



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>DeutschlandTicket</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/X/2023/0588</b>	<b>29.08.2023</b>	<b>15</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	19.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	20.09.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	22.09.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	28.09.2023	<input type="checkbox"/>

### **Beschlussvorschlag:**

#### **I. Beschlüsse VRR AöR**

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

#### **A) Rechtliche Rahmenbedingungen**

- a. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Anwendung des DeutschlandTickets (DT) und den damit verbundenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen als Bestandteil des VRR-Verbundtarifs bis zum 31.12.2023 unter dem Vorbehalt zu, dass das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des ÖPNVG NRW hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage der Zweckbände/der VRR AöR für die Beteiligung an bundesweiten Tarifangeboten abgeschlossen ist und die finanziellen Belastungen aus

Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen infolge der Einführung des DT (wie aktuell) durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum auf der Grundlage der „Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023“ ausgeglichen werden.

- b. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Anerkennung der außerhalb des VRR verkauften DeutschlandTickets jeglicher Art im VRR-Raum bis zum 31.12.2023 unter dem Vorbehalt zu, dass das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des ÖPNVG NRW hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage der Zweckbände/der VRR AöR für die Beteiligung an bundesweiten Tarifangeboten abgeschlossen ist und die finanziellen Belastungen und Auswirkungen infolge des Fehlens einer länderübergreifenden bzw. bundesweiten Einnahmenaufteilung zum DT (wie aktuell) durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum auf der Grundlage der „Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023“ ausgeglichen werden.
- c. 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 Anpassung der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des DeutschlandTickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr (VRR) als Höchsttarif (Deutschland-Ticket-Richtlinie - DT-RL-) vom 21. April 2023“ in Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß **Anlage 1** zu.
- b. Der Verwaltungsrat der VRR AöR unterstützt den Erhalt der Einnahmenaufteilung in der Zuständigkeit der VRR AöR, da hiermit die jeweiligen lokalen und regionalen Besonderheiten zielgerichtet berücksichtigt werden. Das Einnahmenaufteilungssystem im VRR hat sich über die Jahre etabliert und es besteht ein großes Vertrauen in die geleistete Arbeit.

Die KViV Gesellschafterversammlung und der Unternehmensbeirat der VRR AöR unterstützen den Erhalt der Einnahmenaufteilung in der Zuständigkeit der VRR AöR, da hiermit die jeweiligen lokalen und regionalen Besonderheiten zielgerichtet berücksichtigt werden. Das

Einnahmenaufteilungssystem im VRR hat sich über die Jahre etabliert und es besteht ein großes Vertrauen in die geleistete Arbeit.

### **C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation (M)**

- a. Der Verwaltungsrat stimmt der Einführung des DeutschlandTicket Sozial mit einer Preisreduktion von 10 € je Ticket und Monat zum jeweils aktuell gültigen DeutschlandTicket-Preis (aktuell 39,00 € statt 49,00 €) vom 01.12.2023 bis zum 31.12.2023 zu. Das DeutschlandTicket Sozial basiert auf dem Angebot des regulären DeutschlandTickets, inkl. sämtlicher rechtlicher und förderungsbedingter Rand- und Rahmenbedingungen. Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist identisch mit dem der VRR-SozialTicket-Produkte.
- b. Der Beschluss gilt unter dem Vorbehalt, dass das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des ÖPNVG NRW hinsichtlich der Zuständigkeitsfrage der Zweckbände/der VRR AöR für die Beteiligung an bundesweiten Tarifangeboten abgeschlossen ist und die finanziellen Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen infolge der Einführung des DT durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum auf der Grundlage der „Richtlinien Zuwendungen DeutschlandTicket ÖPNV NRW 2023“ und der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen“ (Richtlinien SozialTicket 2011) ausgeglichen werden.

### **II. Kenntnisnahmen VRR AöR**

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR

- a. nehmen den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Weiterführung und weiteren Anerkennung des DeutschlandTickets (DT), zur Kenntnis.
- b. nehmen den Sachstandsbericht zur Verbändeanhörung zur Novelle des ÖPNVG NRW und die VRR-Position hinsichtlich der Koppelung der Förderungen des § 11 (2) ÖPNVG NRW und des § 11a ÖPNVG NRW mit der Weiterführung und weiteren Anerkennung des DeutschlandTickets 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:

#### **Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen**

1. Aktueller Sachstand/Ausgangslage
  - 1.1. Beschlüsse des Verwaltungsrats der VRR AöR
  - 1.2. Ebene EU – Bund
  - 1.3. Ebene Bund – Land
  - 1.4. Ebene Land – VRR
  - 1.5. Ebene VRR – VU
2. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen
  - 2.1. Änderung des Regionalisierungsgesetzes
  - 2.2. Tarifierungspflicht
3. Mögliche Haftung von Gremienmitgliedern, Ratsmitgliedern, Vorständen infolge der Einführung des DeutschlandTickets

## **Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung**

1. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität
2. Regelung der Einnahmenaufteilung
  - 2.1. Einnahmenaufteilung bis zum 31.12.2023
  - 2.2. Überlegungen für die Einnahmenaufteilung im Jahr 2024
  - 2.3. Bundesweite Bestrebungen
  - 2.4. Position der Kooperationsräume zur Einnahmenaufteilung in NRW
3. Anpassung der DeutschlandTicket-Richtlinie des VRR aufgrund des DeutschlandTickets Schule

## **Teil C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

1. Tarif u. Vertrieb
  - 1.1. Verkaufsentwicklungen
  - 1.2. DeutschlandTicket Schule
  - 1.3. DeutschlandTicket Sozial
  - 1.4. SemesterTicket Solidarmodell
2. VDV-Mafo DeutschlandTicket
3. Kommunikation

## **Teil D) Aktuelle Entwicklungen zum DT für das Jahr 2024**

1. Status quo zur Finanzierung des DeutschlandTickets im Jahr 2024
2. Ausblick auf die Beschlussfassung der politischen Gremien im Dezember 2023 für das Jahr 2024
3. Wechselwirkung zwischen dem vorliegenden Entwurf einer Novelle des ÖPNVG NRW mit der Weiterführung des DeutschlandTickets

## **Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen**

### **1. Aktueller Sachstand/Ausgangslage**

#### **1.1. Beschlüsse des Verwaltungsrats der VRR AöR**

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:

- a. der rechtlichen Prüfung auf Bundesebene und einer positiven EU-Notifizierung
- b. 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,
- c. der rechtlich abgesicherten Bereitstellung der erforderlichen Mittel für den Ausgleich aller aus und in Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket entstehenden Mindereinnahmen
- d. der rechtlich notwendigen Absicherung dieser Bereitstellung durch das Land
- e. Weiterhin beschließt der Verwaltungsrat folgendes:
- f. Wenn und soweit sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zum DeutschlandTicket ändern, ist der Verwaltungsrat der VRR AöR unverzüglich damit zu befassen.
- g. 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 Verwaltungsrat der VRR AöR hat in seiner Sitzung am 21.04.2023 wie folgt beschlossen (M/X/2023/0514):

- a. Der Verwaltungsrat 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 seinen Beschluss vom 17. Januar 2023 zum DeutschlandTicket (Drucksache M/X/2023/0458 inkl. aller Nachträge) bis auf weiteres auf.
- 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 stellt 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.

## **1.2. Ebene EU – Bund**

- Bisher keine Notifizierung, Notifizierung ist auch nicht geplant.
- Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zwingend erforderlich: Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV entweder durch „Öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ oder „Allgemeine Vorschrift“
- Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im VRR ist gängige Praxis.

