1.b. zu berichten. Auf dieser Grundlage stellt der Verwaltungsrat der VRR AöR abschließend die Auflösung der Vorbehalte fest.
- e. Wenn und soweit sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zum DeutschlandTicket für den Zeitraum bis zum 31.12.2023 ändern, ist der Verwaltungsrat der VRR AöR unverzüglich damit zu befassen.

2. Befristete Zustimmung zum Zusatznutzen für das DeutschlandTicket

Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt folgenden Ergänzungen des VRR-Verbundtarifs für den in Ziffer 1 genannten Zeitraum zu:

- a. Zur Vereinfachung des Tarifangebots und in Anlehnung an die DeutschlandTicket-Systematik werden die bisher preisstufenbezogenen Ergänzungsaufpreise (Abonnement und Monatsticket) zur Nutzung der 1. Wagenklasse des SPNV zu einem Pauschalpreis in Höhe von 46,00 Euro angeboten. Die Abo-Variante ist analog DeutschlandTicket monatlich kündbar. Der landesweiten Anerkennung der jeweiligen Verbundaufpreise für die Fahrradmitnahme und die Nutzung der 1. Wagenklasse erfolgt vorbehaltlich des Beschlusses des LAK Nahverkehr NRW am 27.02.2023.
- b. Studierende können ein Ergänzungsticket zu einem gültigen SemesterTicket zu einem Aufpreis von 12,33 Euro / Monat (Sommersemester 2023, Wintersemester 2023/24) über den Vertriebsweg App und in tariflicher und vertrieblicher Analogie zum DeutschlandTicket erwerben und erhalten eine deutschlandweite Fahrtberechtigung.

- c. Das Erreichen von Mindestabnahmeanzahlen bei den FirmenTicket Modellen: FirmenTicket100/100, FirmenTicket-Rabattmodell, Großkundenmodell und Großkundenvorteilsprogramm wird unter Anrechnung gekaufter DeutschlandTickets bewertet.
- d. Fahrgäste mit dem Tarif eezy.vrr und eezy.nrw zahlen ab 01.05.2023 monatlich maximal 49 Euro.
- e. Die Mobilitätsgarantie für das DeutschlandTicket wird auf 30 Euro tagsüber bzw. auf 60 Euro nachts (20 bis 5 Uhr) festgelegt.

Die Verbandsversammlung des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein nimmt den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Einführung des DeutschlandTickets (DT) zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Diese Vorlage gliedert sich wie folgt:

1. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen
 - a. Änderung des Regionalisierungsgesetzes
 - b. Tarifgenehmigungsfiktion
 - c. Stand EU-Notifizierung
 - d. Mögliche Haftung von Gremienmitgliedern, Ratsmitgliedern, Vorständen infolge der Einführung des DeutschlandTickets
2. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität
3. VRR-Fragenkatalog zum DeutschlandTicket an MUNV
4. Einnahmeverteilung
5. Tarif
 - a. Umsetzung DeutschlandTicket
 - b. Bundesweiter Tarifierungsmechanismus
 - c. Upgrades zum DeutschlandTicket
 - d. Auswirkungen auf verschiedene Kundensegmente
 - e. Migration der Bestandskunden
 - f. Mobilitätsgarantie
6. Vertrieb
 - a. Umsetzung in den VRR-Apps

- b. Kontrolle
- 7. Kommunikation
- 8. Evaluation

Ausgangslage

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat in seiner Sitzung am 17.01.2023 wie folgt beschlossen (M/X/2023/0458/2):

„Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die Einführung des DeutschlandTickets zum bundesweiten Einföhrungstermin vorbehaltlich:

- der rechtlichen Prüfung auf Bundesebene und einer positiven EU-Notifizierung
- der Schaffung der notwendigen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen zur Einföhrung des DeutschlandTickets durch Bund und Land, insbesondere die Sicherstellung der Liquidität der ÖSPV-Verkehrsunternehmen und der SPNV-Aufgabenträger sowie die Regelung der Einnahmenaufteilung,
- der rechtlich abgesicherten Bereitstellung der erforderlichen Mittel für den Ausgleich aller aus und in Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket entstehenden Mindereinnahmen
- der rechtlich notwendigen Absicherung dieser Bereitstellung durch das Land

Weiterhin beschließt der Verwaltungsrat folgendes:

- Wenn und soweit sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zum DeutschlandTicket ändern, ist der Verwaltungsrat der VRR AöR unverzüglich damit zu befassen.
- Der Vorstand wird gebeten, im nächsten Sitzungsblock, spätestens aber vor dem Einföhrungstermin, dem Verwaltungsrat der VRR AöR über die Auflösung der Vorbehalte zu berichten. Auf dieser Grundlage stellt der Verwaltungsrat der VRR AöR abschließend die Auflösung der Vorbehalte fest.

Der Vorstand hat den aktuellen Sachverhalt zur Einföhrung des DT eingehend geprüft. Belastbare Dokumente liegen zurzeit nur rudimentär vor.

Außer der angekündigten Änderung des Regionalisierungsgesetzes fehlt insbesondere die

Rechtsgrundlage zur Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel vom Land an die Aufgabenträger bzw. Verbände. Nach Aussagen des Landes soll dieses auf der Grundlage einer Richtlinie erfolgen. Diese ist für Mitte April angekündigt.

Zudem ist aktuell nicht damit zu rechnen, dass die Einnahmenaufteilung in Zusammenhang mit dem DT bis zum Einführungszeitpunkt rechtsverbindlich geregelt ist. Erreicht wurde allerdings ein Konsens zwischen den wesentlichen Beteiligten, wie die Einnahmenaufteilung ab 2024 erfolgen soll. Bis zum Abschluss der entsprechenden Verträge ist vorgesehen, den finanziellen Status Quo der Verkehrsunternehmen über die vorgesehene Landesrichtlinie abzusichern.

Ebenfalls ist nicht davon auszugehen, dass das Notifizierungsverfahren, falls es überhaupt fortgesetzt wird, bis zum Einführungszeitpunkt beendet werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist ein erneuter Beschluss über die Integration des DT in den VRR-Verbundtarif einschließlich der dazugehörigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen zu fassen.

Aktuell ist nach den Aussagen des Landes davon auszugehen, dass die angekündigte Richtlinie eine vollumfängliche finanzielle Absicherung der Kommunen und Verkehrsunternehmen enthalten wird. Dieses kann allerdings erst verifiziert werden, wenn die Richtlinie vorliegt und einer eingehenden Prüfung unterzogen werden kann.

Aufgrund dieser geänderten Sachlagen (siehe Bericht unten) wird eine Aufhebung dieser Beschlusslage gem. Drucksache M/X/2023/0458/2 vorgeschlagen bei gleichzeitiger Vorlage einer angepassten Beschlussfassung.

1. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen

Die bundesweit einheitliche Einführung des DeutschlandTickets, stellt die beteiligten Akteure vor nie zuvor dagewesene tatsächliche und rechtliche Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund sind hier die vordringlichen rechtlichen Fragestellungen dargestellt. Aufgrund des noch in Entwicklung befindlichen Sachverhaltes ist davon auszugehen, dass im Laufe des Prozesses weitere, hier nicht dargestellte rechtliche Fragestellungen auftreten und einer Bewertung sowie Lösung zugeführt werden müssen.

a. Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Das Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 01.02.2023 in das Kabinett eingebracht. Das Kabinett hat den Referentenentwurf mit minimalen Änderungen verabschiedet. Das Gesetz ist zustimmungspflichtig. Der Deutsche Bundesrat soll sich am 31.03.2023 damit befassen. Da man sich für ein verkürztes Verfahren entschieden hat, wird sich der Deutsche Bundestag zeitgleich mit dem Entwurf befassen. Wenn alles planmäßig läuft, kann das Gesetz im April ausgefertigt und damit das DeutschlandTicket zum 1. Mai eingeführt werden.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird trotz mehrfacher Hinweise der kommunalen Spitzenverbände eine auskömmliche Finanzierung nur für das Einführungsjahr 2023 sichergestellt.

Für die Folgejahre wird die vage Erwartung von Bund und Ländern festgehalten, gemeinsam zu vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und die vereinbarten Zuschüsse von je 1,5 Mrd. Euro, also 3 Mrd. Euro insgesamt, sichergestellt wird. Es wird zudem ausdrücklich festgehalten, dass eine Nachschusspflicht des Bundes nach 2023 nicht besteht. Des Weiteren ist die Nachschusspflicht für das Jahr 2023 dergestalt geregelt, dass lediglich auf ein noch zu beschließendes Gesetz verwiesen wird. Ein Entwurf eines solchen Gesetzes liegt nicht vor.

Mit dem Gesetzesentwurf werden nach derzeitiger Fassung sowohl der Preis des DeutschlandTickets (49,00 Euro) als auch der Zuschuss des Bundes (Festbetrag i.H.v. 1,5 Mrd. Euro p.a. für die Jahre 2023-2025) gesetzlich fixiert. D.h.: Um im Falle der durch Mindereinnahmen aus dem DeutschlandTicket ungedeckter höherer Kosten eine über das Jahr 2023 hinausgehende auskömmliche Finanzierung des DeutschlandTickets sicherzustellen, wäre zwingend eine weitere gesetzliche Änderung notwendig. Geschieht diese nicht, verbleibt ab dem Jahr 2024 den Unternehmen und den Aufgabenträgern ein Risiko von durch Mindereinnahmen aus dem DeutschlandTicket ungedeckter Kosten.

Damit tritt ein, wovor die kommunalen Spitzenverbände gemeinsam gewarnt haben: Das Kostenrisiko ab 2024 verbleibt bei den kommunalen Aufgabenträgern.

b. Tarifgenehmigungsfiktion

Nach dem vorliegenden Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) ist -genauso wie beim 9-Euro-Ticket- eine Tarifgenehmigungsfiktion auf Bundesebene vorgesehen. Für den Fall, dass diese Tarifgenehmigungsfiktion rechtswirksam

Gesetzesbestandteil wird, soll ein Tarifantrag bei der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich sein.

Der Entwurf des RegG macht bestimmte Vorgaben, insbesondere die Einführung des DeutschlandTickets ab dem 1. Mai 2023, bundesweite Geltung, Verkauf in digitaler Form, Einführungspreis von 49 Euro je Monat, monatlich kündbares Abonnement. Es wird dort zusätzlich ausgeführt, dass die Tarifgenehmigungsfiktion nichts an der bestehenden Zuständigkeitsverteilung zwischen Bund und Ländern ändert.

Nach Einschätzung des VDV ist der Bund allerdings nicht zuständig für den ÖPNV. Diese Tarifgenehmigungsfiktion könnte deshalb ggfls. wegen eines Verstoßes gegen die verfassungsrechtliche Zuständigkeitsverteilung rechtswidrig oder sogar nichtig sein.

Insofern wird allgemein empfohlen, hilfsweise einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde zu stellen. Dieses hätte zudem den Vorteil, dass die Voraussetzungen des §305a BGB erfüllt wären und damit die Migration der Bestandskunden in das DeutschlandTicket deutlich vereinfacht würde.

c. Stand EU-Notifizierung

Das BMDV hat sich gegen eine Notifizierung entschieden, jedoch das beabsichtigte Vorhaben begleitend mit der EU-Kommission diskutiert. Ein von der EU-Kommission vorgelegter Fragenkatalog wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe von Bund, Ländern und Verbänden beantwortet. Eine Reaktion der EU-Kommission auf die beantworteten Fragen liegt noch nicht vor.

Nach aktuellem Stand wird der Bund kein förmliches Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission einleiten. Ein Notifizierung der Zahlungen im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket bis zum geplanten Einführungszeitpunkt ist zudem unrealistisch.

Die fehlende Notifizierung spielt für die Weiterleitung der Mittel im VRR keine Rolle. Diese ist nicht erforderlich, wenn die Zahlungen an die Verkehrsunternehmen nach dem Regime der VO 1370 erfolgen. Die lässt zwei Instrumente zu:

- Öffentliche Dienstleistungsaufträge
- Allgemeine Vorschriften

Im VRR besteht zwischen VRR und Verkehrsunternehmen Einvernehmen, die

Ausgleichszahlungen für die Mindereinnahmen infolge des DeutschlandTicket im ÖSPV auf der Grundlage einer „Allgemeinen Vorschrift“ zu leisten. Diese „Allgemeine Vorschrift“ wird spätestens im Sondersitzungsblock April 2023 in die VRR-Gremien eingebracht. Die Ausgleichszahlungen für die Mindereinnahmen infolge des DeutschlandTicket im SPNV werden auf der Grundlage der öffentlichen Dienstleistungsaufträge (=Verkehrsverträge mit den SPNV-VU) erfolgen.

Da die o. g. Regelungen Anwendung finden, bedarf es wie bereits beschrieben im VRR keiner Notifizierung durch die EU-Kommission.

An dieser Einschätzung ändern auch Verlautbarungen seitens des VDV vom 15. Februar 2023 nichts, der zu der Einschätzung gelangt, dass eine allgemeine Vorschrift zur Weiterleitung der Mittel nicht notwendig sei. Vielmehr unterstellt diese Aussage, dass die EU-Kommission die Bereitstellung von Mitteln für das Deutschlandticket nicht als Beihilfe einstufen könnte, was zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Vorlage noch offen ist. Selbst wenn die EU-Kommission die Bereitstellung der Mittel nicht als Beihilfe werten würde, obliegt es den Ländern, die Weiterleitung der Mittel an die Verkehrsunternehmen oder auch an die Aufgabenträger mit der Auflage, diese an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, zu regeln. Zum Vergleich war lediglich im ersten Jahr des Corona-Rettungsschirms eine Antragstellung der Verkehrsunternehmen direkt beim Land möglich, da eine positiv abgeschlossene Notifizierung durch die EU-Kommission vorlag. Ob das Land NRW die Mittel hingegen nur auf Grundlage einer Einschätzung der EU-Kommission, dass es sich nicht um eine Beihilfe handelt, direkt an die Verkehrsunternehmen ausreicht, ist fraglich.

