

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
DeutschlandTicket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2023/0628	17.11.2023	19

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	27.11.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	29.11.2023	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Empfehlung	01.12.2023	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	06.12.2023	<input type="checkbox"/>
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	Entscheidung	06.12.2023	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

Das DeutschlandTicket wird auf der Basis des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06.11.2023 für alle Tarifprodukte fortgesetzt. Der Beschluss setzt weiterhin den rechtverbindlichen und vollumfänglichen Ausgleich der Mindereinnahmen voraus. Die allgemeine Vorschrift der VRR AöR wird verlängert.

Für das solidarische SemesterTicket wird ein zweiteiliger Beschluss vorgelegt, der in Abhängigkeit der bundesweiten Beschlussfassung bis zur Sitzung des Verwaltungsrats der VRR AöR in die Umsetzung gehen soll.

Der Vorstand wird ermächtigt über die Aufhebung der Vorbehalte zu beschließen.

Beschlussvorschlag:

Teil 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

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Anwendung des DeutschlandTickets (DT) zum Preis von 49 Euro/Monat und den damit verbundenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen als Bestandteil des VRR-Verbundtarifs bis zum 30.04.2024 auf der Grundlage des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06.11.2023 und 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 rechtsverbindlich und vollumfänglich ausgeglichen werden
2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Anerkennung der außerhalb des VRR verkauften DeutschlandTickets jeglicher Art zum Preis von 49 Euro/Monat im VRR-Raum bis zum 30.04.2024 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 von vertraglichen Grundlagen zu länderübergreifenden bzw. bundesweiten Einnahmenaufteilung zum DT (wie aktuell) durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum rechtsverbindlich und vollumfänglich ausgeglichen werden.
3. Wenn und soweit sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zum DeutschlandTicket für den Zeitraum bis zum 30.04.2024 ändern, ist der Verwaltungsrat der VRR AöR unverzüglich damit zu befassen.

B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

1. 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 (DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 21. April 2023“ in Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß der **Anlage 1** und nachzureichender Anlage 3 zu.
2. Der Inhalt der allgemeinen Vorschrift für das Jahr 2024 ist maßgeblich von der noch nicht veröffentlichten Richtlinie des Landes NRW abhängig. Daher kann die allgemeine Vorschrift des VRR erst nach Veröffentlichung der Landesrichtlinie finalisiert werden. Die allgemeine Vorschrift wird unmittelbar nach Veröffentlichung der Landesrichtlinie als Tischvorlage (geänderte Anlage 1 und nachzureichende Anlage 3) nachgereicht.

Sofern die Landesrichtlinie nicht rechtzeitig veröffentlicht wird, ermächtigt der Verwaltungsrat den Vorstand der VRR AöR die allgemeine Vorschrift in der Gestalt anzupassen, das mögliche Änderungen umgesetzt werden, die sich aus der noch nicht vorliegenden Landesrichtlinie ergeben, soweit daraus keine negativen materiellen oder rechtlichen Auswirkungen entstehen.

3. Der Beschluss gemäß 2) steht unter dem Vorbehalt, dass 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 rechtsverbindlich und vollumfänglich ausgeglichen werden.

C) Tarif, Vertrieb

1. Der Verwaltungsrat stimmt der Fortführung der DeutschlandTicket-Produktfamilie vom 01.01.2024 bis zum 30.04.2024 zu. Dies beinhaltet die Produkte
 - a. DeutschlandTicket zum Preis von 49 Euro/Monat
 - b. DeutschlandTicket Job zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis
 - c. DeutschlandTicket Schule zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis
 - d. DeutschlandTicket Sozial zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis
 - e. Semesterticket DeutschlandTicket-Upgrade zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis

2. Der Verwaltungsrat stimmt der Fortführung des DeutschlandTicket Sozial mit einer Preisreduktion von 10 € je Ticket und Monat zum jeweils aktuell gültigen DeutschlandTicket-Preis (39,00 € statt 49,00 €) vom 01.01.2024 bis zum 30.04.2024 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.
3. Der Verwaltungsrat der VRR AöR, stimmt der Fortführung des im „Erlass DeutschlandTicket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen“ des Landes Nordrhein-Westfalen dargestellte Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs optional in Ergänzung zum bestehenden SchokoTicket-Modell im VRR zu. Die Entscheidung zur Teilnahme am Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs gemäß Erlass obliegt dem jeweiligen Schulträger. Das Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTicket-Tarifs inkl. sämtlicher rechtlicher und förderungsbedingter Rand- und Rahmenbedingungen ist befristet bis zum Ende des Schuljahres 2023/2024.
4. Der Verwaltungsrat stimmt der Fortführung des Monatsdeckels in eezy.nrw zum jeweiligen Preis des DeutschlandTickets zu.
5. Der Verwaltungsrat der VRR AöR ermächtigt den Vorstand, gemeinsam mit den VRR-Verkehrsunternehmen ein Vertriebskonzept zum DeutschlandTicket zu erarbeiten und umzusetzen, welches insbesondere kommunikative und vertriebliche Maßnahmen enthalten soll, die geeignet sind, die Absatzbasis des DeutschlandTicket zu steigern.
6. Die Beschlüsse gemäß 1) bis 6) stehen 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 vollumfänglich und rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

D) Auflösung der Vorbehalte

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR ermächtigt den Vorstand der VRR AöR, im Rahmen eines Vorstandsbeschlusses förmlich die Auflösung der Vorbehalte festzustellen und die Mitglieder des Verwaltungsrats unverzüglich zu informieren. In diesem Fall wird der Vorstand ermächtigt, alle zur Umsetzung der Beschlüsse erforderlichen Maßnahmen unverzüglich auf den Weg zu bringen.
2. Der Verwaltungsrat beauftragt den Vorstand, für den Fall, dass die Voraussetzungen für die Auflösung der Vorbehalte nicht erfüllt sind, unmittelbar eine Dringlichkeitssitzung des Verwaltungsrats einzuberufen.