## **1.3. Ebene Bund – Land**

- 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 worden, der darüber am 31. März 2023 abschließend entschieden hat.
- Die von einigen Seiten aufgeworfene Frage der Verfassungsmäßigkeit (insbesondere vom Bundesrechnungshof, zum Teil auch VDV) wegen fehlender Zuständigkeit des

Bundes für den ÖPNV spielt keine Rolle. Die Feststellung der Verfassungswidrigkeit eines Gesetzes des Bundes obliegt ausschließlich dem Bundesverfassungsgericht.

- Die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 24. April 2023 im Bundesgesetzblatt verkündet:

**§ 9 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens Deutschlandticket**

*(1) Die Länder führen ab dem 1. Mai 2023 ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket).*

*Es soll in digitaler Form erhältlich sein und für ein Entgelt zum Zeitpunkt der Einführung von 49 Euro je Monat in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden.*

*Die für die Umsetzung der in Satz 1 genannten Maßnahme erforderliche Zustimmung nach § 39 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Genehmigung nach § 12 Absatz 3 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes gelten für den Zeitraum bis 31. Dezember 2023 als erteilt.*

*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 bzw. den zuständigen Behörden abgewickelt.*

*(2) Den Ländern steht für die Kalenderjahre 2023 bis 2025 für den Ausgleich der durch die Einführung und Umsetzung der in Absatz 1 Satz 1 genannten Maßnahme entstandenen finanziellen Nachteile ein Betrag von 1 500 000 000,00 Euro für jedes Kalenderjahr aus dem Steueraufkommen des Bundes zu.*

*Mit den jährlichen Beträgen beteiligt sich der Bund zur Hälfte an der Finanzierung der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile.*

*Für das Jahr 2023 werden die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile nach den Regelungen der Absätze 7 und 8 ausgeglichen.*

*(3) Der jährliche Betrag nach Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt auf die Länder verteilt:*

*Baden-Württemberg 176 200 000,00 Euro*  
*Bayern 317 500 000,00 Euro*  
*Berlin 135 700 000,00 Euro*  
*Brandenburg 32 800 000,00 Euro*  
*Bremen 20 300 000,00 Euro*  
*Hamburg 86 300 000,00 Euro*  
*Hessen 110 600 000,00 Euro*  
*Mecklenburg-Vorpommern 20 400 000,00 Euro*  
*Niedersachsen 120 000 000,00 Euro*  
*Nordrhein-Westfalen 280 800 000,00 Euro*  
*Rheinland-Pfalz 52 100 000,00 Euro*  
*Saarland 10 300 000,00 Euro*  
*Sachsen 43 000 000,00 Euro*  
*Sachsen-Anhalt 21 700 000,00 Euro*  
*Schleswig-Holstein 52 400 000,00 Euro*  
*Thüringen 19 900 000,00 Euro.*

*(4) Der Betrag für das Jahr 2023 ist zum 15. Mai 2023 zu überweisen. Von den für die Jahre 2024 und 2025 jeweils zur Verfügung zu stellenden Beträgen ist je ein Zwölftel zum 15. Tag eines jeden Monats zu überweisen.*

*(5) Die Länder haben einvernehmlich die in Absatz 3 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die je Kalenderjahr tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anzupassen. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.*

*(6) Die Länder sind für die zweckentsprechende Verwendung der Beträge nach Absatz 3 verantwortlich und weisen dem Bund jährlich, beginnend mit dem Jahr 2023, die Verwendung der Mittel nach Maßgabe der Anlage 8 bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres nach.*

*Nachzuweisen sind die dem jeweiligen Kalenderjahr zuzurechnenden finanziellen Nachteile, unabhängig davon, in welchem Jahr diese haushaltswirksam geworden sind.*

*Bei der Erstellung des Verwendungsnachweises sind Veränderungen der Werte der Vorjahre kenntlich zu machen und zu erläutern.*

*Eine Ergänzung des Bundesanteils durch Regionalisierungsmittel gemäß § 5 sowie Verrechnungen, die dies bewirken, sind nicht gestattet.*

*Nicht oder nicht zweckentsprechend verwendete Mittel sind dem Bund zu erstatten.*

*(7) Für das Kalenderjahr 2023 ist nach Vorlage der endgültigen Daten gemäß Anlage 8 zu prüfen, auf welche Höhe sich der tatsächlich erforderliche Betrag beläuft, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3, die im Jahr 2023 entstanden sind, hälftig auszugleichen.*

*Im Benehmen mit den Ländern beauftragt der Bund eine Wirtschaftsprüferin, einen Wirtschaftsprüfer oder eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit der für die Prüfung erforderlichen Untersuchung der finanziellen Nachteile durch das Deutschlandticket.*

*(8) Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 für das Jahr 2023 nicht ausgereicht hat, um die finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 2 Satz 2 und 3 hälftig auszugleichen, steht den Ländern nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung mit Wirkung zum Jahr 2025 ein Betrag in Höhe der Hälfte des Betrages zu, den die finanziellen Nachteile den Betrag von 3 Milliarden Euro übersteigen.*

*Sollte die Prüfung aufgrund des Absatzes 7 ergeben, dass der Betrag nach Absatz 2 im Jahr 2023 zu hoch war, um die finanziellen Nachteile, die auf das Deutschlandticket zurückzuführen sind, hälftig auszugleichen, steht dem Bund nach Maßgabe einer gesetzlichen Regelung mit Wirkung zum Jahr 2025 ein Betrag entsprechend dem Ergebnis der Prüfung zu.*

*(9) Die Bundesregierung hat jährlich aus den Nachweisen der Länder einen Gesamtbericht zu erstellen, der dem Deutschen Bundestag zugeleitet und veröffentlicht wird.“*

### **Zusammenfassung der Kernelemente des Gesetzes**

- Einführung DT zum 01.05.2023 zum Preis von 49 €,
- Genehmigungsfiktion gültig bis zum 31.12.2023,
- Gesetzesbefehl an die Aufgabenträger gültig bis zum 30.09.2023,
- Nordrhein-Westfalen 280 800 000 €,
- **Nachschusspflicht für 2023 bleibt einem neuen Gesetz vorbehalten**
- Mechanismus zur Preisanpassung ist nicht geregelt
- Einnahmenaufteilung nicht geregelt, Vertriebsprovision nicht geregelt

- Für die Jahre ab 2024 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 aktuell nicht vor.

#### 1.4. Ebene Land – VRR

##### Regelung „Allgemeines DeutschlandTicket“

- Für den Zeitraum vom 01.05. bis zum 30.09.2023 gelten die Tarifanordnung und die Tarifgenehmigungsfiktion gemäß § 1 Absatz 1 Sätze 3 und 4 Regionalisierungsgesetz.
- Für den Zeitraum ab 01.10.2023 wird eine Novellierung des ÖPNVG ausschließlich zur Zuständigkeitsfrage angestrebt. Der Gesetzentwurf befindet sich aktuell in der Anhörung. Die Beschlussfassung des Landtags ist für Anfang September vorgesehen.
- Für den Zeitraum bis 31.12.2023: Finanzierung des Defizits infolge DT bei den Aufgabenträgern durch Runderlass des MUNV:

##### **Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich**

##### **nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023**

##### **in Nordrhein-Westfalen**

##### **(Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023)**

Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

- VII D 3 – 58.53.08-000006 -

vom 21. April 2023

*Inkrafttreten/Außerkräftreten:*

*Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2025 außer Kraft.*

*Gegenstand der Förderung:*

*Die Zuwendungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Nordrhein-Westfalen, deren Ausgaben **in den Monaten Mai bis Dezember 2023** aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der*

*Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.*

- Zusammenfassung der Kernelemente des Erlasses: **Aktuell ist die Finanzierung der Defizite infolge DT nur im Jahr 2023 gesichert.**

#### Regelung „DeutschlandTicket Schule“

Für den Zeitraum bis Ende des Schuljahres 2023/2024 gilt eine Übergangsregelung. Die Finanzierung des Defizits infolge DeutschlandTickets Schule bei den Aufgabenträgern wurde durch Erlass des Landes vom 02. Juni 2023 geregelt.

