



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
DeutschlandTicket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2023/0514	06.04.2023	3

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	17.04.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	17.04.2023	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	17.04.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	21.04.2023	<input type="checkbox"/>
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	21.04.2023	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

I. Beschlüsse VRR AöR

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgende Beschlüsse zu fassen:

A) Rechtliche Rahmenbedingungen

- a. Der Verwaltungsrat der VRR AöR nimmt die durch das neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes geänderte Rechtslage zur Kenntnis und bittet den Vorstand, in Sachen Einführung und Anerkennung des bundesweit geltenden Tarifs zum DeutschlandTicket im VRR (einschließlich der dazu bundesweit einheitlich erlassenen

Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen) für den Zeitraum bis zum 30. September 2023 dem Gesetz entsprechend und nach eigenem Ermessen zu verfahren.

- b. Der Verwaltungsrat der VRR AöR hebt mit diesem Beschluss seine Beschlüsse vom 17. Januar 2023 zur Einführung des DeutschlandTickets (2. Nachtrag zur Drucksache M/X/2023/0458, Beschluss 1. - Ziffern 1. bis 4 - bis auf weiteres auf. Die Beschlüsse des Verwaltungsrates zur Einführung des Fahrrad-Monatstickets und zum Verzicht auf die Kündigungsgebühr (Beschlüsse 2. und 3. des Beschlussvorschlags zur Drucksache M/X/2023/0458) bleiben unberührt.
- c. Der Vorstand der VRR AöR wird gebeten, im Sitzungsblock September 2023 dem Verwaltungsrat der VRR AöR über den aktuellen Stand der Einführung und Anerkennung des bundesweit geltenden Tarifs zum DeutschlandTicket im VRR einschließlich der auskömmlichen Finanzierung der VRR-Verkehrsunternehmen und/ oder Aufgabenträger zu berichten. Auf dieser Grundlage entscheidet der Verwaltungsrat der VRR AöR abschließend über die Auflösung der Vorbehalte aus dem Beschluss vom 17.01.2023 und die Fortsetzung des Tarifs zum DeutschlandTicket.
- d. 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.

B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

- a. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Richtlinie in der Form einer allgemeinen Vorschrift zur Weiterleitung der Mittel zum Schadensausgleich durch das DeutschlandTicket zu. Diese wird nach Fertigstellung kurzfristig als Nachtrag zu dieser Drucksache nachgereicht. Zudem werden die Ausführungen des nachfolgenden Sachstandsberichtes zur Kenntnis genommen.
- b. Der Bericht zur Einnahmenaufteilung des DeutschlandTickets wird zur Kenntnis genommen.

C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

Der Verwaltungsrat der VRR AöR fasst folgende Beschlüsse:

- 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 im VRR zu einem Pauschalpreis in Höhe von 46,00 Euro ab dem 01.05.2023 angeboten. Die Abo-Variante ist analog DeutschlandTicket monatlich kündbar. Neben der Abo-Variante des Fahrrad Monatstickets wird in Analogie zum Ergänzungsaufpreis der 1. Wagenklasse eine Monatskarten-Variante ab dem 01.05.2023 im VRR eingeführt. Ab dem 01.07.2023 werden zudem das NRW-Fahrradticket für 39,00 € je Monat sowie das NRW-1.Klasse-Ticket für 69,00 € je Monat im monatlich kündbarem Abonnement gemäß DeutschlandTicket-Logik - vorbehaltlich der Zustimmung der regionalen Gremien der Tarifverantwortlichen in NRW - angeboten.
- 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. Überführung des bestehenden VRR-SozialTickets (PST A bzw. kreisweite Gültigkeit) in ein NRW-weit einheitliches SozialTicket-Angebot auf DeutschlandTicket-Basis im Abonnement (monatlich kündbar) im Herbst 2023. Die Einführung des SozialTicket auf DeutschlandTicket-Basis gilt vorbehaltlich der auskömmlichen finanziellen Rahmenbedingungen und vorbehaltlich der Zustimmung des Landes NRW. Für den VRR und seine Partner entsteht durch diese Lösung keine finanzielle zusätzliche Belastung im Vergleich zur bisherigen VRR-SozialTicket-Lösung. Der finale Preis wird NRW-weit einheitlich durch das MUNV abgestimmt und den VRR-Gremien im Juni-Sitzungsblock zum Beschluss vorgelegt.
- d. Das Erreichen von Mindestabnahmemengen bei den FirmenTicket Modellen: FirmenTicket100/100, FirmenTicket-Rabattmodell, Großkunden Rabattmodell und Großkundenvorteilsprogramm wird unter Anrechnung gekaufter DeutschlandTickets bewertet. Ziel ist es, die bisherigen Marktmodelle kurzfristig zu erhalten und perspektivisch weiterzuentwickeln.