Teil 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 nehmen den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Weiterführung und weiteren Anerkennung des DeutschlandTickets (DT), zur Kenntnis.

Leider wurde die Nachschusspflicht für 2024ff. von der Ministerpräsidentenkonferenz abschließend abgewiesen. Stattdessen wurde eine Spitzabrechnung über die Jahre 2023, 2024 und 2025 vereinbart. Damit wurde die Übertragbarkeit der Mittel auch vom Bund bestätigt.

Aus diesem Grund kommt der Prüfung der Auskömmlichkeit eine noch höhere Bedeutung zu.

Die Auskömmlichkeit muss jetzt durch den Bund und die Länder für die Komponenten

- a. Finanzmittel 2024
- b. Übertragung freier Finanzmittel 2023
- c. Potenzielle Tarifmaßnahme DT entschieden durch Bund und Länder

abgesichert werden.

In NRW kommt die Besonderheit hinzu, dass das Land auch die Preise für DT Varianten Schüler, Sozial und Semester gemeinsam mit den Tarifverbänden NRW anpassen müsste.

Über den Status zur Auskömmlichkeit wird die VRR-AöR in den Sitzungsblock Frühjahr und Sommer 2024 jeweils eine Einnahmenprognose abgeben. Sollte im Juli eine Einnahmenlü-

cke in der Prognose 2024 festgestellt werden, muss die VRR-Verwaltung alle Vorbereitung treffen, um spätestens im Herbstsitzungsblock eine Entscheidung über die Zukunft des DT im VRR-Gebiet (Ausgabe und Anerkennung) für 2025ff zu treffen. Hierzu sollte im September 2024 in einer VRR-Sonderpräsidiumssitzung eine konkrete Vorgehensweise vorgeschlagen werden.

Teil III. Beschlüsse Zweckverband VRR

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrats Teile A, B, C, D zu und nimmt den Sachstandsbericht zur Fortgeltung 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:

Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Aktueller Sachstand/Ausgangslage
 - 1.1. Ebene EU – Bund
 - 1.2. Ebene Bund – Land
 - 1.3. Ebene Land – VRR
 - 1.4. Ebene VRR – VU
2. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen

Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

Teil C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

1. Tarif u. Vertrieb
 - 1.1. Verkaufsentwicklungen
 - 1.2. DeutschlandTicket Schule
 - 1.3. DeutschlandTicket Sozial
 - 1.4. Auswirkung DeutschlandTicket SemesterTicket auf das Solidarmodell
 - 1.5. Fortsetzung eezy.Deckel
 - 1.6. Status Einnahmenprognose 2023 und 2024
2. VDV-Mafo DeutschlandTicket
3. Kommunikation

Teil D) Aktuelle Entwicklungen zum DT für das Jahr 2024

Teil E) Muster-Richtlinien vom 16.11.2023

Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Aktueller Sachstand/Ausgangslage

a. Ebene EU – Bund

An der Konstellation auf europarechtlicher Ebene hat sich nichts geändert. Ein Notifizierungsverfahren wurde wegen Ausweglosigkeit nicht weiterverfolgt. Es bleibt bei der im VRR bewährten Praxis der Anwendung der Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

b. Ebene Bund – Land

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

- Einführung DT zum 01.05.2023 zum Preis von 49 €,
- Genehmigungsfiktion gültig bis zum 31.12.2023,
- Gesetzesbefehl zur Anwendung/Anerkennung DT an die Aufgabenträger gültig bis zum 30.09.2023,
- Nordrhein-Westfalen 280.800.000 €,
- Eine Nachschusspflicht für 2024 ist gesetzlich bisher nicht geregelt.

Das Gesetz enthält keinen Mechanismus zur Preisanpassung. Nach erster juristischer Einschätzung wäre zur Sicherstellung eines bundesweit einheitlichen Preises und zur gegenseitigen Anerkennung eine Gesetzesänderung erforderlich. Zudem sind bisher

weitere für die Fortgeltung des DeutschlandTickets wichtige Rand- und Rahmenbedingungen, z.B. Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision, nicht vertraglich geregelt.

In der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 06. November wurden folgende Beschlüsse zum DeutschlandTicket gefasst:

- Bund und Länder begrüßen die positive Entwicklung des DeutschlandTickets, betonen dessen Bedeutung für die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und bekennen sich zum Prinzip der hälftigen Kostenbeteiligung in Höhe von insgesamt drei Milliarden Euro auch für 2024. Sie wollen das Ticket weiterentwickeln, vereinfachen und digitaler machen. Damit sind die dringend erforderliche Bereinigung der Tariflandschaft fortzusetzen und die digitalen Vertriebskanäle weiter auszubauen. Ziel ist es, den ÖPNV in Deutschland weiter zu verbessern und mit einer erfolgreichen Umsteigeoffensive mögliche Finanzierungsdefizite so weit wie möglich zu senken.
- Bund und Länder verständigen sich darauf, im Jahr 2023 zur Verfügung gestellte und nicht verbrauchte Mittel im Jahr 2024 für den Ausgleich der finanziellen Nachteile aus dem DeutschlandTicket einsetzen zu können. Dazu ist das Regionalisierungsgesetz zu ändern. Neben der Verwendung der 2023 nicht in Anspruch genommenen Mittel wird im Gesetz eine Spitzabrechnung für die Jahre 2023 und 2024 festgeschrieben, die nach Vorlage der endgültigen Daten beider Jahre durch die Länder erfolgt. Diese soll ausdrücklich im Jahr 2024 keine Nachschusspflicht zur Folge haben. Bund und Länder beauftragen die Verkehrsministerkonferenz damit, rechtzeitig vor dem 1. Mai 2024 ein Konzept zur Durchführung des DeutschlandTickets ab dem Jahre 2024 vorzulegen. Damit wird eine weitere Nachschusspflicht durch Bund und Länder im Jahr 2024 ausgeschlossen.
- Bund und Länder verständigen sich im Jahr 2024 rechtzeitig über die weitere Finanzierung des DeutschlandTickets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann.