#### **Hinweise zum Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen**

Gemeinsamer Runderlass  
des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung,  
des Ministeriums für Schule und Bildung und  
des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

vom 02. Juni 2023

#### Regelung „DeutschlandTicket Sozialticket“

Bescheid vom 08.05.2023 der Bezirksregierung Düsseldorf zur Deckung der Ausgaben für Sozialtickets im ÖPNV: Nebenbestimmung Ziffer 4:

**Die Gewährung der Zuwendung erfolgt unter der auflösenden Bedingung, dass ein rabattiertes Deutschlandticket zu max. 39 € angeboten wird.**

Faktisch besteht damit die Verpflichtung der VRR AöR, das DeutschlandTicket Sozial im VRR-Raum einzuführen bzw. anzuerkennen.

## 1.5. Ebene VRR – Verkehrsunternehmen

### Regelung „Allgemeines DeutschlandTicket“

- Für den Zeitraum bis 30.09.2023: Umsetzung des Gesetzesbefehls
- **Gesetzesbefehl ist befristet bis zum 30.09.2023.** Die VU/EVU sind aufgrund der jeweiligen Vergabeunterlagen zur Anwendung des jeweils gültigen VRR-Tarifs verpflichtet. Zwecks Fortbestands und Anerkennung des DT im VRR ist demnach gemäß Satzung ein **Beschluss des Verwaltungsrats** erforderlich
- **Tarifgenehmigungsfiktion ist befristet bis zum 31.12.2023.**
- VRR hat aus Gründen einer rechtssicheren Migration der Bestandskunden Tarifantrag 02/2023 am 29.03.2023 gestellt, Bezirksregierung Düsseldorf hat am 27.04.2023 Zustimmung erteilt, **Befristung bis zum 31.12.2023**
- Für 2024 ist ein neuer Tarifantrag nach Maßgabe der PBefG-Regelungen erforderlich. Voraussetzung dafür: **Beschluss des Verwaltungsrats.**
- VRR hat „Allgemeine Vorschrift“ gemäß Art. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 mit Beschluss des Verwaltungsrats erlassen. **Befristung bis zum 31.12.2023**

#### **Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

#### **über die Festsetzung des DeutschlandTickets**

#### **im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr (VRR) als Höchstarif (DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 21. April 2023**

### Regelung „DeutschlandTicket Schule“

- Tarifantrag wurde am 11.07.2023 gestellt
- Ergänzungsvereinbarungen zu den Schulträgerverträgen wurden abgeschlossen. Diese Ergänzungsvereinbarungen traten mit Wirkung vom 01.08.2023 in Kraft. Die Wirksamkeit dieser Ergänzungsvereinbarungen steht unter der auflösenden Bedingung des Fortbestehens des DeutschlandTickets sowie einer auskömmlichen Finanzierung des DeutschlandTickets Schule.

## 2. 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.

## **2.1. 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. Bundestag und Bundesrat haben zugestimmt.

Die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes wurde am 24. April 2023 im Bundesgesetzblatt verkündet. Das Gesetz ist damit verfassungskonform in Kraft gesetzt worden.

Mit dem 9. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes werden 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.

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, ist nicht auszuschließen, dass ab dem Jahr 2024 den Unternehmen und den Aufgabenträgern ein Risiko von durch Mindereinnahmen aus dem DeutschlandTicket ungedeckter Kosten verbleibt.

## **2.2. Tarifierungspflicht**

Der Gesetzesbefehl zur Tarifierungspflicht gilt nur bis 30. September 2023. Diesem Gesetzesbefehl hat der Vorstand entsprechend umgesetzt.

Für den Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 31. Dezember 2023 ist zur rechtswirksamen Anwendung und Anerkennung des DT nach der AöR-Satzung ein Beschluss des Verwaltungsrats erforderlich.

## **3. 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.

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

Dieser Gesetzesbefehl endet am 30. September 2023. Demzufolge ist nunmehr eine Beschlussfassung des Verwaltungsrats erforderlich. Im September 2023 hat der Verwaltungsrat dann über die Integration des DeutschlandTicket in den VRR-Verbundtarif abschließend zu entscheiden.

Voraussetzung für eine Beschlussfassung ist die Zuständigkeit der verantwortlichen Aufgabenträger. Demnach müssen die verantwortlichen Aufgabenträger gesetzlich ermächtigt sein, über ein bundesweit geltendes Tarifangebot beschließen zu dürfen.

Mit Schreiben vom 22. Juni 2023 hat das MUNV die Anhörung über ein 9. Gesetz zur Änderung des ÖPNV NRW gestartet. Der aktuell vorliegende Gesetzesentwurf sieht folgende Änderung vor:

***Dem § 6 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:  
„Sie können sich an bundesweiten Tarifangeboten beteiligen.“***

Für den Fall, dass diese Änderung Gesetzeskraft erlangt, wäre die Zuständigkeit der VRR AöR und damit die des Verwaltungsrats gegeben.

## **Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung**

### **1. Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität**

Die Finanzierung des DeutschlandTickets richtet sich zwischen Land und VRR nach den Regelungen der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2023)“. Die dort enthaltenen Regelungen bilden die Basis für die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des DeutschlandTickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr (VRR) als Höchsttarif (DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 21. April 2023“ in Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diese Richtlinie regelt die Abwicklung der Ausgleichsleistungen zwischen dem VRR und den Verkehrsunternehmen.

In der Startphase des Jahres 2023 beträgt die Abschlagszahlung der Ausgleichsleistung für das DeutschlandTicket 80 v.H. der Finanzhilfen des Corona-Rettungsschirms und des 9 €-Tickets der Monate Juni bis August 2022. Dies umfasst für den VRR ein Volumen in Höhe von

rund 170,5 Mio. €. Zur Sicherstellung der Liquidität der Verkehrsunternehmen wurden die Mittel je hälftig im Mai und Anfang August 2023 an die Verkehrsunternehmen ausgeschüttet.

Derzeit stellen die Verkehrsunternehmen die Plan-Anträge für die Förderung der Monate Mai-Dezember bis zum 15. September 2023 beim VRR. Hierbei werden die aktuellen Verkaufszahlen und die individuellen Prognosen berücksichtigt. Der VRR bündelt und verifiziert die Anträge und stellt seinerseits einen Antrag auf Förderung bis zum 30. September 2023 bei der Bezirksregierung. Die entsprechenden Mittel, soweit sie die o. g. Abschlagszahlungen übersteigen, erwartet der VRR noch im Jahr 2023.

Bzgl. der Höhe der Finanzierung haben sich Bund und Länder auf eine jeweils hälftige Nachschusspflicht für 2023 verständigt, falls die fixierten Mittel in Höhe von 3 Mrd. € (auch jeweils hälftig durch Bund und Länder) nicht ausreichen. Zur Abwicklung dieser Mittel ist eine gesetzliche Regelung angedacht, die derzeit noch aussteht. Zeitlich ist der Zahlungsfluss in 2025 vorgesehen.