- e. Fahrgäste mit dem Tarif eezy.vrr und eezy.nrw zahlen ab 01.05.2023 monatlich maximal 49 Euro. Dieser Deckel gilt für verbundinterne und landesweite Fahrten und wird durch das Land NRW gefördert.
- f. Die landesweite Mobilitätsgarantie für das DeutschlandTicket wird auf 30 Euro tagsüber bzw. auf 60 Euro nachts (20 bis 5 Uhr) festgelegt.

II. Beschluss Zweckverband VRR

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrats Teile A, B, C zu und nimmt den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Einführung des DeutschlandTickets (DT), zur Kenntnis.

III. Kenntnisnahmen VRR AöR

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR, der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Einführung des DeutschlandTickets (DT), zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ___ % / Eigenmittel ___ %)

Personelle Auswirkungen:

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

Diese Vorlage gliedert sich wie folgt:

A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen
 - a. Änderung des Regionalisierungsgesetzes
 - b. Tarifgenehmigungsfiktion
 - c. Stand EU-Notifizierung
2. Mögliche Haftung von Gremienmitgliedern, Ratsmitgliedern, Vorständen infolge der Einführung des DeutschlandTickets

B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

1. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität
2. Einnahmeverteilung

C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

1. Tarif
 - a. Umsetzung DeutschlandTicket
 - b. Bundesweiter Tarifanpassungsmechanismus
 - c. Upgrades zum DeutschlandTicket
 - d. Auswirkungen auf verschiedene Kundensegmente
 - e. Migration der Bestandskunden
 - f. Mobilitätsgarantie
2. Vertrieb
 - a. Umsetzung und Vertriebsstart in den VRR-Apps
 - b. Kontrolle
3. Kommunikation
4. Evaluation

A) Rechtliche Rahmenbedingungen

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 Einführungstermin vorbehaltlich:

- der rechtlichen Prüfung auf Bundesebene und einer positiven EU-Notifizierung
- der Schaffung der notwendigen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen zur Einführung 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 Einführungstermin, 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 Einführung des DT eingehend geprüft.

Der Deutsche Bundestag hat am 16. März 2023 erwartungsgemäß den Gesetzesentwurf zum 9. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit den zuvor politisch verabredeten Anpassungen beschlossen. Dieser Gesetzesbeschluss wurde dem Bundesrat zugeleitet, der darüber am 31. März 2023 abschließend entschieden hat, sodass das Gesetz in den ersten April-Wochen in Kraft treten kann.

Das Regionalisierungsgesetz wird dann – wie berichtet – auch eine sogenannte Tarifanordnung für das Deutschlandticket enthalten:

„Der Tarif ist bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30. September 2023 vorläufig anzuwenden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern beziehungsweise den zuständigen Behörden abgewickelt.“

Zur Höhe des Ausgleichs haben sich Bund und Länder im Rahmen des Koordinierungsrates am 20. März 2023 auf eine Muster-Ausgleichsrichtlinie geeinigt, die eine Fortentwicklung der Corona-Ausgleichsrichtlinien darstellt.

Außerdem hat der Koordinierungsrat am 20. März 2023 die vom VDV befürwortete „Beschlussempfehlung für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des ‚Leipziger Modellansatzes‘“ beschlossen.

Dennoch 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.

Aktuell fehlt allerdings insbesondere noch 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. Nach den Aussagen des Landes ist 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 9. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 01.02.2023 in das Kabinett eingebracht. Das Kabinett hat den Referentenentwurf mit minimalen Änderungen verabschiedet.

Der Deutsche Bundestag hat am 16. März 2023 erwartungsgemäß den Gesetzesentwurf zum 9. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes mit den zuvor politisch verabredeten Anpassungen beschlossen. Dieser Gesetzesbeschluss wurde dem Bundesrat zugeleitet, der darüber am 31. März 2023 abschließend entschieden hat, sodass das Gesetz in den ersten April-Wochen in Kraft treten wird, sofern der Bundespräsident die Fragen zur Verfassungskonformität positiv bewertet.