c. Ebene Land – VRR

Für den Zeitraum bis **31.12.2023** ist die Finanzierung des Defizits infolge der Einfüh-

zung des DT seitens des Landes NRW durch diverse Erlasse gesichert (Runderlass des MUNV vom 21. April 2023, 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). Regelungen für den Zeitraum ab 01.01.2024 liegen aktuell nicht vor.

d. Ebene VRR – Verkehrsunternehmen

Die VRR AöR hat den Tarifantrag zum DT am 29.03.2023 gestellt, die Bezirksregierung Düsseldorf hat am 27.04.2023 ihre Zustimmung erteilt. Der Tarif ist befristet bis zum **31.12.2023**.

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 06.04.2023 die Richtlinie in der Form einer allgemeinen Vorschrift zur Weiterleitung der Mittel zum Schadensausgleich durch das DeutschlandTicket erlassen. Diese ist analog zum Tarifantrag befristet bis zum **31.12.2023**.

Für das Jahr 2024 ist ein neuer Tarifantrag nach Maßgabe der PBefG-Regelungen erforderlich. Ebenfalls ist zur Sicherstellung des Defizitenausgleichs eine neue „Allgemeine Vorschrift“ notwendig. Satzungsrechtlich hat dazu der Verwaltungsrat die entsprechenden Beschlüsse zu fassen.

e. Ebene Verkehrsunternehmen – Kunde

Das Rechtsverhältnis zwischen Verkehrsunternehmen und Kunden ist als Beförderungsvertrag im Abonnement zu werten. Die Abonnementbedingungen zum DeutschlandTicket enthalten folgende Wirksamkeitsregelungen:

Die Wirksamkeit dieser Abonnementbedingungen zum DeutschlandTicket ist gebunden an die tatsächliche Einführung des DeutschlandTickets und an die damit einhergehende durchfinanzierte und beschlossene Laufzeit.

Die Abonnementbedingungen zum DeutschlandTicket verlieren ihre Wirksamkeit zum Zeitpunkt der Beendigung des DeutschlandTicket, ohne dass es einer Kündigung bedarf.

2. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen

Die zentrale Fragestellung für die Entscheidungen der VRR-Gremien über die Fortgeltung des DeutschlandTickets ist nach der aktuellen Beschlusslage in den Gremien folgende:

- Ist die Finanzierung des DT aus Finanzmitteln der Länder/des Bundes für 2024 gesichert und ist damit eine Belastung der kommunalen Haushalte ausgeschlossen?
- Reichen die aktuell vorgesehenen Bundesmittel dazu aus?
- Oder ist die Nachschusspflicht des Bundes erforderlich?

Nach den aktuellen Einnahmeprognosen für 2024 reichen die im Regionalisierungsgesetz vorgesehenen Bundesmittel in Höhe von 1.500.000.000,00 € ergänzt um die entsprechenden Landesmittel nicht aus, um das DeutschlandTicket im Jahr 2024 bundesweit zu finanzieren. Der VDV rechnet sogar mit Mehrkosten für das DT in Höhe von 1,1 Mrd. € im Jahr 2024. Zur weiteren Deckung des Finanzierungsbedarfs ist im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz (MPK) eine Tarifmaßnahme für das DT ermöglicht und angekündigt.

Für das Tarifgebiet des VRR ist zu erwarten, dass nach aktueller Prognoselage die aktuell für den VRR vorgesehenen Finanzmittel nicht ausreichen werden (siehe hierzu unter B).

Eine rechtsverbindliche **Nachschusspflicht** seitens des Bundes/der Länder wurde mit dem Beschluss der MPK „im Jahr 2024“ ausgeschlossen.

Im Falle einer Einigung zwischen dem Bund und den Ländern ist eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes erforderlich, da aktuell lediglich eine Nachschusspflicht des Bundes für 2023 vorgesehen ist.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)

§ 9 Unterstützung der Länder bei der Umsetzung des Vorhabens DeutschlandTicket

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

(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.

Nach den Ergebnissen der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06. November 2023 ist eine Nachschusspflicht für 2024 sowohl seitens des Bundes als auch der Länder ausgeschlossen. Es ist stattdessen geplant, die im Jahr 2023 nicht verbrauchten Mittel aus § 9 Regionalisierungsgesetz zur Finanzierung des DeutschlandTickets zu nutzen.

Aktuell gibt es keine belastbaren Zahlen und Daten über die Höhe der im Jahr 2023 nicht verbrauchten Mittel. Der VDV geht derzeit von 700 Mio. € aus, andere Quellen schätzen den Betrag eher auf 600 Mio. €. Eine endgültig belastbare Zahl wird mit großer Wahrscheinlichkeit erst nach der vereinbarten Spitzabrechnung im Jahr 2025 vor-

liegen. Eine daraus ggf. resultierende Nachschusspflicht im Jahr 2024 wurde explizit ausgeschlossen.

Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

Allgemeine Vorschrift

Die Allgemeine Vorschrift (AV) ist befristet bis zum 31.12.2023 und beinhaltet zum großen Teil aus der Richtlinie des Landes übernommene Passagen.