Wie bereits beschrieben ist das Instrument der allgemeinen Vorschrift etabliert und akzeptiert. Die vom VDV aufgeworfenen Fragestellungen, werden daher im VRR nicht geteilt. Vielmehr wird ein Mehrwert in Bezug auf die Rechtssicherheit gerade durch die Abwicklung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift gesehen.

d. Mögliche Haftung von Gremienmitgliedern, Ratsmitgliedern, Vorständen infolge der Einführung des DeutschlandTicket

Die Verkehrsunternehmen und die VRR AÖR haben mehrere Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, die sich mit der Identifizierung von haftungsrelevanten Risiken bzw. den Fragestellungen in Bezug auf die konkrete Haftung von Vorstandsmitgliedern, Geschäftsführern, Aufsichtsrats- und Verwaltungsratsmitgliedern sowie Mitgliedern der Verbandsversammlungen befassen.

Diese Gutachten werden voraussichtlich spätestens Mitte März 2023 vorliegen.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang schon jetzt auf die Regelungen zur Informationspflicht der in Gremien anderer juristischer Personen entsandten Ratsmitglieder gemäß § 113 Absatz 5 GO NRW:

Die Vertreter der Gemeinde haben den Rat über alle Angelegenheiten von besonderer Bedeutung frühzeitig zu unterrichten.

2. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität

Auf die Ausführungen in Absatz 1.a. wird verwiesen. Mit dem Beschluss vom 8. Dezember 2022 haben sich Bund und Länder darauf verständigt, die für die Einführung des DeutschlandTickets im Jahr 2023 notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs sicherzustellen. Die nichtgedeckten Kosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr des DT durch Mindereinnahmen entstehen, sollen dabei von Bund und Ländern je zur Hälfte tragen werden.

Entsprechend sieht der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wie oben beschrieben eine Aufstockung der Regionalisierungsmittel durch den Bund für das Jahr 2023 um 1,5 Mrd. € vor. Die Länder müssen Mittel in gleicher Höhe für das Jahr 2023 zur Verfügung stellen. Den Ländern obliegt in einer zweiten Stufe die Umverteilung zwischen den Ländern auf Basis des tatsächlichen Schadens. Auch wenn dies bereits geübte Praxis im Rahmen des Corona-Rettungsschirms und beim 9 Euro-Ticket war, liegen hierzu noch keine Regelungen vor. Sollte die Überprüfung der tatsächlichen Mindereinnahmen des Jahres 2023 im Jahr 2024 ergeben, dass die Mittel in Höhe von 3 Mrd. € für den Ausgleich nicht ausgereicht haben, sieht der vorliegende Entwurf vor, dass der Bund die Mehrkosten zur Hälfte trägt. Sofern geringere Belastungen entstanden sind, wird der hälftige Anteil des Bundes reduziert. Dieselbe Regelung gilt für die Länder. Eine Abrechnung der Mittel ist für das Jahr 2025 vorgesehen, wofür es noch einer gesetzlichen Regelung bedarf. Die Beschlussfassung des Gesetzentwurfs ist für den 31. März 2023 vorgesehen.

Für die weitere Umsetzung des DeutschlandTickets in den Jahren 2024 und 2025 stockt der Bund die Regionalisierungsmittel ebenfalls um jeweils 1,5 Mrd. € auf. Die Länder müssen auch entsprechende Mittel zur Verfügung stellen. Eine Nachschusspflicht ist derzeit nicht vorgesehen. Pressemeldungen zum Zeitpunkt 14. Februar 2023 weisen auf einen Antrag der Bundesländer hin, der auf eine Regelung zu einer zwischen Bund und Ländern abgestimmten

jährlichen Preisanpassung hindeutet, um die Auskömmlichkeit des DT bei den festgelegten Mitteln sicherzustellen.

In den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf wird der Hinweis gegeben, dass nachdem eine dauerhafte Finanzierungssystematik für das DT entwickelt worden ist, ein erneutes Gesetzgebungsverfahren angestoßen werden muss, in dem die erforderlichen Regelungen für den Zeitraum ab 2026 getroffen werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird von Bund und Ländern analog zu der Ausgleichssystematik des Corona-Rettungsschirm und zum 9 Euro-Ticket eine Muster-Richtlinie zur Ausreichung der Mittel an die Aufgabenträger erarbeitet. Sie wird derzeit auf den Fachebenen des Bundes und der Länder diskutiert. Die Muster-Richtlinie ist dann von den Ländern entsprechend der Landesregelungen umzusetzen. Mit einer Bekanntgabe ist im April 2023 zu rechnen.

Wie bereits unter Ziffer 1.c. beschrieben, soll die Weiterleitung der Mittel im VRR über allgemeine Vorschrift erfolgen. Die allgemeine Vorschrift befindet sich derzeit in der fachlichen Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen. Folgende Eckpunkte sind für die allgemeine Vorschrift angedacht:

- Ergänzend zum VRR-Tarif wird das DeutschlandTicket als Höchsttarif i.S.d. VO 1370/2007 festgesetzt. Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst die Beförderung von Fahrgästen mit dem DeutschlandTicket im Linienerkehr des ÖSPV, den Abschluss des Kooperationsvertrags und die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren des VRR.
- Antragsberechtigt sind die Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder als Betriebsführer nach dem PBefG, der VO 1370 oder aufgrund von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ÖPNV im VRR erbringen.
- Die Ausgleichsleistungen aus der allgemeinen Vorschrift sind ein finanzieller Beitrag an die Verkehrsunternehmen, deren Kosten in den Monaten Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des DeutschlandTickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen nicht gedeckt sind.
- Die Ausgleichsleistung der bei den Ausgleichsberechtigten entstehenden nicht gedeckten Kosten durch das DeutschlandTicket ist begrenzt auf das finanzielle Ergebnis, welches sich aus der Ermittlung gem. des Anhangs der VO 1370/2007 (Nettoeffekt) ergibt.
- Vorgaben bzgl. der Definition von tariflichen Mindereinnahmen und deren Ermittlung,

zum Umgang mit Schäden in Bezug auf die Schwerbehindertenerstattung und (soweit von der Landes-Richtlinie umfasst) zu weiteren Schäden im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket werden wörtlich bzw. inhaltsgleich aus der noch ausstehenden Landes-Richtlinie übernommen, um einen Gleichklang zu gewährleisten.