Für das laufende Jahr 2023 mit einer Gültigkeit des DeutschlandTickets seit Mai 2023 wird z.Zt. ein Finanzierungsbedarf in Höhe von 240 Mio. € erwartet. Für ein vollständiges Kalenderjahr bedeutet dieses einen Gesamtfinanzierungsbedarf in Höhe von 360 Mio. €. Die bereits erkennbare Gewinnung von Neukunden wird den Finanzierungsbedarf kontinuierlich leicht absenken. Stand August 2023 gehen wir für das Jahr 2024 von 330 – 350 Mio. € aus.

## **2. Regelung der Einnahmenaufteilung**

### **2.1. Einnahmenaufteilung bis zum 31.12.2023**

Die Einnahmenaufteilung im Jahr 2023 ist dahingehend gelöst, als dass durch den Beschluss des Koordinierungsrates unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände und den vier Branchenvertretungen ein Einnahmenbehalt je Tarifgeber für das Jahr 2023 beschlossen wurde. Hierdurch verbleiben die Verkäufe zum Deutschlandticket innerhalb des VRR-Tarifes und stehen somit der VRR-Einnahmenaufteilung zur Verteilung an die angeschlossenen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Darüber hinaus werden mögliche, entstehende Mindererlöse durch Mittel vom Bund und das Land NRW ausgeglichen, allerdings z.T. erst zeitversetzt im Rahmen der Nachschusspflicht für das Jahr 2023 im Jahr 2025.

### **2.2. Überlegungen für die Einnahmenaufteilung im Jahr 2024**

In den Jahren 2024/2025 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuscheidung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip (Postleitzahlen) 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 (→ welche Einnahmen aus den jeweiligen Bundesländern werden in den anderen Bundesländern vorgefunden). 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 Deutschland Tarif Verbund (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. Bei überschüssigen Einnahmen finden Ausgleichsmaßnahmen auf Basis der Soll-Werte statt. Eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung ist aktuell nicht vorgesehen. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschlagsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet. 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.

### **2.3. Bundesweite Bestrebungen**

Aktuell sind Bestrebungen von Institutionen erkennbar, die Einnahmeverteilung bundesweit zu zentralisieren und damit die bisherigen regionalen bzw. lokalen Einnahmeverteilungsverfahren zu ersetzen, mit dem Argument, dass der deutlich überwiegende Anteil der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket generiert wird. Hierbei wird davon ausgegangen, dass unter Nutzung technischer Systeme (Fahrgastzählsysteme) und Festlegung von € je Personenkilometer die Einnahmeverteilung stattfinden kann. Diese Initiative wird von den, für die Einnahmeverteilung zuständigen Stellen (bundesweit) sehr kritisch begleitet, als aktuell nicht umsetzbar und nicht Ziel führend erachtet.

### **2.4. Position der Kooperationsräume zur Einnahmeverteilung in NRW**

Die Kooperationsräume in NRW (VRR, VRS, AVV und Westfalen Tarif GmbH) und das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) haben sich einvernehmlich dahingehend positioniert, dass unter den derzeitigen Voraussetzungen und dem weiterhin bestehenden Tarifangebot in den Verbänden, eine zentral organisierte, bundesweite Einnahmeverteilung nicht funktionieren kann. Die Einnahmeverteilungsregelungen in den Räumen sind höchst unterschiedlich und berücksichtigen die jeweiligen lokalen und regionalen Besonderheiten, was nicht ohne

weiteres aufzulösen ist, insbesondere auch unter der Berücksichtigung einer Liquiditätssicherung. Selbstverständlich ist allen Beteiligten bewusst, dass sich bei einer Etablierung und nachhaltigen Entwicklung des Deutschlandtickets auch die Einnahmenaufteilung weiterentwickeln muss, wobei es bis zu einer bundesweiten Lösung noch ein weiter Weg ist. Einvernehmen besteht auch bei den Verkehrsunternehmen im VRR das Einnahmenaufteilungsverfahren in den bisherigen Strukturen weiterzuführen.

### **3. Anpassung der DeutschlandTicket-Richtlinie des VRR aufgrund des DeutschlandTickets Schule**

Mit dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 2. Juni 2023 hat das Land NRW Regelung Finanzierung des DeutschlandTickets Schule festgelegt. Demnach wird die Absenkung der Ticketpreise auf 49 € von Bund und Ländern finanziert. Die Rabattierung der Tickets für Selbstzahlende erfolgt durch die bislang im System befindlichen Mittel (= den Betrag von 49 €/Mo. übersteigende Schulträgerzahlungen und Eigenanteile) und – soweit diese nicht ausreichen – durch zusätzliche Mittel des Landes NRW.

Die Verteilung der im System befindlichen Mittel erfolgt über den VRR im Rahmen eines neu zu gründenden Fonds.

Nach ersten Prognosen ist für den VRR-Bereich davon auszugehen, dass die im System befindlichen Mittel nicht zur Finanzierung der Selbstzahlenden ausreichen wird. Hier greift somit die Regelung, dass fehlende Mittel vom Land NRW bereitgestellt werden. Um diesen Mittel rechtskonform an die Verkehrsunternehmen weiterleiten zu können, bedarf es der vorliegenden Ergänzung der bestehenden DeutschlandTicket-Richtlinie des VRR.

## **Teil C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

### **1. Tarif u. Vertrieb**

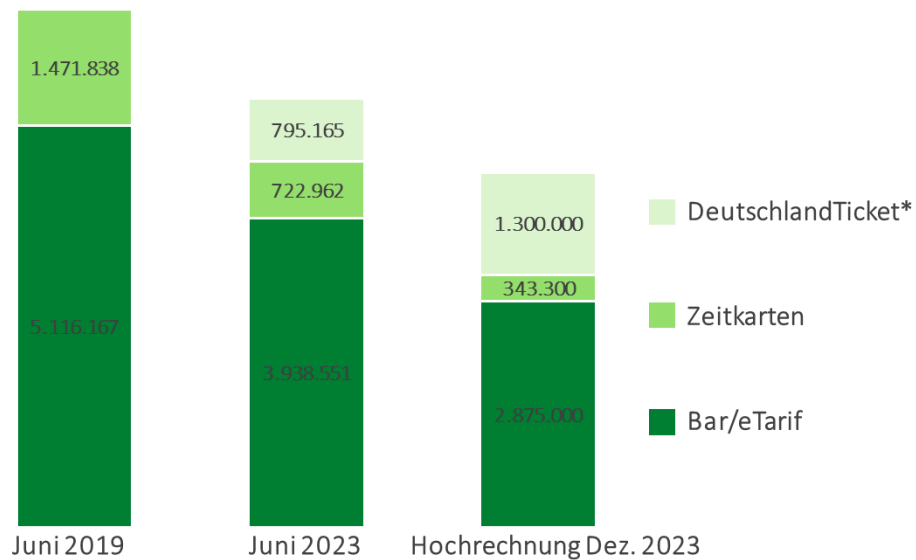
#### **1.1. Verkaufsentwicklungen**

Das DeutschlandTicket wurde in den Monaten Mai und Juni 2023 insgesamt knapp 1,5 Mio. Mal verkauft, davon ca. 7,5 % das DeutschlandTicket Job und 1,4% das DeutschlandTicket SemesterTicket Upgrade.