Mit Datum vom 16.11. wurden die „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln“ veröffentlicht. Die wesentlichen Inhalte sind unter Punkt E) dargestellt. Um die AV überarbeiten zu können, muss die für den VRR maßgebliche, neue Landesrichtlinie für 2024 ff. vorliegen. Diese liegt zum Redaktionsschluss dieser Vorlage (17.11.2023) nicht vor.

Finanzierung, Weiterleitung der Mittel und Liquidität

Finanzierung

Für das Verbundgebiet VRR ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung sämtlicher, mit der Einführung des DeutschlandTickets verbundenen Erlösminderungen und entstandener Kosten, die auf den VRR entfallenden Mittel über den *„Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln“* für das Jahr 2023 ohne Nachschusspflicht nicht ausreichend sein werden.

Aus Bundes- und Landesmitteln stehen NRW ca. 562 Mio. € jährlich für die Jahre 2023 bis 2025 zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket zur Verfügung. Unter Berücksichtigung eines Anteils von ca. 45% (→ üblicher Anteil des VRR an Landesmitteln, Betriebsleistung etc.) entfielen auf den VRR ca. 253 Mio.€.

Der Mittelbedarf im VRR für 2023 beläuft sich nach Antragstellung aller Verkehrsunternehmen (Stand 30.09.2023) auf ca. 298 Mio. €. Daraus lässt sich schließen, dass die Mittel auch landesseitig nicht ausreichen werden.

Über die für 2023 beschlossene Nachschusspflicht werden fehlende Mittel zu einem späteren Zeitpunkt (2025) ausgeglichen. Ob und in welcher Höhe Bund und Länder Mittel nachschie-

ßen müssen, und/oder ob es über eine nachträgliche Justierung der Verteilung der Bundesmittel geregelt wird, ist dabei offen.

Nach aktuellem Stand ist die Finanzierung des DT für die Jahre 2024 und 2025 noch nicht abschließend geregelt. Die Sitzung der Ministerkonferenz vom 06.11.2023 hat hierzu kein Ergebnis gebracht und eine abschließende Lösung wurde auf das nächste Jahr bis Ende April vertagt.

Weiterleitung der Mittel/Liquidität

Im Jahr 2023 wurden landesseitig Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen für mögliche, ungedeckte Kosten aus der Einführung des DeutschlandTickets ermittelt, die sich an den Zahlungen für das 9 €-Ticket orientiert haben (80% des gemeldeten Schadens der VU).

In den Monaten Mai und August wurden jeweils ca. 85 Mio. € ausgezahlt, so dass in Summe bisher ca. 170 Mio. € an die Verkehrsunternehmen geflossen sind. Auf Nachfrage des VRR bei der Bezirksregierung wurde mitgeteilt, dass angestrebt wird, weitere Mittel nach Prüfung der Anträge bis zum Ende des Jahres anzuweisen. Leider kann keine Aussage darüber getroffen werden, wie groß die Lücke zwischen pauschaler Zuweisung (170 Mio. €) und beantragter Mittel (298 Mio. €) tatsächlich sein wird. Dies hängt von der Entwicklung in den anderen Räumen ab. Davon ausgehend, dass die Landes- und Bundesmittel nicht ausreichen, ist eine vorläufige Quotierung auf den Mittelbedarf nicht auszuschließen (→ Ausgleich über Nachschusspflicht).

Die Richtlinie des Landes für 2024 ist noch nicht veröffentlicht, insoweit liegen noch keine Informationen über die Auszahlungstermine der Gelder vor. Eine Rückfrage bei der Bezirksregierung war ohne Ergebnis (warten auf die Landesrichtlinie). Bekannt ist nur, dass der Bund seinen Anteil, anders als in 2023 (in einer Summe), den Ländern monatlich zur Verfügung stellt.

Liquiditätsengpässe bei den Verkehrsunternehmen können im Jahr 2024 entstehen, wenn die Mittelbereitstellung von Bund/Land und die zeitliche Abwicklung der Einnahmenaufteilung nicht mit dem Mittelbedarf korrespondiert. Genauere Aussagen hierzu können erst dann getroffen werden, wenn die jeweiligen Richtlinien von Bund und Land erlassen wurden bzw. die Einnahmenaufteilung abschließend vertraglich geregelt ist.

Einnahmenaufteilung

Zur Einnahmenaufteilung wird auf die Beschlussvorlage **M/X/2023/0514** vom 06.04.2023 verwiesen. Aktuell befinden sich Vertragsentwürfe zur Verfahrensregelung in der Abstimmung, in der das Verhältnis von bundesweiter Clearingstelle, Ländern und den Einnahmenaufteilungsverantwortlichen vor Ort geregelt wird.

Der VRR wird das Monitoring der Auskömmlichkeit weiterhin kontinuierlich fortsetzen. Dieses schließt die Betrachtung der ggf. vorhandenen Restmittel anderer Räume beispielsweise mit ein.

Bedingt durch den verbindlichen Ausschluss einer Nachschusspflicht seitens des Bundes und der Länder kommt der Einnahmenaufteilung im Jahr 2024 eine besondere Bedeutung zu, da ein automatischer Ausgleich von Mindereinnahmen infolge der gegenseitigen Anerkennung der Fahrausweise nicht mehr gegeben ist.