- Die Regelungen zum Antrags- und Verwendungsnachweisverfahren werden ebenfalls aus der Landes-Richtlinie wörtlich bzw. inhaltsgleich übernommen, um auch hier einen Gleichklang zu gewährleisten.

Spätestens zum Sondersitzungsblock April 2023 wird die allgemeine Vorschrift den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt. Mit dieser allgemeinen Vorschrift können die Bundes- und Landesmittel zeitnah an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet und damit die Liquidität gesichert werden. Die entsprechenden Bescheide werden von der VRR-Verwaltung vorbereitet, um eine zeitnahe Auszahlung von Mitteln zu gewährleisten. Sollten Mittel für das DeutschlandTicket von Bund und Land vor dem Beschluss der allgemeinen Vorschrift im April 2023 zur Verfügung gestellt werden, strebt die VRR-Verwaltung zusammen mit den Verkehrsunternehmen eine zweckmäßige und kurzfristige Weiterleitung der Mittel an.

Zur zusätzlichen Absicherung der Liquidität deutet sich an, dass neben einer kurzfristigen Bereitstellung von Mitteln für das DT auch Mittel der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW und der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW auf Antrag frühzeitig an den VRR ausgereicht werden könnten. Eine Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen erfolgt dann entsprechend zeitnah.

3. Fragenkatalog VRR zum DeutschlandTicket an MUNV

Im Rahmen der Projektarbeit wurden seitens VRR wesentliche Rechts- und Liquiditätsfragen an das MUNV gestellt. Der beiliegende Fragen- und Antwortenkatalog (**Anlage 1**) wurde vom MUNV zur Verfügung gestellt. Dieser wurde mittlerweile bundesweit über den VDV verteilt.

4. Einnahmeverteilung

Im Rahmen einer VDV-Arbeitsgruppe zur bundesweiten Einnahmeverteilung des DeutschlandTickets wurde ein Konzept für ein Clearingverfahren zur Umschichtung der Einnahmen aus dem DeutschlandTicket erarbeitet. Das Konzept, welches ein Modell zur Umsetzung eines Verfahrens in drei Phasen beinhaltet, sieht eine Umschichtung der Einnahmen auf Bundesländer vor, darunter erfolgt die weitergehende Einnahmeverteilung in den bestehenden regionalen Einnahmeverteilungen der Verbände, etwaiger Landstarife

sowie des DTVs.

Derzeit wird das Konzept mit dem Arbeitstitel „Leipziger Modellansatz“ dem Bund, und den 16 Bundesländer sowie den Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN zur Beratung vorgelegt. Folgende Punkte sind dabei berücksichtigt:

- a. Verpflichtung zur Anwendung des gemeinsamen Zuschiedungsverfahrens für alle Tariforganisationen bzw. Unternehmen.
- b. Das Verfahren umfasst alle Einnahmen aus dem Kernprodukt sowie aller Einnahmen aus den kundenspezifischen Angeboten im Rahmen des DeutschlandTicket.
- c. Ein nachweisbarer Schaden als Saldo aus den bisherigen und zukünftigen Gesamteinnahmen wird jährlich ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder ausgeglichen. Dabei tragen die Länder den in ihren Territorien tatsächlich entstandenen Nachteil hälftig. Der Bund finanziert seinerseits in allen Ländern die andere Hälfte des entstandenen Schadens. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die vorab erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
- d. Das Modell setzt einen deutlichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.
- e. In der **1. Stufe** im sogenannten Rumpffahr 2023 wird eine pragmatische Herangehensweise gewählt, in der jeder Tarifgeber die Einnahmen aus seinen Verkäufen behält und nach seinen Regelungen auf seine Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger verteilt. Die Steuerung über ein Monitoring soll Marktverwerfungen und Überkompensationen verhindern, im Bedarfsfall können auch unterjährig Umverteilungen zwischen den Ländern vorgenommen werden.
- f. Bereits im Jahr 2023 werden parallel die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die **2. Stufe** als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens geschaffen.
- g. Ab dem Jahr 2024 erfolgt eine Zuschiedung der DeutschlandTicket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z.B. Tourismus, Transit). Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den

Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern.

- h. Eine Vertriebsprovision ist im Rahmen des Zuscheidungsprozesses nicht vorgesehen. Die vollständigen Einnahmen aus dem DeutschlandTicket ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen werden in das Zuscheidungsverfahren für das DeutschlandTicket eingespeist.
- i. Die Länder werden durch entsprechende Regelungen (Gesetze, untergesetzliche oder vertragliche Vorgaben oder Vereinbarungen) zur Anwendung der Beschlüsse verpflichtet. Diese Verpflichtung beinhaltet insbesondere die Möglichkeit, im Fall von festgestellten Verwerfungen der Einnahmenaufteilung entsprechende Einnahmenabführungen durchzuführen.
- j. **Stufe 3** voraussichtlich ab 2025: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 und 2024 wird mit Wirkung zum 01.01.2025 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmenaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird von Ländern mit Unterstützung der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Aktuell werden in verschiedenen Unterarbeitsgruppen der VDV AG zur Einnahmenaufteilung die konkrete Ausgestaltung, notwendige vertragliche Regelungen sowie Monitoring- Prozesse ausgearbeitet. Es wird angestrebt, dass bereits zum Start vertragliche Regelungen vorliegen und ein Monitoring zur Feststellung und Behebung von Verwerfungen auf Landesebene implementiert ist.

Durch den vereinbarten Einnahmenbehalt je Tarifgeber im Zusammenhang mit der im vorliegenden Entwurf zur Änderung des RegG. vorgesehenen Nachschusspflicht für das Jahr 2023, welche im Jahr 2025 umgesetzt wird, sind spezielle vertragliche Vereinbarungen zur Einnahmenaufteilung zum Einführungszeitpunkt am 01. Mai 2023 jedoch nicht zwingend notwendig, da etwaige Verwerfungen durch das DeutschlandTicket durch die vorgenannte Nachschusspflicht abgesichert sind. Somit kann der Vorbehalt für das Jahr 2023 aufgelöst werden, wenn das RegG. am 31.3.2023 wie vorliegend verabschiedet wird. Für die Folgejahre 2024ff. besteht dieser aber weiterhin, so dass man sich ab dem 3. Quartal 2023 bis zum 31.12.2023 mit der weiteren Vorbehaltsauflösung beschäftigen muss.