Das Regionalisierungsgesetz wird dann – wie berichtet – auch eine sogenannte Tarifanordnung für das Deutschlandticket enthalten:

„Der Tarif ist bis zum Erlass entsprechender Regelungen durch die Aufgabenträger, längstens jedoch bis zum 30. September 2023 vorläufig anzuwenden. Der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird von den Ländern beziehungsweise den zuständigen Behörden abgewickelt.“

Diese Regelung hat folgende Bedeutung:

Ein Ausgleich für das Deutschlandticket im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 setzt voraus, dass vorab eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aufgestellt wird.

Eine solche Vorab-Festlegung durch alle Aufgabenträger des ÖPNV und des SPNV war nach allgemeiner Ansicht bundesweit bis zum 1. Mai 2023 nicht mehr zu realisieren. Um diesem rechtlich bedeutsamen Defizit Rechnung zu tragen, wurde auf Initiative

des Verkehrsministers des Landes NRW eine gesetzlich definierte Tarifierordnung vorgeschlagen.

- Mit der Tarifierordnung im Regionalisierungsgesetz soll nunmehr eine vorab festgelegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung für die Verkehrsunternehmen geschaffen werden. Der Europäische Gerichtshof hatte im Urteil vom 8. September 2022 – C-614/20 Lux Express Estonia – entschieden, dass Art. 3 Abs. 2 und Art. 4 Abs. 1 b) die EU-Verordnung 1370/2007 dahin auszulegen sind, dass zuständige Behörden verpflichtet sind, Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die finanziellen Auswirkungen der in einer allgemeinen Vorschrift festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu gewähren.
- Die gesetzliche Anordnung im Regionalisierungsgesetz stellt daher eine beihilferechtliche Grundlage für entsprechende Ausgleichsregelungen dar.
- Die Tarifierordnung im Regionalisierungsgesetz ist befristet bis Ende September 2023. Bund und Länder streben an, dass diese spätestens zum 1. Oktober durch Regelungen im Rahmen der EU-Verordnung 1370/2007 vor Ort abgelöst wird. Ohne eine solche Regelung wäre danach ein Ausgleich für das Deutschlandticket ggf. unzulässig.

Bei dieser Tarifierordnung handelt es sich um einen sogenannten Gesetzesbefehl. Deshalb ist diese Tarifierordnung im VRR durch den Vorstand zwingend umzusetzen. Eine Beschlussfassung des Verwaltungsrats zur Integration des DeutschlandTickets in den VRR-Tarif ist deshalb entbehrlich.

Die von einigen Seiten aufgeworfene Frage der Verfassungsmäßigkeit (insbesondere vom Bundesrechnungshof) dieser Tarifierordnung wegen fehlender Zuständigkeit des Bundes spielt hier keine Rolle. Die Feststellung der Verfassungswidrigkeit eines Gesetzes des Bundes obliegt ausschließlich dem Bundesverfassungsgericht.

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, wovon 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.

Die VRR AöR hat dementsprechend in Abstimmung mit dem AK Recht der KVIV einen entsprechenden Tarifantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Der Vorstand ist zu dieser Frage im ständigen Austausch mit der Bezirksregierung Düsseldorf.

c. Stand EU-Notifizierung

Nach aktuellem Stand wird der Bund kein förmliches Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission einleiten. Eine 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. Dies 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.

2. Mögliche Haftung von Gremienmitgliedern, Ratsmitgliedern, Vorständen infolge der Einführung des DeutschlandTickets

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.

Das von Professor Dr. Oebbecke erarbeitete Gutachten wurde zwischenzeitlich allen Gremienmitgliedern vorgestellt und zugeleitet. Der Landkreistag hat sich den Ergebnissen dieses Gutachtens angeschlossen

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.

Bei der oben beschriebenen Tarifanordnung handelt es sich um einen sogenannten Gesetzesbefehl. Deshalb ist diese Tarifanordnung im VRR durch den Vorstand zwingend umzusetzen.

Eine Beschlussfassung des Verwaltungsrats zur Integration des DeutschlandTickets in den VRR-Tarif ist deshalb entbehrlich. Insofern entfällt bis längstens zum 30. September 2023 eine mögliche Haftung von Gremienmitgliedern und Ratsmitgliedern infolge der Einführung des DeutschlandTicket.

Dieser Gesetzesbefehl endet spätestens am 30. September 2023. Im September 2023 hat der Verwaltungsrat dann allerdings über das DeutschlandTicket zu entscheiden.