Es kann davon ausgegangen werden, dass ca. 8 % der Verkäufe an ÖPNV-Neukund\*innen gegangen sind. Zudem wurden ca. 53 % der Verkäufe über Chipkarten getätigt, 47 % über die Apps.

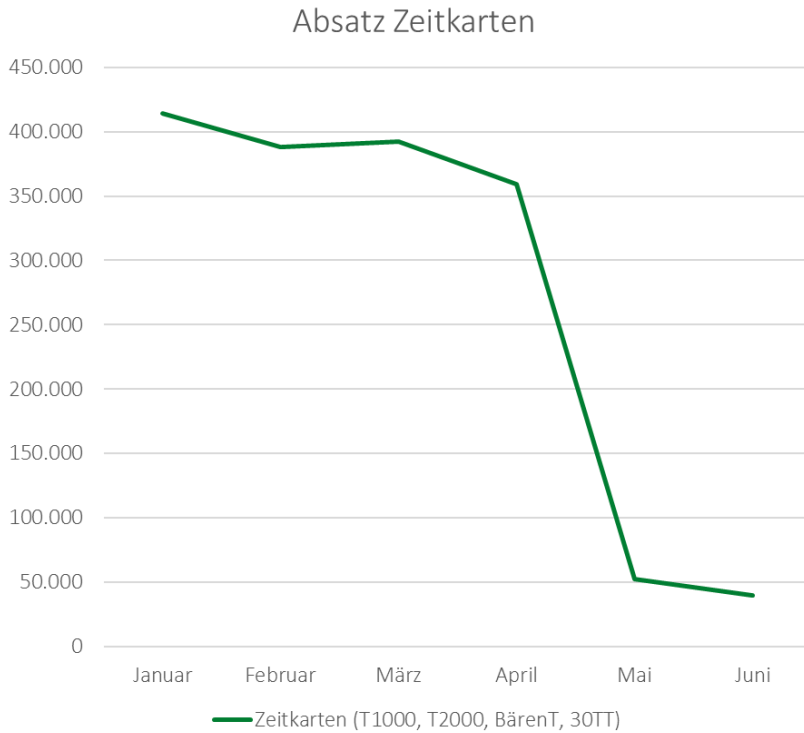
Da ca. 90 % der Bestandsabonnet\*innen in das DeutschlandTicket gewechselt sind, ist der Absatz der Zeitkarten stark gesunken. Gegenüber dem Vergleichsmonat Juni 2019, wurden im Juni 2023 ca. 50% der Zeitkarten abgesetzt. Auch im Bartarif gab es einen Rückgang von über einer Million verkauften Tickets. Da seit dem 01.08.2023 ca. 95 % der Schüler\*innen öffentlicher Schulträger ein DeutschlandTicket Schule besitzen und - unter Vorbehalt der Beschlussfassung der VRR-Gremien - ab dem 01.12.2023 das DeutschlandTicket Sozial eingeführt wird, wird sich der Anteil der VRR-Zeitkarten erwartungsgemäß bis Ende des Jahres weiter reduzieren. Auch im Bartarif werden sich durch weitere Migrationen in DeutschlandTicket-Produkte Reduzierungen ergeben.

### Absatz

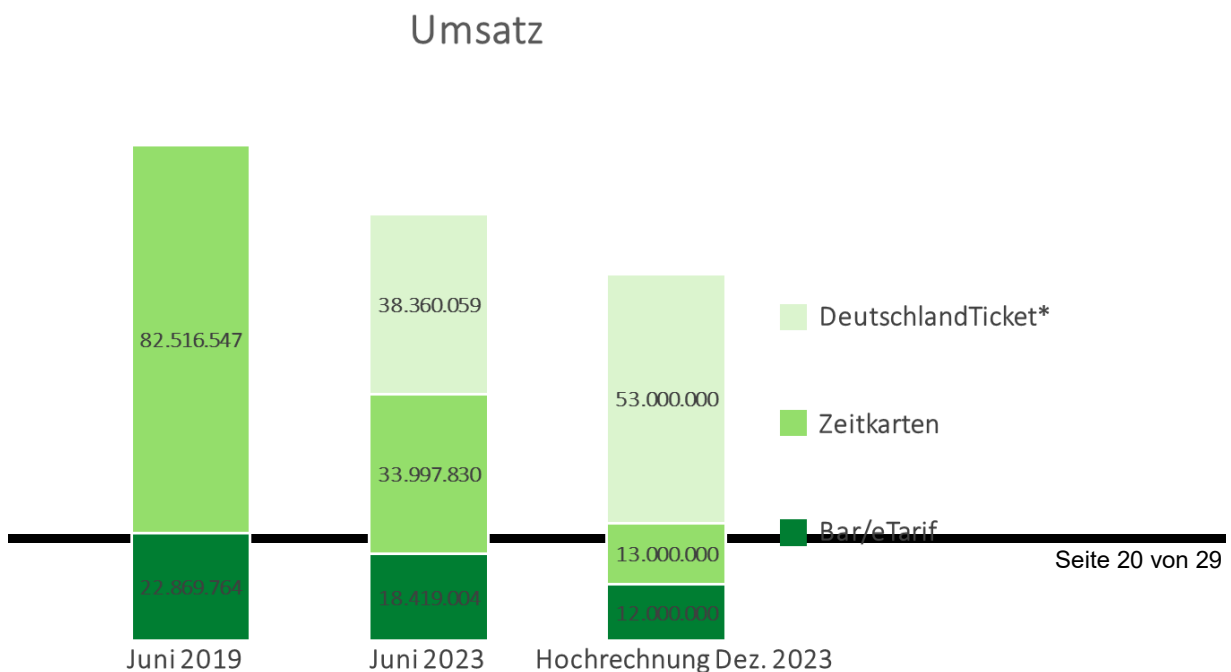


\* Juni 2023 DT, DT Job, DT SemT Upgrade / Dezember 2023 zusätzlich inkl. DT Schule und DT Sozial

Der stärkste Rückgang bei den Zeitkarten wurde mit -96,2 % beim Ticket1000 9 Uhr Abonnement verzeichnet. Der geringste Rückgang von -50,4 % beim Ticket2000 9 Uhr Monatskarte. Es ist davon auszugehen, dass besonders die Übertragbarkeit des Ticket2000 ein Grund für Kund\*innen ist, in ihrem Produkt zu verbleiben.



Der Umsatzanteil des DeutschlandTickets wird schätzungsweise bis Ende des Jahres bei ca. 70 % liegen. Insgesamt sinkt der Gesamtumsatz, da das Preisniveau des DeutschlandTickets unterhalb des Preisniveaus des VRR-Altarifs liegt und Neukund\*innen hauptsächlich über das DeutschlandTicket-Segment erschlossen werden. Das sich daraus ergebene Delta wird durch den Finanzausgleich durch Bund und Land gedeckt. Für das Jahr 2023 besteht eine Nachschusspflicht, für das Jahr 2024 ist das Vorgehen und die Finanzierung noch nicht abschließend geklärt. Bezüglich der Tariffortschreibung ist davon auszugehen, dass die Regelung von 2023 in ähnlicher Form auch für das Jahr 2024 Anwendung finden wird. Voraussichtlich wird es zusätzlich eine Deckelung geben, deren Höhe noch unbekannt ist.