5. Tarif

a. Umsetzung DeutschlandTicket (DT)

Der VRR arbeitet intensiv an der Einführung des DeutschlandTickets und befindet sich gleichzeitig in diversen Abstimmungsrunden auf Landes- und Bundesebene zum weiteren

Vorgehen der bestehenden Tarife. Der Handlungsspielraum in den einzelnen Segmenten richtet sich weiterhin nach den Inhalten der noch ausstehenden Förderrichtlinie bzw. dem geplanten Ausgleich der Mindererlöse. Nichtsdestotrotz bereitet der VRR bereits jetzt die Migration von Bestandskund*innen, die Anpassungen u.a. im Ausbildungsverkehr und die neuen ergänzenden Tarifprodukte zum DeutschlandTicket vor, um Kund*innen ab dem 01.05.2023 weiterhin auf Ihre Bedürfnisse zugeschnittene Produkte anzubieten.

Tarifbestimmungen DeutschlandTicket

Seit dem Beschluss im Verwaltungsrat vom 17.01.2023 (M/X/2023/0458/2), tagte mehrfach die Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum DeutschlandTicket. Die bundesweiten Tarifbestimmungen liegen mit Stand 05.12.2022 vor und wurden in der Sitzung der Bund-Länder-AG am 27.01.2023 in wichtigen Punkten konkretisiert. Die entsprechenden Regelungen werden als Anlage zu den VRR Tarifbestimmungen unter dem Punkt 2.3.2 „Tickets mit uneingeschränkter Fahrtenzahl“ in den VRR-Tarif aufgenommen.

Hier einige Eckpunkte des Tarifs:

- Der Tag der 1. Gültigkeit ist der 01.05.2023. Der Verkaufsstart soll einheitlich am Montag, den 03.04.2023, erfolgen.
- Das DeutschlandTicket ist jeweils für einen Monat gültig und wird automatisch verlängert, wenn dieses nicht rechtzeitig gekündigt wird. Das DeutschlandTicket kann jeweils bis zum 10. eines Monats zum Monatsende gekündigt werden.
- Bis zum 31.12.2023 soll eine monatscharfe, ab dem 01.01.2024 eine taggenaue Gültigkeit ermöglicht werden. Beide Gültigkeits-Optionen sind bereits heute in vergleichbarer Form im VRR bspw. bei Monatskarten und dem 30-TageTicket vorhanden, sodass eine Umstellung 2024 im VRR ermöglicht werden kann.
- Der Geltungsbereich wurde im gesamten ÖPNV auf deutschlandweit festgelegt. Geltungsbereiche im Ausland werden entsprechend dem Geltungsbereich der Verbundtarife, bei Zustimmung der ausländischen Partner, anerkannt. Fahrten aus dem VRR in die Niederlande (z.B. Venlo, Arnhem) werden somit weiterhin ermöglicht.

b. Bundesweiter Tarifierungsmechanismus

Nach dem vorliegenden Entwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des RegG ist -wie bereits beim 9-Euro-Ticket- eine Tarifgenehmigungsfiktion vorgesehen. Durch Rechtswirksamkeit des Regionalisierungsgesetzes und der darin enthaltenen Gesetzesbestandteile, ist ein Tarifantrag bei der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich. Für die Jahre ab 2024 sind die zuständigen Stellen verpflichtet einen Tarifantrag zu stellen.

Wie auch unter Punkt 1.b. ausgeführt, wird dennoch empfohlen, hilfsweise bzw. deklaratorisch einen entsprechenden Antrag bei der Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) zu stellen. Dies hat den Vorteil, dass die Voraussetzungen des § 305a BGB erfüllt sind und damit die Migration der Bestandskunden in das DeutschlandTicket deutlich vereinfacht wird (s. Punkt 5.e).

Laut des Änderungsgesetzes zum RegG ist für eine sogenannte Einführungsphase des DeutschlandTickets ein Einführungspreis von 49,00 Euro vorgesehen. Dieser Preis wird in dieser Höhe in den hier dargestellten hilfsweisen Tarifantrag aufgenommen. Der Prozess für eine Dynamisierung des Preises wird Gegenstand der Abstimmung auf der Ebene Bund und Land im Anschluss an die Einführung des DeutschlandTickets sein.

Unter allen Akteuren in Bund und Land besteht Konsens, dass der Tarif des DeutschlandTicket weiterzuentwickeln ist. Daher wurde bewusst auch die Namensgebung DeutschlandTicket gewählt.

Unabhängig davon, wie die konkrete Preisentwicklung des DeutschlandTicket zukünftig gestaltet sein wird, richtet sich der erwartete Finanzierungsausgleich nach dem VRR-Alt-Tarif und dessen Weiterentwicklung.

c. Upgrades zum DeutschlandTicket

Das DeutschlandTicket ist nur in der 2. Wagenklasse gültig. Der Übergang in die 1. Wagenklasse ist nach den Tarifen der Verbünde möglich. Bundesweit oder zumindest NRW-weit werden einheitliche Ergänzungsangebote angestrebt.

Aktuell wird im VRR das 1. Klasse-Monatsticket und 1. Klasse-Monatsticket Abo für die Preisstufen A/B und die Preisstufen C/D als Aufpreise z.B. zum Ticket1000 oder Ticket2000 angeboten. Die Preise 2023 betragen für die Preisstufe A/B als Monatsticket 51,20 Euro und im Abonnement 45,01 Euro. In der Preisstufe C/D kostet der Monatszuschlag 91,35 Euro und im Abonnement 80,31 Euro.

Vor dem Hintergrund der Einführung des DeutschlandTickets, ist eine Vereinheitlichung des 1. Klasse-Zuschlags in Form verbundweiter Gültigkeit für Zeitkarten im Verbundraum VRR eine logische Konsequenz und folgt der Vereinfachung der Tarifstruktur.

Mit der o.g. Beschlussfassung (A.2.a) werden die bisherigen Produkte der 1. Klasse-Aufpreise zum Umsetzungszeitpunkt des DT zu einem einheitlichen 1. Klasse-Zuschlag i.H.v.

46,00 Euro angeboten. Im Rahmen der DeutschlandTicket-Systematik wird der Zuschlag zusätzlich als monatlich kündbares persönliches Abonnement angeboten und über digitale Vertriebswege (Chipkarte oder App) ebenfalls zum Preis von 46,00 Euro/Monat ausgegeben. Die bisherigen Vertriebswege bleiben unverändert. Der angestrebte Umsetzungszeitpunkt ist der bundesweite Starttermin des DeutschlandTickets zum 01.05.2023.

Weitere Ergänzungen beim DeutschlandTicket:

Die Mitnahme von Hunden ist nicht pauschal im DeutschlandTicket inkludiert, jedoch gelten die Regelungen der NRW-Beförderungsbedingungen weiterhin, wonach die Hundemitnahme in NRW grundsätzlich unentgeltlich erlaubt ist.

Die Fahrradmitnahme ist durch den zusätzlichen Kauf eines FahrradTickets oder des neu beschlossenen Fahrrad Monatstickets (Vorlage Nr. M/X/2023/0458) ebenfalls möglich.