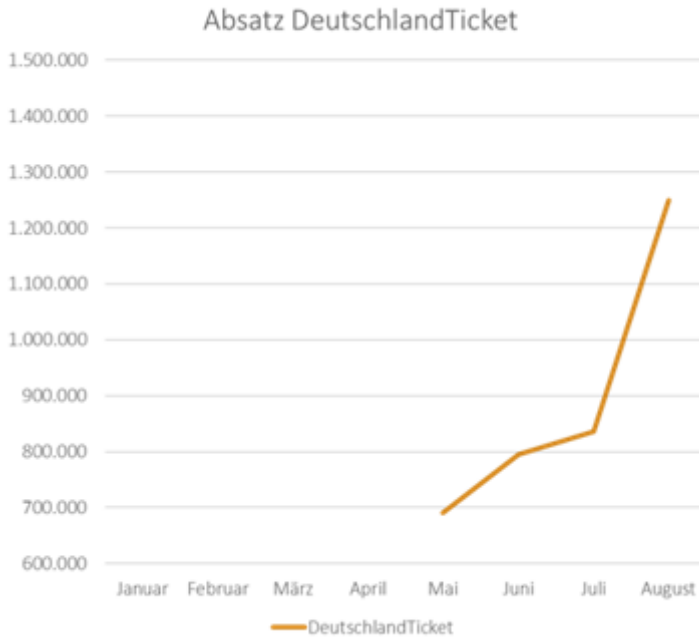
Teil C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

1 Tarif u. Vertrieb

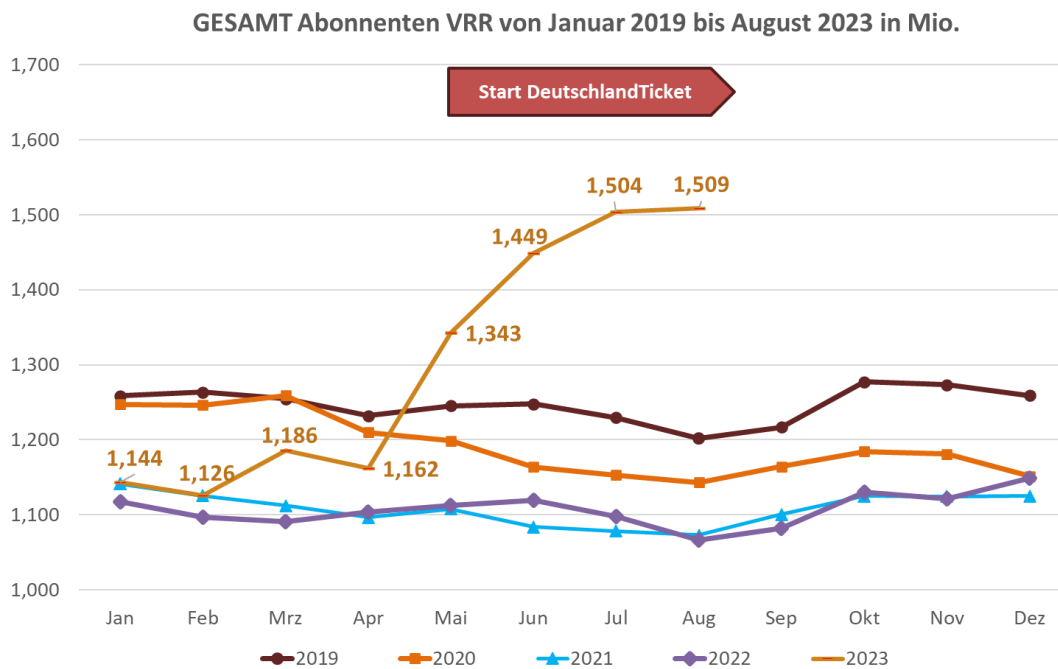
1.1 Verkaufsentwicklungen

Im Mai 2023 wurde das DeutschlandTicket (DT) bundesweit eingeführt. Die VRR AöR ist im Mai 2023 mit den Varianten DeutschlandTicket (49,00 Euro) und DeutschlandTicket Job (46,55 Euro) für Firmenkunden gestartet. Zudem haben Student*innen die Möglichkeit ihr NRW-weit gültiges SemesterTicket zu einem monatlichen Preis von 12,33 Euro auf ein

DeutschlandTicket aufzugraden. Für Schüler*innen wurde das DeutschlandTicket Schule in NRW zum Preis von 29,00 Euro/Monat zum 01.08.2023 eingeführt.



Alle Varianten des DT haben sich in den letzten Monaten stetig positiv entwickelt. Mit Einführung des DeutschlandTicket Schule wurden im August 2023 insgesamt ca. 1,233 Mio. DT-Nutzer*innen verzeichnet.



Die Einführung des DeutschlandTicket hat zu einer massiven Steigerung der Anzahl aller Abonnement-Kund*innen beigetragen, die deutlich über den Absatzzahlen der Vorjahre liegt.

FAHRAUSWEIS		Mai	Juni	Juli	August
Absatz	DeutschlandTicket	632.219	719.824	743.101	761.473
	DeutschlandTicket Job	48.834	62.864	72.485	79.722
	DeutschlandTicket Schule				366.955
	DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	9.177	12.243	20.567	24.448
Einnahmen	DeutschlandTicket	30.978.731	35.271.376	36.411.949	37.312.177
	DeutschlandTicket Job	2.273.223	2.926.319	3.374.177	3.711.059
	DeutschlandTicket Schule				15.657.490
	DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	113.152	150.956	253.591	301.444
Gesamt: Absatz		690.230	794.931	836.153	1.232.598
Gesamt: Einnahmen		33.365.106	38.348.651	40.039.717	56.982.170

1.2 DeutschlandTicket Schule

Zum 01.08.2023 wurde zusätzlich zum VRR-SchokoTicket das DeutschlandTicket Schule auf Basis des Erlasses des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) eingeführt. Die Schulträger im VRR hatten die Wahlmöglichkeit, ihren anspruchsberechtigten Schüler*innen für die Fahrten zur Schule ein SchokoTicket oder ein DeutschlandTicket Schule anzubieten. Die überwiegende Anzahl der Schulträger hat sich für das DeutschlandTicket Schule entschieden und somit nutzen in Summe ca. 95 % der anspruchsberechtigten Schüler*innen diese Variante.