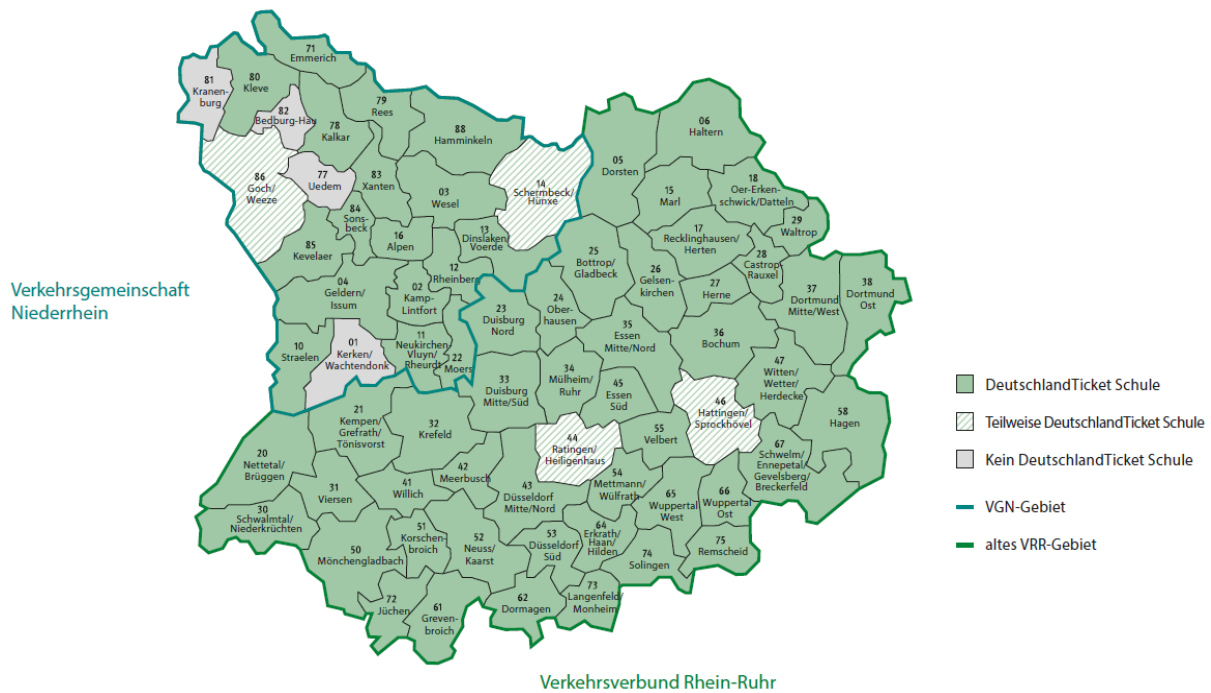
## **1.2. DeutschlandTicket Schule**

### Ausgangslage

Zum Schuljahreswechsel am 1. August 2023 wurde zusätzlich zum VRR-SchokoTicket das DeutschlandTicket Schule eingeführt. Zum Preis von 29,00 Euro monatlich fahren Schüler\*innen damit deutschlandweit. Schulträger schlossen hierzu mit dem abwickelnden Verkehrsunternehmen und der VRR AöR bzw. der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein eine Vertragsergänzung zum SchokoTicket-Vertrag ab. Gemäß eines Runderlasses des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) entscheiden sich Schulträger damit für die Anwendung des DeutschlandTickets Schule an ihren Schulen. An Schulen von Schulträgern, die keine Vertragsergänzung abgeschlossen haben wird weiterhin das SchokoTicket angewendet. Zuletzt wurde im Juni -Sitzungsblock (Vorlage: M/X/2023/0547/1) berichtet.

### Sachstand

Aktuell haben sich 102 von 110 kommunalen Schulträgern für das DeutschlandTicket Schule entschieden. Über 95 % der Schüler\*innen an öffentlichen Schulen wurden umgestellt und können somit die Vorteile des DeutschlandTicket Schule nutzen. Die Karte zeigt die Abdeckung des DeutschlandTicket Schule im VRR-Gebiet.



Der Runderlass des MUNV gilt für das Schuljahr 2023/2024. Parallel arbeitet die VRR AÖR zusammen mit den Partnern in NRW, den Kommunen und Landkreisen sowie den MUNV an einem dauerhaften Folgemodell. Unter dem Vorbehalt einer Anpassung der Schülerfahrkostenverordnung sind neue Kriterien zur Definition von Anspruchsberechtigten denkbar.

### 1.3. DeutschlandTicket Sozial

Die Verkehrsverbünde in NRW und das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) haben gemeinsam ein Ticketangebot für sozial Bedürftige auf Basis des DeutschlandTickets erarbeitet. Der Preis des DeutschlandTicket Sozial ist abhängig vom Preis des regulären DeutschlandTickets und soll einen pauschalen Rabatt von 10,00 € je Ticket und Monat beinhalten. Aktuell beträgt der landesweit einheitliche Preis des DeutschlandTicket Sozial 39,00 Euro. Im Status quo dürfen das DeutschlandTicket, als auch weitere Varianten des DeutschlandTickets gemäß bundesweiter Tarifbestimmungen nur als Abonnement ausgegeben werden. Das DeutschlandTicket Sozial soll ab dem 01.12.2023 auf den Markt kommen und eine Vorverkaufszeit von min. 4 Wochen umfassen. Das DeutschlandTicket Sozial basiert auf dem Angebot des regulären DeutschlandTickets, inkl. sämtlicher rechtlicher und förderungsbedingter Rand- und Rahmenbedingungen. Die Finanzierung des DeutschlandTickets ab dem Jahr 2024 ist zum aktuellen Zeitpunkt noch offen. Daher gilt das Angebot des DeutschlandTicket Sozial zunächst nur bis Ende des Jahres 2023.

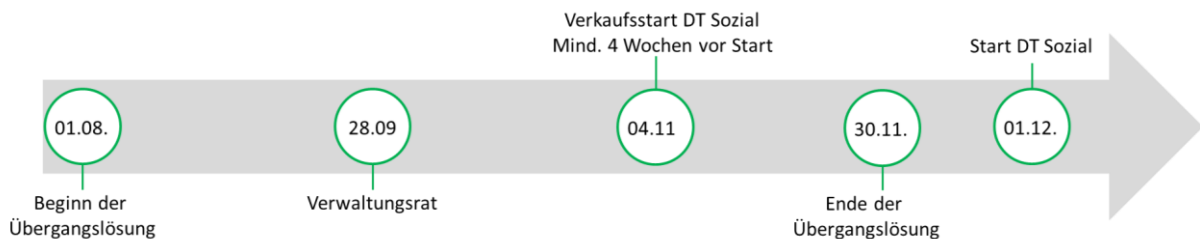
#### Fortführung der VRR-SozialTickets

Das derzeitige VRR-SozialTicket wird als Monatskarte auf Papier und als Abonnement auf Chipkarte ausgegeben. Nach Rücksprache mit dem MUNV müssen alle bisherigen Tarifangebote bestehen bleiben. Hierdurch wird ebenfalls sichergestellt, dass sozial Bedürftige ein vergünstigtes Ticketangebot als Monatskarte ohne Bonitätsprüfung und ohne monatliche Zahlungsverpflichtung erwerben können.

### Anspruchsberechtigtenprüfung

Aktuell wird die Berechtigung zum Erwerb und zur Nutzung des VRR-SozialTickets im Abonnement dem Verkehrsunternehmen durch den/die Kund\*in mittels Vorlage der durch die zuständige Behörde ausgegebenen Trägerkarte (oder Berechtigungsnachweis) dargelegt. Dieser Prozess gilt analog zum Erwerb des DeutschlandTickets Sozial. Um diese Prozesse zu vereinfachen, soll für das DeutschlandTicket Sozial eine digitale Berechtigungsprüfung ermöglicht werden. Die Möglichkeiten einer digitalen Umsetzung werden aktuell eruiert.