Eine Mitnahmemöglichkeit von Personen *bis* 6 Jahre ist weiterhin unentgeltlich möglich. Eine Mitnahmemöglichkeit von Personen *ab* dem Alter von 6 Jahren ist nicht inkludiert. Mittelfristig könnte es Upgrades wie die Personenmitnahme geben. Sobald dies vorgesehen ist, wird der VRR hierzu berichten.

Ebenso ist das DeutschlandTicket personenbezogen und somit nicht übertragbar. Bei einem Wechsel von einem Altabonnement mit Option der Übertragbarkeit wird diese entfallen.

Die Ausgabe des DeutschlandTickets erfolgt im VRR digital über Chipkarten und Apps. Die Apps werden um das DeutschlandTicket und die Aufpreisprodukte nach positiver Beschlussfassung erweitert.

Im Rahmen der Abstimmung der NRW-Verbünde ist beabsichtigt, zum Umsetzungszeitpunkt des DeutschlandTickets und befristet bis zum Ende des Jahres 2023 die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Verbundaufpreise für die Fahrradmitnahme und die Nutzung der 1. Wagenklasse in einer NRW-weiten gegenseitigen Anerkennung nutzbar zu machen. Der entsprechende Beschluss soll in einer Sondersitzung des Landesarbeitskreises Nahverkehr NRW am 27.02.2023 getroffen werden. Parallel werden die Abstimmungen zur Schaffung eines einheitlichen und einfachen NRW-Upgrade-Produkts geführt.

d. Auswirkungen auf verschiedene Kundensegmente

Die Einführung des DeutschlandTickets hat Wechselwirkungen auf die verschiedenen bestehenden Kundensegmente und wird kundenseitige Erwartungen auslösen. Hier sind

insbesondere die Kundengruppen Schüler*innen, Studierende, Azubis, SozialTicket-Berechtigte, Firmenticket-Kunden*innen sowie Fahrgäste mit eezy-NRW zu nennen.

Schüler*innen / SchokoTicket-Abnehmer*innen

Leitende Zielsetzung ist es, alle bisherigen Mittel (Schulträgerzahlungen, Eigenanteile, Landesförderung, usw.) zur Finanzierung des Schulverkehrs aufrecht zu erhalten.

Im Bereich des Schülermarkts sind die Gespräche und Klärungsbedarfe mit den Partnern in NRW, dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV), den Nachbarverbänden, dem Städte- und Landkreistag, auf einem guten Weg und ausgerichtet auf einen Umsetzungszeitpunkt 01.08.2023 auch im – soweit möglich – ambitionierten Zeitplan. Wir begrüßen den Vorschlag des Städtetags NRW ausdrücklich:

- 2023: Übergangslösung mit einem DT für alle Schüler in den bisherigen Strukturen
- 2024ff: eine Reform des Schülermarktes

Allerdings müssen hier zwischen den betroffenen Landesministerien und den kommunalen Spitzenverbänden verbindliche Vereinbarungen getroffen werden. Sollten diese Vereinbarungen nicht zeitnah getroffen werden, bestehen erhebliche Risiken im Bereich Schulträgerzahlungen ab 01.05.2023.

Der Lösungsansatz sieht vor, dass die Systematik des SchokoTicket-Modells des VRR auf das DeutschlandTicket für Schüler*innen in ganz NRW mit angepassten Preisen übertragen wird. Das DeutschlandTicket fungiert dabei als Basisticket, nach welchem sich die Preise für Anspruchsberechtigte und Selbstzahler*innen richten. Die Staffelung der Preise für Anspruchsberechtigte von 14,00 Euro, 7,00 Euro und 0,00 Euro soll erhalten bleiben.

Der Preis für Selbstzahler*innen soll unterhalb des aktuellen Preisniveaus des SchokoTickets (39,40 Euro) liegen. Um dieses Modell in ganz NRW umsetzen zu können, hat das Land NRW die Bereitschaft signalisiert, falls notwendig, bisherige Fördermittel (§11a ÖPNVG) aufzustoßen.

Studierende / SemesterTicket-Abnehmer*innen

Im Segment der Studierenden und der solidarisch finanzierten SemesterTickets ist ein Aufpreis zum DeutschlandTicket (im VRR 12,33 Euro) ausdrücklich zugelassen und wird mit dieser Vorlage zur Beschlussfassung für einen Übergangszeitraum ab 01.05.2023 vorgelegt.

Das bisherige Solidarmodell des VRR-SemesterTickets mit landesweiter Erweiterung wird dabei zunächst erhalten bleiben. Voraussetzung für die Aufrechterhaltung des Solidarprinzips

ist, dass ein gewisser Preisabstand zum Regeltarif einzuhalten ist. Als neuer Regeltarif gilt das DeutschlandTicket. Auch in diesem Segment wird eine NRW-weit abgestimmte Vorgehensweise mit den NRW-Partnern entwickelt. Die Umsetzung hierzu soll im Laufe des Jahres 2023 erfolgen. Perspektivisch soll das DeutschlandTicket im Solidarmodell deutschlandweit angeboten werden.

Die kurzfristige Lösung für Studierende zum Gültigkeitsbeginn 01.05.2023 wird die freiwillige Aufstockung auf 49,00 Euro sein. Der Preis ergibt sich aus dem Abstand zwischen regulärem Preis: 26,77 Euro/Monat zzgl. 9,90 Euro für die NRW-Erweiterung. Die Differenz von 12,33 Euro/Monat ergibt den Zahlungsbetrag und gilt für das Sommersemester 2023 sowie das Wintersemester 2023/24. Mit dieser Zuzahlung erwerben Studierende die deutschlandweite Gültigkeit. Hierzu wird die vertriebliche Umsetzung via App kurzfristig geschaffen. Sollten in der Übergangszeit weitere Lösungen erarbeitet werden, werden diese den VRR-Gremien erneut zur Beschlussfassung vorgelegt.

SozialTicket

Für die Sozialticket-Berechtigten liegt seit Dezember 2022 ein Konzeptvorschlag seitens des KCM vor (AG Tarife in NRW am 21.12.2022). Dieser stellt dar, wie auf der Basis der bestehenden Fördersummen der neue Zielwert/Preis für ein DeutschlandTicket für Sozialticket-Berechtigte erreicht werden kann bzw. welche Förderlücke besteht. Eine Rückmeldung seitens des Landes hierzu steht aus.

Der VRR unterstützt, eine Lösung für SozialTicket-Kunden*innen mit DeutschlandTicket in NRW auch zum Einführungszeitpunkt zu vereinbaren. Falls dieses nicht möglich sein sollte, wird der VRR eine kurzfristige Lösung auf Verbundebene vorschlagen. Hierzu wird im anstehenden Sitzungsblock berichtet.

Inhaltlich ist vorgesehen, dass die bisherigen Landesmittel zur Finanzierung der SozialTicket-Modelle in NRW zukünftig für ein deutschlandweit gültiges SozialTicket genutzt werden. Je nach Absatzmenge ergibt sich ein Endkundenpreis zwischen 35 und 40 Euro pro Monat.