Bei den Selbstzahler*innen ist im August 2023 hierdurch eine Steigerung in Höhe von + 8,6 % der verkauften Stückzahlen im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Die Anzahl der Tickets für die Anspruchsberechtigten ist im August 2023 gegenüber dem Vorjahr leicht um + 1,1 % gestiegen.

Damit verfügen ca. 46 % aller Schüler*innen im VRR-Raum über ein VRR-Aboprodukt (DeutschlandTicket Schule oder SchokoTicket).

Weiteres Vorgehen

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 der Federführung des Kompetenzzentrums Marketing (KCM) wurde das Projekt „Schülerticketreform NRW“ angestoßen. Aktuell wird eine Kooperationsvereinbarung über die Erstellung eines Gutachtens im Zusammenhang mit der Schülerticketreform in NRW zwischen den Verbänden in NRW abgestimmt. Eine Kick-off-Veranstaltung für das Projekt fand am 02.11.2023 statt.

1.3 DeutschlandTicket Sozial

Das DeutschlandTicket Sozial wird am 01.12.2023 zu einem Einführungspreis von 39,00 €/Monat eingeführt. Der Preis liegt damit um 10 Euro unter dem Preis des DT und ist mit diesem verbunden (M/X/2023/0588). Der Ausgleich der Preisreduzierung zum Preis des

DeutschlandTickets erfolgt über Landesmittel. Die Fördergelder können eine Neukundenquote von bis zu 30 % abdecken. Das derzeitige VRR-SozialTicket bleibt gemäß Landesvorgabe vorerst bestehen.

1.4 Auswirkung DeutschlandTicket SemesterTicket auf das Solidarmodell

Aktuell liegen der VRR AöR sechs Kündigungen von SemesterTicket-Verträgen vor, die zum Ende des Sommersemesters 2024 wirksam werden. Dies stellt etwa 55 % der SemesterTicket-Absätze dar und bedeutet ein Risiko von 45 Mio. Euro an Fahrgeldeinnahmen. Perspektivisch sind die gesamten Einnahmen des Studierenden-Segments von etwa 80 Mio. Euro (Prognose 2023) bedroht. Aus Sicht der VRR AöR ist ein bundesweites Solidarmodell erstrebenswert, um die Einnahmen zukünftig abzusichern. Am 06.11.2023 wurde im Rahmen der Ministerpräsidentenkonferenz keine finale Entscheidung mitgeteilt, ob ein solches Modell im Jahre 2024 auf Bundesebene eingeführt wird. Es laufen aktuell weiterhin intensive Gespräche zwischen dem Bund und den Ländern, um eine bundesweite Lösung im Bereich SemesterTicket Solidarmodell für die Studierenden zu ermöglichen. Der aktuelle Sachstand und das weitere Vorgehen auf Basis der Ergebnisse zwischen dem Austausch von Bund und Länder wird im Ausschuss für Tarif und Marketing als Tischvorlage, inkl. Beschlussvorschlag eingebracht.

1.5 Fortsetzung eezy.Deckel

Ausgangslage

Aufgrund der Einführung des DeutschlandTickets wurde beschlossen, zum 01.05.2023 einen 49-Euro-Monatsdeckel in allen eezy-Tarifen in NRW mit Befristung zum 31.12.2023 mit preislicher Bindung an das DeutschlandTicket einzuführen und im September 2023 einer Revision zu unterziehen (s. auch Vorlage M/X/2023/0514). Zur zügigen Umsetzung bereits zum Start des DT wurde festgelegt, alle Fahrten, die unter den Monatsdeckel fallen, zunächst dem NRW-Tarif und damit der NRW-Einnahmeaufteilung zuzuordnen. Die o.g. Revision ergab u. a., dass lediglich eine kleine 2-stellige Anzahl von Fahrgästen den Monatsdeckel erreichen. Der durchschnittliche Umsatz je Fahrgast beträgt ca. 11 Euro pro Monat.

Rahmenbedingungen

Seitens der Verkehrsverbände in NRW wird es auf Dauer für sinnvoll erachtet, regionale Monatsdeckel einzuführen, die in der Einnahmeaufteilung der Systematik, der bereits bestehenden 24-Stunden-Preisdeckel folgen. Somit wird angestrebt, dass Fahrten, die ausschließlich mit dem eezy-Tarif eines einzelnen Verkehrsverbundes durchgeführt wurden und unter den 49-Euro-Deckel fallen, dem Tarif des jeweiligen Verkehrsverbundes zugeordnet werden. Die Umstellung der Systematik des Deckels wird Anpassungen, wie bspw. an den Tarifmodulen,

Vertriebshintergrundsystem und Einnahmeverfahren, nach sich ziehen.

Aufgrund des Aufwands hinsichtlich der Anpassungen unterstützt der VRR den Vorschlag, den Monatsdeckel mit seiner derzeitigen Systematik zum Preis des DeutschlandTickets zunächst zu verlängern. Die entstehenden Mindererlöse werden weiterhin durch das MUNV ausgeglichen. Das KCM NRW leitet einen Abstimmungsprozess zur tariflichen Zuordnung der Fahrten unter dem Monatsdeckel ein und bereitet die notwendigen Anpassungen für eine Umstellung des Monatsdeckels vor.