### Überblick über die Zeitschiene



### Förderung

Die landesweite Förderung der SozialTickets in NRW basiert auf den „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen“ (Richtlinien SozialTicket 2011). Die NRW-weiten Mittel i.H.v. ca. 40 Mio. Euro pro Jahr werden pro Tarifraum auf Basis der Anzahl der Anspruchsberechtigten je Tarifraum zugeschrieben und innerhalb des Tarifraums auf Basis der Absatzzahlen verteilt. Hierdurch entfallen ca. 21,8 Mio. Euro im Jahr 2023 auf den VRR-Raum. In Abhängigkeit von den Absatzzahlen schwankte der Förderanteil der Landesmittel pro Ticket/je Monat zwischen 12,00 € (Jahr 2019) und 21,00 € (Jahr 2022). Zukünftig sollen die Landesmittel genutzt werden, um den Regelpreis des DeutschlandTickets um 10,00 € pro Ticket/pro Monat zu reduzieren. Die Fördergelder reichen aktuell aus, wenn alle VRR-SozialTicket-Monatskarten und -Abonnement-Kund\*innen ins DeutschlandTicket Sozial wechseln. Zusätzlich wäre eine Neukundenquote von bis zu 30 % abgedeckt. Es ist ein engmaschiges und NRW-weit einheitliches Monitoring der Absatzzahlen geplant. Bei zu hohen Absätzen muss entweder bei der Höhe der Fördergelder oder alternativ beim Preis

auf Landesebene nachjustiert werden. Die „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung der Tarife für Sozialtickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchstarif (Sozialticket-Richtlinie - Soz-RL) in der Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr .1370/2007 -“ wird aktuell überarbeitet. Den VRR-Gremien wird die angepasste Richtlinie S im Dezember-Sitzungsblock 2023 zum Beschluss vorgelegt.

#### Übergangslösung temporäre verbundweite Gültigkeit der VRR-SozialTickets

Bis zum offiziellen Start des DeutschlandTickets Sozial wird für die SozialTicket-Kund\*innen eine Übergangslösung umgesetzt. Gemäß des gemeinsamen Antrages der Fraktionen im VRR-Verwaltungsrat am 16.06.2023, ist die räumliche Gültigkeit des VRR-SozialTickets im Abonnement und als Monatskarte seit dem 01.08.2023 bis zum 30.11.2023 auf den ganzen VRR-Raum ausgeweitet.

Die verbundweite Gültigkeit und die Finanzierungen zum SozialTicket in Dortmund und dem Kreis Recklinghausen gelten als temporär.

#### **1.4. SemesterTicket Solidarmodell**

Die VRR AöR als auch die anderen Verbände in NRW sind im engen Austausch mit dem MUNV. Das MUNV berichtet regelmäßig über den aktuellen Stand der Diskussion auf Regierungsebene um ein bundesweites SemesterTicket. Aus fachlicher Sicht der VRR AöR ist ein SemesterTicket im Vollsolaransatz zielführend. Richtwert wäre ein bundesweit einheitlicher Preis bei ca. 60 % des jeweiligen Ausgabepreises des DeutschlandTickets (entspricht 29,40 € pro Monat). Das Solidarmodell würde das SemesterTicket-Upgrade-Produkt ablösen.

Falls eine Lösung auf Bundesebene nicht absehbar ist, wäre als Alternativlösung für NRW denkbar. Hier würden die Preise der bisherigen VRR- und NRW-Produkte im Preis gesenkt, um ein Preisabstand zum Regelaangebot zu erzielen. Die hierdurch entstehenden Mindererlöse sind Gegenstand des Schadensausgleichs über die Finanzierung des DeutschlandTickets (Landesverordnung vom 21.04.2023: „Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Semestertickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum DeutschlandTicket zur Sicherung des Solidarmodells notwendig ist.“). Ein Absenken wäre auch rückwirkend für das Wintersemester 2023/24 möglich. Das MUNV verweist darauf, die Entwicklungen auf Bundesebene abzuwarten. Im Ausschuss für Tarif und Marketing am 20.09.2023 wird zum aktuellen Stand berichtet.

## 2. VDV-Mafo DeutschlandTicket

### VDV-Marktforschung Deutschland-Ticket

Das zum 01.05.2023 neu eingeführte Tarifprodukt DT wird in seiner Wirkung vom VDV zentral marktforscherisch begleitet. Auftragnehmer ist wie schon beim 9-Euro-Ticket das Konsortium rc Research & Consulting und forsa. Es handelt sich um eine Online-Befragung in Online-Access-Panels, wobei auf den VRR-Raum pro Quartal eine Interviewzahl von grob 2.000 Befragten entfällt – in der Anfangsphase sogar bis zu 2.400.

Die erste Veröffentlichung des VDV zu den bisherigen Befragungsergebnissen wurde am 27.06.2023 bereitgestellt. Betrachtet wurden der Vorverkaufsmonat April 2023 und die ersten Nutzungsmonate Mai/Juni 2023. Grundgesamtheit für die VDV-Marktforschung ist die mobile deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren.

### Die wichtigsten Ergebnisse

#### Marktdurchdringung

- Im Juni 2023 hatten rund 14 % der Bürger\*innen in Deutschland ab 14 Jahren ein gültiges DeutschlandTicket (NRW: 14,8%). Dies ergibt einen rechnerischen Absatz von rund 9 Mio. Tickets.
- Der Neukundenanteil (entspricht beim VDV den „Systemeinsteiger\*innen“) liegt bei 7-8 % und entspricht damit dem Wert, den auch der VRR Anfang Mai im Rahmen seiner Mehrthemenbefragung ermittelt hatte.
- In den Regionsklassen „Metropole“ und „Großstadt“ liegen die DT-Besitzquoten in der jeweiligen Grundgesamtheit bei knapp 30 % bzw. bei 18 %, demnach deutlich über dem bundesweiten Mittelwert. Zudem wird eine zukünftige Kaufabsicht in allen Regionstypen zwischen 11% (ländlicher Raum) und 18% (Städte/Großstädte) geäußert.

#### Vertriebliche Aspekte

- Ungefähr die Hälfte der DT-Abos (im VRR) wurde als Chipkarte ausgestellt (umgestellte Abonnent\*innen sind dort enthalten).
- Ein gutes Drittel hat das DT auf einer Website abgeschlossen, ein Viertel direkt in einer App, die übrigen durch Umstellung im Backoffice, im Rahmen des Großkundenvertriebs oder in Kundenzentren.
- Jede\*r zehnte Nutzer\*in des DT (im Mai/Juni) hat das DT – möglicherweise prophylaktisch – direkt wieder gekündigt. Der Anteil dieser Kündiger ist unter den Wechslern

aus dem Barsortiment erwartungsgemäß deutlich höher (gut 20%) als bei gewechselten Abonent\*innen (knapp 5%). Die verschiedenen „Kauftypen“, z.B. Dauernutzer, Nutzer nur für einzelne Monate, Saisonnutzer usw., werden sich erst im Laufe des Jahres herauskristallisieren.