Auszubildende / YoungTicketPLUS-Abnehmer*innen

Derzeit kostet das YoungTicketPLUS im Abo mit einem NRW-Upgrade 85,02 Euro pro Monat. Das DeutschlandTicket bringt eine erhebliche Preisreduktion zum bisherigen Tarifniveau mit sich. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Abonnent*innen in das DeutschlandTicket migrieren werden. Um jedoch zukünftig Auszubildenden ein attraktives Tarifprodukt anbieten zu können, sind weiterhin Lösungen auf Landesebene im Einklang mit den Lösungen für

Studierende angestrebt.

Die Auswirkungen auf die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW sind ebenfalls noch in der Diskussion und für alle drei Gruppen (Schüler*innen, Studierende und Auszubildende) sowie die Förderung für das bisherige NRW-Upgrade Azubi zu berücksichtigen.

eezy VRR

Die Tariffinovation eezy.nrw ist weiterhin eine Lösung für Gelegenheitskunden*innen, um den ÖPNV ohne Tarifenkenntnis zu nutzen. Wir stellen ein kontinuierliches Marktwachstum fest.

Laut aktueller Abstimmung auf Landesebene soll der eezy-Tarif ab dem 01.05.2023 auf 49 Euro pro Monat gedeckelt werden. Die räumliche Gültigkeit des Luftlinientarifs bleibt unverändert. Die entstehenden Mindererlöse werden durch das Verkehrsministerium NRW (MUNV) ausgeglichen. Darüber hinaus sollen bisherige Marketingaktivitäten ausgebaut und der Tarif optimiert werden.

Jobtickets

Im Rahmen der Beratung der Bund-Länder-Arbeitsgruppe einigte man sich auf die Einführung eines deutschlandweit gültigen Jobtickets für Unternehmen: Bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis (= 49 Euro) werden 5 Prozent Übergangsabschlag auf den Ausgabepreis durch das Verkehrsunternehmen gewährt. Der Preis für Arbeitnehmer*innen beläuft sich somit auf max. 34,30 Euro. Arbeitgeber leisten einen Zuschuss in Höhe von 12,25 Euro. Die Verkehrsunternehmen gewähren einen Nachlass in Höhe von 2,45 Euro.

Weitere Rabattstufen oder Rabatte ohne Arbeitgeberbeträge werden laut Tarifbestimmungen nicht gewährt. Es wird erwartet, dass ein großer Anteil der Fahrgäste im Rahmen der bestehenden Großkundenverträge in das neue Jobticket wechseln wollen. Hierzu ist die aktive Migration durch die Kunden*innen vorgesehen.

Im VRR-Tarif bestehen bisher bestimmte Mindestabnahmegrenzen für den Vertragsabschluss oder zum Erreichen bestimmter Rabattstaffelungen. Der Erwerb des DeutschlandTickets im Job-Modell wird ab dem 01.05.2023 zur Erreichung von Mindestabnahmemengen anerkannt. Ein vereinfachtes Bestellverfahren wird für das DT anstelle des bisher dreiseitigen Vertrags gemeinsam mit den VRR-Verkehrsunternehmen entwickelt.

Auch beim FirmenTicket 100/100-Solidarmodell wird die Abnahme von DeutschlandTickets zum Erreichen der 100%-Abnahmequote angerechnet. Die o.g. Preisreduktion kann aber nur mit entsprechendem Arbeitgeberzuschuss gewährt werden. Für Landesbedienstete in NRW besteht keine Möglichkeit am DeutschlandTicket im Jobticket zu partizipieren, da das Landesbesoldungsrecht einen Arbeitgeberzuschuss nicht zulässt. Für Bundesbehörden in NRW gilt diese Einschränkung nicht.

Der VRR erarbeitet mit den VRR-Verkehrsunternehmen zu den verschiedenen Firmen-Ticket/Großkundenmodellen entsprechende Vertragsergänzungen bzw. Bestellmöglichkeiten. Eine bundeseinheitliches Solidarmodell soll bis zum 01.01.2024 entwickelt werden.

e. Migration der Bestandskunden

Zum 01.05.2023 soll die Migration der VRR-Alt-Abonnements möglichst weit vorangeschritten sein. In der Sitzung des KVIV Arbeitskreises Recht am 23.01.2023 haben die Juristen das Vorgehen zur kundenfreundlichen Migration der Alt-Abonnements für mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit als sicherer Weg eingeschätzt und diese nach Vorliegen des Referentenentwurfs des Änderungsgesetzes zum Regionalisierungsgesetz abschließend bewertet. Kund*innen werden demnach in den kommenden Wochen über die Migration in Schrift- oder Textform informiert und erhalten eine Widerspruchsfrist von mind. vier Wochen. Ab dem 01.05.2023 werden Kund*innen automatisch auf das preislich günstigere, bundesweit gültige DeutschlandTicket umgestellt, falls kein Widerspruch erfolgt.

Dieses betrifft die Kundengruppen:

- Ticket1000 im Abonnement, Ticket1000 9-Uhr im Abonnement
- Ticket2000 im Abonnement, Ticket2000 9-Uhr im Abonnement
- BärenTicket
- YoungTicketPLUS im Abonnement

f. Mobilitätsgarantie

Die Mobilitätsgarantie beim DeutschlandTickets wird auf 30 € tagsüber bzw. 60 € nachts (zwischen 20 und 5 Uhr) und somit auf den NRW-weit einheitlichen Betrag gesetzt. Hierdurch wird die Harmonisierung der Tarife in Nordrhein-Westfalen im Sinne einer Übersichtlichkeit für die Kundschaft unterstützt.

6. Vertrieb

Für das DeutschlandTicket sind die folgenden digitalen Ausgabekanäle vorgesehen:

- Chipkarte und Barcode nach Standard ((eTicket Deutschland (VDV-KA): Die technische Spezifikation wird durch die VDV eTS bereitgestellt.
- Barcode nach Standard des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC): Die Spezifikation wird durch den AG UIC DeutschlandTicket erarbeitet, liegt aber noch nicht vor.

a. Umsetzung in den VRR-Apps

Der digitale Vertrieb des DeutschlandTickets erfolgt entsprechend der bundesweiten, sowie im VRR definierten Vorgaben über alle Ticketshops des Mandanten-Systems im VRR. Das neue Ticket kann danach sowohl in der VRR-App als auch in den Mandanten-Apps der Verkehrsunternehmen sowie in der mobil.nrw App ab dem 03.04.2023 mit Gültigkeit ab dem 01.05.2023 erworben werden. Die Einstellung der Apps zur Prüfung innerhalb der App-Stores von Apple und Google erfolgt ca. 2 Wochen vor Start des Vorverkaufs. Damit sind die App-Updates mit dem Starttermin ausgerollt und für den Vorverkauf muss nur noch das Ticket im Hintergrundsystem freigeschaltet werden. Danach kann das DeutschlandTicket sofort durch die Kund*innen erworben werden. Die Ausstellung erfolgt als zukünftig gültiges Ticket und wird dann zum 01.05.2023 als Fahrtberechtigung aktiv.

b. Kontrolle

Die Gültigkeit des DeutschlandTickets kann nur durch eine elektronische Kontrolle geprüft werden. Alle Verkehrsunternehmen müssen die Prüfung aller Ausgabeformate ermöglichen.