B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

1. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität

In einer Bund-/Länder Arbeitsgruppe wurde analog zu der Ausgleichssystematik des Corona-Rettungsschirm und zum 9-Euro-Ticket eine Muster-Richtlinie zur Ausreichung der Mittel an die Aufgabenträger erarbeitet und zwischen Bund und Ländern verabschiedet. Diese Muster-Richtlinie ist von den Ländern in Landesregelungen umzusetzen. Aufgrund seiner Zuständigkeiten ist der VRR sowohl für den SPNV als auch für den ÖSPV-Empfänger der Mittel.

Die Weiterleitung der Mittel soll im VRR über eine Richtlinie in der Form einer allgemeinen Vorschrift erfolgen (Ausnahme: Brutto-Verträge im SPNV). Zur Sicherstellung einer den Bundes-/Landesregelungen entsprechenden Schadensermittlung orientiert sich diese Richtlinie an den Inhalten der vorgenannten Regelungen. Ein Entwurf der Richtlinie befindet sich in der Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und wird zum zweiten Versand den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit diesem Vorgehen ist sichergestellt, dass die Bundes- und Landesmittel zeitnah an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden und damit die Liquidität gesichert ist. Die entsprechenden Bescheide werden von der VRR-Verwaltung vorbereitet, um eine zeitnahe Auszahlung von Mitteln zu gewährleisten.

2. Einnahmeaufteilung

Im Koordinierungsrat von Bund und Ländern wurde für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellsatzes“, am 20.03.2023 folgender Beschluss gefasst:

Die nachfolgenden Beschlusspunkte bilden die zentrale Grundlage für die jeweiligen Beschlussfassungen der 16 Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN. Damit soll bundesweit eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bezug auf die Zuschreibung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.

4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deutlichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.

5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpfbjahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbände und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch im Jahr 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.

6. Parallel werden im Jahr 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbände etc.) geschaffen.

7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschreibung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. 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 Einnahmeverteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmeverteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnahmenverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmezuschreibung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschüssigen Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschland-tickets an Neukunden nicht geben. Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschreibungsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet. Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.

Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.

9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der vorgenannte "Leipziger Modellansatz" welcher ein Konzept zur Umsetzung eines Zuschlagsverfahrens in drei Phasen beinhaltet, sieht eine Zuschlag der Einnahmen auf Bundesländer vor, darunter erfolgt die weitergehende Einnahmeverteilung in den bestehenden regionalen Einnahmeverteilungen der Verbände, etwaiger Landstarife sowie des Deutschlandticketverbundes.

Durch den vereinbarten Einnahmeverhalt je Tarifgeber im Zusammenhang mit der in der Änderung des RegG. vorgesehenen Nachschusspflicht für das Jahr 2023, welche im Jahr 2025 umgesetzt wird, sind spezielle vertragliche Vereinbarungen zur Einnahmeverteilung zum Einführungszeitpunkt am 01. Mai 2023 jedoch nicht zwingend notwendig, da etwaige Verwerfungen durch das DeutschlandTicket durch die vorgenannte Nachschusspflicht abgesichert sind. Somit kann mit Verabschiedung des RegG. am 31.3.2023 der Vorbehalt für das Jahr 2023 aufgelöst werden. 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.

C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

1. Tarif

a. Umsetzung DeutschlandTicket

Der VRR arbeitet weiterhin intensiv an der Einführung des DeutschlandTickets sowie an Lösungen in den verschiedenen Kundensegmenten. Der Handlungsspielraum in den einzelnen Segmenten richtet sich weiterhin nach den Inhalten der Förderrichtlinie bzw. dem geplanten Ausgleich der Mindererlöse. Die Migration der Bestandskund*innen ist am 03.04.2023 planmäßig gestartet. Die Anschreiben hierzu sind bereits im Laufe des Monats März 2023 versandt worden. Die Anpassungen u.a. im Ausbildungsverkehr und die neuen ergänzenden Tarifprodukte zum DeutschlandTicket werden vorbereitet, um Kund*innen 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 finalem Stand 07.03.2023 vor. Die entsprechenden Regelungen werden als Anlage zu den VRR Tarifbestimmungen in den VRR-Tarif aufgenommen.