#### Beurteilung / Kaufmotive

- Besonders gut bewertet werden beim DT die deutschlandweite Gültigkeit (Top2 bei 58%), die Attraktivität insgesamt (Top2 bei 45%) und die verständlichen Bedingungen (41%). Dies passt auch zu Haupt-Kaufgründen „nationale Gültigkeit“ (41% der Käufer), „günstiger Preis“ (36%) und „keine Gedanken machen über Tarifgebiete“ (32%).
- Gründe, ein DT nicht zu kaufen, hängen zentral mit einer zu geringen Nutzungshäufigkeit, schlicht mangelndem ÖPNV-Bedarf/Angebot – gerade im ländlichen Raum – oder anderen Mobilitätspräferenzen zusammen: „Lohnt sich nicht“ (41% der Nichtkäufer), „generell kein Abo-Bedarf“ (38%), „bevorzuge andere Verkehrsmittel“ (26%).

#### Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl und die ÖPNV-Nutzung

- Für Aussagen zur verkehrlichen Wirkung des DT ist es zum aktuellen Befragungsstand, der gerade einmal zwei Monate beleuchtet, viel zu früh. Effekte einer Veränderung von Verkehrsmittelwahlverhalten zeigen sich nicht binnen solch kurzer Zeit. Zudem begannen gleich im Juni in einigen Bundesländern – auch NRW – schon die Sommerferien, die i.d.R. mit untypischen Mobilitätsmustern einhergehen.

### **3. Kommunikation**

Ergänzend zu den Kommunikationsmaßnahmen, die zum Start des DeutschlandTickets in den Monaten April bis Juni 2023 erfolgten, wurden ab Juli 2023 zum Start des neuen Ausbildungsjahres (August 2023) Informationen sowohl über die Social-Media-Kanäle als auch über Online-Anzeigen an die Zielgruppe ausgespielt. Flankierend konnte ein zweiter Radiospot platziert werden.

Für den Start des DeutschlandTickets Schule zum 01.08.2023 wurden Informationen für die Verkehrsunternehmen aufbereitet. Dazu zählen die FAQ, Musteranschreiben, ein Fact Sheet und die Aktualisierung der Webseite. Des Weiteren galt es die Hinweise auch über die Online-Kanäle und Social Media zu platzieren, um die Schüler\*innen und Eltern zu informieren.

#### **Teil D) Aktuelle Entwicklungen zum DT für das Jahr 2024**

##### **1. Status quo zur Finanzierung des DeutschlandTickets im Jahr 2024**

Wie oben beschreiben, haben sich Bund und Länder für das Jahr 2023 auf eine jeweils hälftige Nachschusspflicht verständigt. Für das Jahr 2023 kann daher die Auskömmlichkeit der Finanzierung des DeutschlandTickets angenommen werden. Für das Jahr 2024 liegt eine solche Regelung bis jetzt nicht vor.

Lediglich die bekannte Finanzierungsregelung in Höhe von 3 Mrd. € (auch hälftig Bund und Länder) ist vorgesehen. Ob diese Mittel für eine auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets in 2024 ausreichen können, ist fraglich. Vielmehr wird ohne eine weitere Finanzierungsregelung oder eine Preisanpassung des DeutschlandTickets eine Deckungslücke im Jahr 2024 verbleiben.

Derzeit lässt sich aus öffentlichen Quellen oder Verlautbarungen nicht erkennen, dass insbesondere der Bund bereit wäre, auch für das Jahr 2024 eine hälftige Nachschusspflicht festzulegen. Vielmehr wird auf einen engen Austausch zwischen Bund, Ländern und der Branche verwiesen, um weitere Details einer Umsetzung zu klären.

Die Länder hingegen scheinen einer hälftigen Nachschusspflicht offen gegenüberzustehen, haben in den letzten Monaten deutlich auf die offene Finanzierungsfrage hingewiesen und haben den Bund zu einer Beteiligung der Finanzierung aufgefordert. Insbesondere die Länder NRW und Baden-Württemberg haben entsprechende Initiativen gestartet und sog. „Brandbriefe“ an den Bund gerichtet, um die Weiterführung des DeutschlandTickets sicherstellen zu können.

Jede Verzögerung bei der Entscheidung über die finanzielle Ausgestaltung des DeutschlandTickets im Jahr 2024 sieht der VDV kritisch. Er verlangt vom Bund eine belastbare Entscheidung über eine Nachschusspflicht im Jahr 2024 bis zum 30. September 2023. Andernfalls müsste die Rückabwicklung des DeutschlandTickets angestoßen werden, um finanziellen Schaden von den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger abzuwenden. Entsprechende organisatorische Schritte wäre dann seitens der Verkehrsunternehmen zeitnah einzuleiten.

## **2. Ausblick auf die Beschlussfassung der politischen Gremien im Dezember 2023 für das Jahr 2024**

Im VRR ist die Beschlussfassung zum DeutschlandTicket 2024 für den Dezember-Sitzungsblock 2023 vorgesehen. Die entsprechenden Sitzungen des Verwaltungsrates und der Verbandsversammlung sind für den 6. Dezember 2023 terminiert. Ob bis zu diesem Zeitpunkt die

notwendige Klarheit hinsichtlich der auskömmlichen Finanzierung vorliegt, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Für das Jahr 2023 erwartet der VRR einen Finanzierungsbedarf (Mai- Dez. 23) in Höhe von 240 Mio. €. Auf ein ganzes Jahr hochgerechnet wären das 360 Mio. €. Für das Jahr 2024 liegt die Hochrechnung in einer Spanne von 330 – 340 Mio € Finanzierungsbedarf DT.

Der VRR richtet sich aktuell auf 3 mögliche Handlungsszenarien ein:

- Der Bund entscheidet sich rechtzeitig für eine Nachschusspflicht oder eine auskömmliche Preisanpassung,
- der Bund entscheidet sich gegen eine Nachschusspflicht oder eine auskömmliche Preisanpassung und
- der Bund entscheidet sich für eine Nachschusspflicht oder eine auskömmliche Preisanpassung, diese aber erst kurzfristig vor dem Jahresende.

Alle Szenarien werden in Bezug auf ihre Folgen auf Beratungsbedarf in den VRR-Gremien, rechtliche Auswirkungen und Anpassungsbedarfe in Allgemeiner Vorschrift oder Tarifanträgen sowie die Folgewirkungen auf die Kunden\*innen bewertet und vorbereitet.

### **3. Wechselwirkung zwischen dem vorliegenden Entwurf einer Novelle des ÖPNVG NRW mit der Weiterführung des DeutschlandTickets**

Wie im Sachstandsbericht ausgeführt, hat das Land NRW die Verbändeanhörung zur geplanten Novelle des ÖPNVG NRW gestartet. Besonders erwähnenswert ist hierbei, dass in § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale) und § 11a ÖPNVG NRW (Ausbildungsverkehr-Pauschale) angedacht ist, die Gewährung der Mittel an die Anwendung des „bundesweiten Tarif im Sinne von § 9 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes“ zu koppeln. Würde diese Ergänzung so umgesetzt, wären die Gremien des VRR im Fall einer von Bund und Ländern nicht auskömmlich gestalten Finanzierung des DeutschlandTickets gezwungen, abzuwägen das Ticket dennoch einzuführen, um die o. g. Förderungen nicht zu gefährden. Faktisch wird ihnen damit die Möglichkeit, über die Einführung des DeutschlandTickets zu entscheiden abgesprochen. Der VRR hat entsprechend in seiner Stellungnahme, die dem Sachstandsbericht beiliegt, darauf hingewiesen und einen Änderungsvorschlag unterbreitet. Ob diesem Vorschlag gefolgt wird, oder eine andere Lösung gefunden wird, ist derzeit nicht bekannt. Deutet sich hier eine Entwicklung ab, wird kurzfristig darüber berichtet.