Die Prüfung von Tickets nach VDV-KA ist bei den Verkehrsunternehmen im VRR bereits umgesetzt – sowohl in den Einstiegskontrollsystemen beim Vordereinstieg als auch in den mobilen Kontrollgeräten. Für das DeutschlandTicket sind allerdings Erweiterungen nötig.

Der internationale UIC-Barcode ist bisher nur im Rahmen des Fernverkehr-Citytarifs in Städten gültig. Mit Einführung des DeutschlandTickets wird eine flächendeckende Prüffähigkeit des UIC-Barcodes verpflichtend und die meisten Prüfgeräte müssen ertüchtigt werden.

Für Verkehrsunternehmen, deren Kontrollinfrastruktur zum Start des DeutschlandTickets

noch nicht erweitert ist, werden unterstützend Kontroll-Apps für handelsübliche Smartphones verfügbar sein.

Um missbräuchliche Nutzung von DeutschlandTickets zu vermeiden bzw. zu erkennen, erfolgt im Rahmen der elektronischen Prüfung ein Abgleich gegen eine deutschlandweite Sperrliste. Im Standard ((eTicket Deutschland ist das Sperrmanagement bereits umgesetzt, für den UIC-Standard wird derzeit noch ein Konzept erarbeitet.

In der dreimonatigen Startphase bis Ende Juli wird mit Anlaufproblemen (Verzögerungen beim Versand neuer Chipkarten, Ausgabe fehlerhafter Tickets, usw.) gerechnet. Den Kunden wird mit großer Kulanz begegnet.

7. Kommunikation

Die Kommunikation zum DeutschlandTicket wurde gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen (VU) entwickelt und dient zuerst dem Ziel, die Kunden*innen auf das neue Produkt aufmerksam zu machen und intensiv über die Kaufmöglichkeiten im VRR zu informieren. Das Maßnahmenpaket umfasst: Plakate (A1-A4), CLPs, Info-Folder, Fahrzeugwerbung wie Traffic Boards (18/1, 4/1 und Heck), Aufkleber fürs KundenCenter sowie Floorgraphics, Medien für Info-Screens, TFT-Bildschirm, Fahrgast TV sowie Banner für VU eigene Internetseiten.

Die zeitliche Planung der werblichen Maßnahmen richtet sich einerseits nach dem Zeitpunkt des erwarteten Einführungstermin 01.05.2023 und andererseits nach dem Termin des bundesweit einheitlichen Verkaufsstarts am 03.04.2023. Der VRR bereitet in zeitlicher Parallelität zudem auch die Schaltung eines Radiospots vor. Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit einen individualisierten Abbinder zu bestellen, um zusätzlich zur verbundweiten Ausspielung auch lokal Radiowerbung zu schalten. Für die Ergänzung in der Tagespresse konnte mit einem Sonderrabatt im Rahmen des 75. Geburtstags der Funke Medien Gruppe ein Anzeigenbundle für den VRR-Raum gebucht werden. Es ist vorgesehen im April in der Sonderausgabe das DeutschlandTicket prominent mit einer Anzeigenschaltung zu platzieren. Die Onlinekanäle der Funke Gruppe werden ergänzend eingebunden. Weitere Anzeigenplatzierungen sind noch in der Planung.

Der Schwerpunkt der Kampagne sind die Online-Anzeigen. Dabei werden Suchanzeigen bei Google und Apple geschaltet, sowie Displayanzeigen mit dem Ziel der App-Installation, um den digitalen Verkauf zu unterstützen. Außerdem werden potenzielle Kund*innen über YouTube und Meta-Anzeigen (facebook, Instagram) angesprochen. Die Kampagnen starten ab KW 6.

In den eigenen Medien wird der VRR parallel zu den Paid Media Maßnahmen die aktuellen Anlässe aufgreifen und mit facebook und Instagram Postings begleiten, sowie die weiteren Kanäle wie Message of the Day (App), den Newsletter, die Webseite und LinkedIn für die Information einsetzen.

Für die Information der Abonnenten*innen hat der VRR ein Musteranschreiben mit den Juristen der VU abgestimmt und für die individuelle Ausgestaltung den VU zur Verfügung gestellt. Diese sind in der zeitlichen Abfolge ab März für den Versand durch die VU eingeplant. Die Verkehrsunternehmen werden mit Medien in den KundenCentern und auf den Fahrzeugen auf das DeutschlandTicket aufmerksam machen.

Seitens des Kompetenzcenters Marketing und auch über den VDV, wurde eine werbliche Begleitung angekündigt. Der VRR und die Verkehrsunternehmen werden diese, sobald konkrete Informationen dazu vorliegen, für die Fortsetzung der Bewerbung prüfen und ggf. verlängern.

Übersicht der bisher geplanten Bewerbungsphasen:

- Ab KW 6: Social Media, Onlineanzeigen, Message of the Day (App), Newsletter, Webseite und LinkedIn
- Ab KW 10: Mailing durch die Verkehrsunternehmen, Eingang bei Bestandskunden
- Ab KW 11: Radiospot durch VRR und VU
- Ab KW 13: Bewerbung, VU-Medien, Fahrzeugwerbung
- Ab KW 14: Versand der Chipkarte an Bestandskunden geplant
- Ab KW 16: Anzeigenschaltungen in verschiedenen Medien

8. Evaluation

Die Wirkung des DeutschlandTickets soll evaluiert werden. Dies ist Bestandteil der Beschlüsse der offenen Bund-Länder-Arbeitsgruppe vom 27.01.2023. Mit dieser Aufgabe betraut ist der VDV. Gefordert ist dabei auch eine sog. Nullmessung vor dem Start des DeutschlandTickets. Die Kosten für die Evaluation übernimmt der Bund. Auf VDV-Ebene ist eine Arbeitsgruppe Evaluation gegründet worden, in der auch die Landesregierung NRW vertreten ist.

Aktuell befindet sich der VDV im Rebriefing- und Angebotsprozess für die anstehende großvolumige Untersuchung. Ebenfalls in Abstimmung bzw. in Planung mit NRW als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz sind Strukturen für fachliche Begleitung und Berichtswesen gegenüber den VDV-Mitgliedsverbänden und -Mitgliedsunternehmen.