Hier einige Eckpunkte des Tarifs:

- Der Tag der 1. Gültigkeit ist der 01.05.2023. Der Verkaufsstart wurde einheitlich am Montag, den 03.04.2023, umgesetzt.
- 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 Tarifanpassungsmechanismus

Nach dem Neunten Änderungsgesetzes zur Änderung des RegG ist - wie bereits beim 9-Euro-Ticket - eine Tarifgenehmigungsfiktion enthalten. Mit Rechtswirksamkeit des Regionalisierungsgesetzes und der darin enthaltenen Gesetzesbestandteile, ist ein Tarifantrag bei der Genehmigungsbehörde zunächst nicht erforderlich (siehe auch Teil A.1.a).

Wie auch unter Punkt A.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. Die Antragsstellung ist unter dem Vorbehalt der Änderung des RegG sowie unter Vorbehalt der Zustimmung der VRR-Gremien am 30.03.2023 erfolgt.

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 Verbände 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 werden die bisherigen Produkte der 1. Klasse-Aufpreise zum Umsetzungszeitpunkt des DT zu einem einheitlichen 1. Klasse-Zuschlag i. H. v. 46,00 Euro im VRR angeboten. Im Rahmen der DeutschlandTicket-Systematik werden die Zuschläge als 1. Klasse Monatsticket und als monatlich kündbares persönliches 1. Klasse Aboticket angeboten. Sie werden über digitale Vertriebswege (Chipkarte oder App) sowie analoge Vertriebswege wie Automaten, KundenCenter und in privaten Verkaufsstellen als Papierticket ebenfalls zum Preis von 46,00 Euro/Monat ausgegeben. Die bisherigen Vertriebswege bleiben damit 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 Hundemithnahme in NRW grundsätzlich unentgeltlich erlaubt ist.

Die **Fahrradmitnahme** ist durch den zusätzlichen Kauf eines FahrradTickets oder des neu beschlossenen Fahrrad Monatstickets im monatlich kündbaren Abonnement (Vorlage Nr. M/X/2023/0458) ebenfalls möglich. In Analogie zum 1. Klasse-Zuschlag soll das Fahrrad-Ticket ebenfalls als Monatsvariante ohne Abonnement im VRR angeboten werden.

Im Rahmen der Abstimmung der NRW-Verbünde war beabsichtigt, zum Umsetzungszeitpunkt des DeutschlandTickets und befristet bis zum Ende des Jahrs 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 konnte in einer Sondersitzung des Landesarbeitskreises Nahverkehr NRW am 27.02.2023 nicht getroffen werden.

In der Sitzung des Landesarbeitskreises Nahverkehr NRW am 28.03.2023 konnten sich die Akteure auf die Einführung eines NRW-Fahrradtickets zu 39,00 € je Monat sowie NRW-1.Klasse-Aufschlag zu je 69,00 € je Monat im monatlich kündbarem Abonnement gemäß DeutschlandTicket-Logik einigen. Diese Ergänzungstickets sollen in Koordination durch das KCM voraussichtlich zum 01.07.2023 umgesetzt werden.

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 wurden um das DeutschlandTicket und die Aufpreisprodukte erweitert.

Am 03.04.2023 ist der Verkauf des DeutschlandTickets in der VRR-App und ihren Mandantenshops gestartet, ebenso wie in den klassischen Vertriebswegen. Die VRR-Verkehrsunternehmen berichten von einem regen Kundenzustrom und von einem erfreulichen Neukundeneffekt. Nach dem 1. Verkaufstag konnte eine Neukundenanzahl von 10.000 verzeichnet werden (Stand: 04.04.2023).

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) aufzustocken.

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

Der VRR unterstützt eine DeutschlandTicket-Lösung für SozialTicket-Kunden*innen in NRW. Inhaltlich ist vorgesehen, dass die bisherigen Landesmittel zur Finanzierung der

SozialTicket-Modelle in NRW zukünftig für ein deutschlandweit gültiges SozialTicket genutzt werden. Hierzu hat der externe Gutachter IVV Aachen im Auftrag des MUNV/KCM ein Gutachten erstellt, das als **Anlage** beigefügt ist. Nach Schaffung der finanziellen Rahmenbedingungen, kann die Überführung der VRR-SozialTickets in einem SozialTicket auf DT-Basis mit Zielsetzung ab Herbst 2023 erfolgen. Die tariflichen und vertrieblichen Voraussetzungen werden hierzu parallel vorbereitet.

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

Laut aktueller Abstimmung auf Landesebene soll der eezy-Tarif ab dem 01.05.2023 auf 49,00 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 (= 49,00 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 Kund*innen vorgesehen.