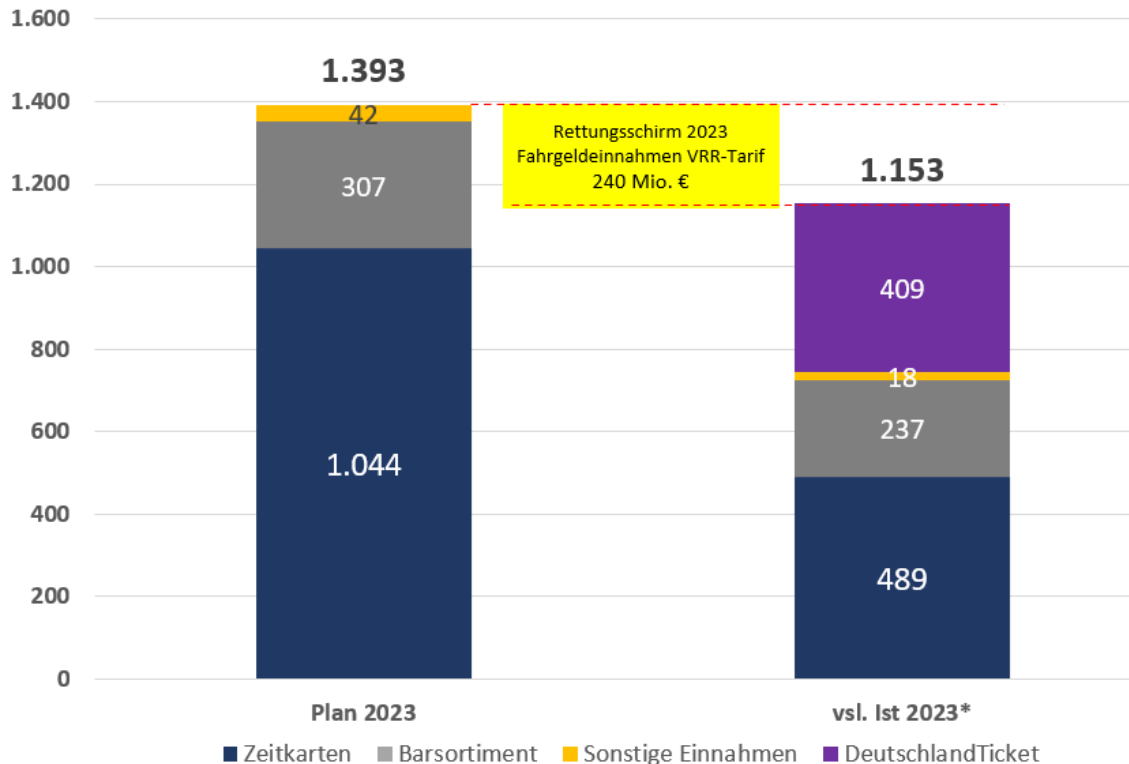
1.6 Status Einnahmenprognose 2023 und 2024

Neben dem DeutschlandTicket haben in den letzten Jahren auch die Corona-Jahre, die Einführung des bundesweit gültigen 9-EuroTickets von Juni bis August 2022 als Teil des Energie-Entlastungspaketes der Bundesregierung und weitere Effekte sowohl die Einnahmen wie auch die Ticketstrukturen im ÖPNV deutlich verändert.

Einnahmenprognose 2023

Um eine quantitative Aussage über den Finanzierungsbedarf 2023 treffen zu können, hat der VRR im Sommer 2023 von allen Verkehrsunternehmen eine Einnahmenprognose abgefragt. Basis dieser Abfrage war die gleiche Systematik wie in den vergangenen Jahren des Corona-Rettungsschirmes. Die Ist-Einnahmen von 2019 wurden mit den jährlichen Preismaßnahmen im VRR dynamisiert und somit ein Plan 2023 gebildet. Ausnahme in diesem Jahr: Da der Startzeitpunkt des DeutschlandTickets im Mai 2023 lag, wurden die Ist-Einnahmen von Januar bis April 2023 gleich Planeinnahmen gesetzt und sind somit nicht rettungsschirmrelevant. Die Ergebnisse der Verkehrsunternehmen wurden auf VRR-Ebene kumuliert und nach dem Durchlaufen der Einnahmeverteilung ausgewiesen. Der Finanzierungsbedarf 2023 beträgt ca. **240 Mio. € für die Fahrgeldeinnahmen VRR-Tarif**. Hinzu kommen hier noch die Mindereinnahmen aus Fremdtarifen, Ansprüche aus Vertriebsanpassungen sowie die SGBIX-Erstattung.