Im VRR-Tarif bestehen bisher bestimmte Mindestabnahmegrenzen für den Vertragsabschluss oder zum Erreichen bestimmter Rabattstaffelungen. Der Erwerb des Deutschland-Tickets 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 FirmenTicket/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 seit März 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.

2. 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 und Vertriebsstart 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 sowohl in der VRR-App als auch in den Mandanten-Apps der Verkehrsunternehmen sowie in der mobil.nrw App seit dem 03.04.2023 mit Gültigkeit ab dem 01.05.2023 erworben werden. Die neuste Version der jeweiligen Apps wurde am 28. März 2023 bereitgestellt. Dies ermöglichte den Kund*innen das Update rechtzeitig vorher zu installieren bzw. dies automatisch durch das Smartphone aktualisieren zu lassen und damit zum Verkaufsstart auf dem aktuellen Stand zu sein. Die Freischaltung des Ticketproduktes erfolgte entsprechend zum 03.04.2023 und ist seitdem durch die Kund*innen kaufbar.

Der Verkaufsstart verlief in den Apps und Ticketshops reibungslos. Dies ist u.a. auf die vorgehaltenen Serverkapazitäten sowie die vorbereitenden Maßnahmen zurückzuführen, die seit dem 9€-Ticket weiter verfeinert wurden.

In den ersten Stunden nach Vorverkaufsstart wurden über alle an das Mandanten-System angeschlossenen Ticketshops/Apps bereits über 1.000 DeutschlandTickets bestellt (Stand: 03.04. 14:30 Uhr).

Diese Bestellungen müssen auch in Verbindung mit den weiteren Vertriebssystemen gesehen werden. Viele aktuelle Kund*innen wurden bereits durch die Verkehrsunternehmen im Rahmen der Migration bestehender Abos angeschrieben und werden in diesem Rahmen auf das DeutschlandTicket umgestellt.

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.

3. 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 hat in zeitlicher Parallelität zudem auch die Schaltung eines Radiospots vorbereitet. Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit einen individualisierten Abbinder zu bestellen, um zusätzlich zur verbundweiten Auspielung 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 sowohl in den Printausgaben als auch in den begleitenden Online-Medien der Verlage sind in der Rheinischen Post und der Bild vorbereitet.

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 sind ab der KW 6 gestartet.

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

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 durch die VU versendet worden. Die Verkehrsunternehmen werden mit Medien in den KundenCentern und auf den Fahrzeugen auf das Deutschland-Ticket aufmerksam machen.

Seitens des Kompetenzcenters Marketing und auch über den VDV, wurde eine werbliche Begleitung angekündigt. Das KCM wird die begleitende Kampagne ab der KW 14 starten. Der VDV hat über den Kampagnenbaukasten Motive bereitgestellt. Eine Mediaplanung hierzu liegt derzeit noch nicht vor.

Übersicht der bisher geplanten Bewerbungsphasen im VRR:

- 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 14: Radiospot durch VRR und VU
- Ab KW 13: Bewerbung, VU-Medien, Fahrzeugwerbung
- Ab KW 14: Versand der Chipkarte an Bestandskunden durch VU geplant
- Ab KW 16: Anzeigenschaltungen in verschiedenen Medien

4. 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.

Der VDV hat die Studie wie auch schon beim 9-Euro-Ticket an das Konsortium der Institute rc research & consulting, Bielefeld, und forsa, Berlin, vergeben.

Zwischen Ende März 2023 und Dezember 2024 werden kontinuierlich Woche für Woche Befragungen in Online-Accesspanels durchgeführt. Der Ansatz ähnelt dabei quantitativ dem der Marktforschung zum 9-Euro-Ticket: 2023 werden 61.500 Interviews, 2024 78.000 Interviews durchgeführt. Davon entfallen ca. 9% allein auf den VRR-Raum.

Eine vom VDV eingeräumte Option zur Aufstockung der Fallzahl ist angesichts der hohen Fallzahl schon in der Basisstichprobe für den VRR-Raum nicht erforderlich. Aufstockungsmöglichkeiten für einzelne Kommunen oder VU sind aufgrund der Erhebungsmethode limitiert. Aufstockungsinteressierte sind im direkten Kontakt mit dem Institut rc, um die Möglichkeiten auszuloten.

Der VRR hat, wie vom VDV angeboten, bei den Instituten sowohl die Lieferung der den VRR betreffenden Systemdatensätze als auch zwei Jahresberichte beauftragt.