Einnahmewirkung in Mio. €



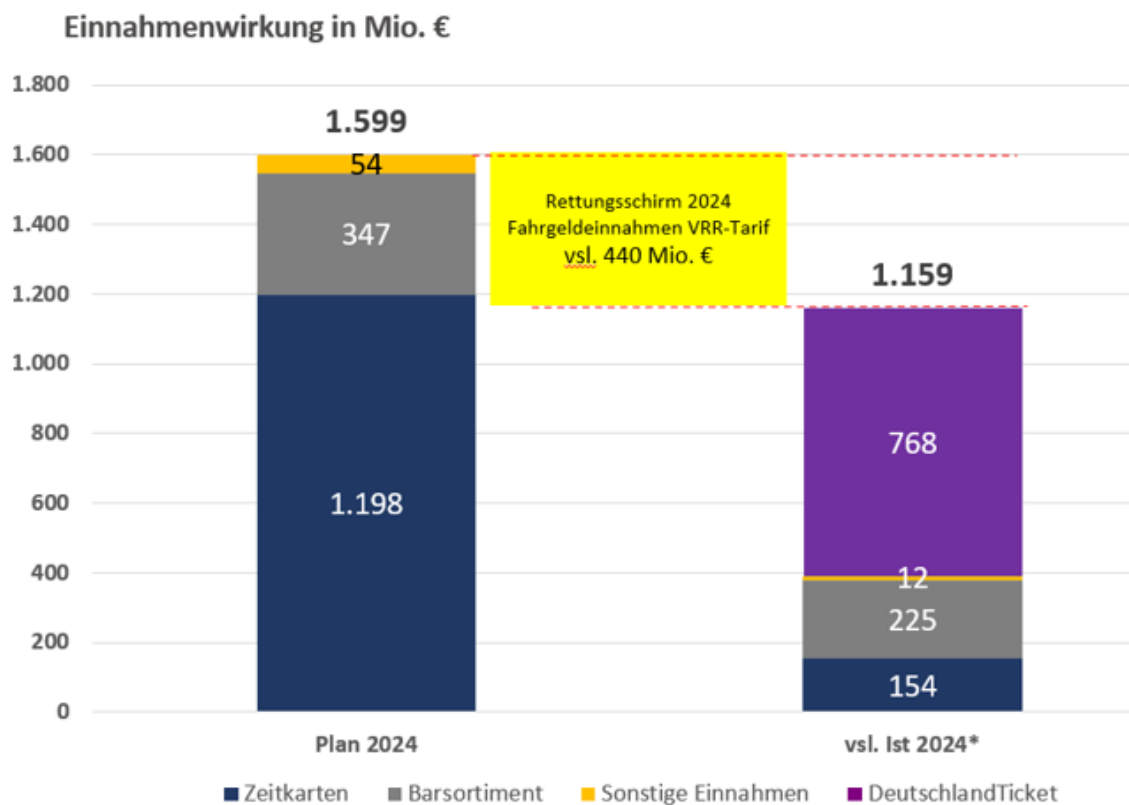
Die Datenbasis für die Prognose „Plan 2023“ basiert auf den Werten aus dem Jahr 2022, die für die DT-Monate Mai bis Dezember dynamisiert und fortgeschrieben wurden.

In den Vorberatungen ergab sich die Frage, wie die Monate Januar bis April 2023 berücksichtigt wurden. Diese Monate sind mit den tatsächlichen Werten sowohl im „Plan 2023“ wie auch im „Ist 2023“ eingegangen. Die Einnahmen im Segment „Sonstige Einnahmen“ umfassen unter anderem KombiTicket-Angebote wie auch Einnahmen im Übergangsbereichen zu anderen Tarifräumen.

Einnahmenprognose 2024

Auch für das Jahr 2024 wurde eine grobe Prognose erstellt. Wie im Jahr 2023 wird auch für das Jahr 2024 zunächst ein Plan 2024 gebildet. Da das DeutschlandTicket bei einer Verlängerung über 2023 hinaus im Jahr 2024 über alle zwölf Monate angeboten wird, muss zunächst der Plan 2023 von Januar bis Dezember mit der VRR-Preismaßnahme fortgeschrieben und danach der Plan 2024 mit der zum 01.01.2024 startenden Preismaßnahme von 9,4 % dynamisiert werden. Gemäß den aktuellen Informationen fließen somit die Monate Januar 2023 bis April 2023 mit den eigentlichen Planwerten ein. Die finale Vorgehensweise wird durch die Förderrichtlinie zum Schadensausgleich DeutschlandTicket bestimmt. Als Planwert 2024 wurden 1.599 Mio. Euro ermittelt.

Für die Prognose im nächsten Jahr wurden die Daten 2023 um ein weiteres Jahr bis Dezember 2024 grob abgeschätzt. Es wird erwartet, dass sich die sehr positive Entwicklung des DeutschlandTickets auch im nächsten Jahr weiter fortsetzt und sich dadurch der Alt-VRR-Tarif negativ entwickelt. Zum aktuellen Zeitpunkt mit den Ist-Daten bis einschließlich August 2023 erwartet der VRR einen **Finanzierungsbedarf bei den Fahrgeldeinnahmen im VRR-Tarif von ca. 440 Mio. Euro für 2024**. Dies ist eine erste frühe Abschätzung, die sich in den nächsten Monaten noch ändern kann. Eine weitere Änderung kann sich durch die finale Ausgestaltung der zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch nicht vorliegenden Förderrichtlinie ergeben. Eine fundierte Aussage wird erst im Sommer 2024 mit der jährlichen Abfrage bei den Verkehrsunternehmen und auf Basis der Verkaufszahlen bis April/Mai 2024 möglich sein.



2. VDV-Marktforschung zum DeutschlandTicket

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 jüngste Veröffentlichung des VDV zu den bisherigen Befragungsergebnissen ist der Bericht bis einschließlich August 2023. Grundgesamtheit für die VDV-Marktforschung ist die mobile deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren.

Die wichtigsten Ergebnisse

Marktdurchdringung

- Von Mai bis August 2023 hatten im Durchschnitt rund 15 % der mobilen Bürger*innen in Deutschland ab 14 Jahren ein gültiges DeutschlandTicket (NRW: 16%).
- Der Neukundenanteil (entspricht beim VDV den „Systemeinsteiger*innen“) liegt bei 7-8 %.
- In den Regionsklassen „Metropole“ und „Großstadt“ liegen die DT-Besitzquoten in der jeweiligen Grundgesamtheit bei knapp 30 % bzw. bei 20 %, demnach deutlich über dem bundesweiten Mittelwert. Zudem wird eine zukünftige Kaufabsicht in allen Regionstypen zwischen 11 % (ländlicher Raum) und 13 % (Städte/Großstädte) geäußert.

Vertriebliche Aspekte

- Gut 80 % der DT-Abos (im VRR) wurden als Chipkarte ausgestellt (umgestellte Abonent*innen sind dort enthalten).
- Bei den Neuabonent*innen verzeichnen wir einen App-Anteil von bis zu 45 %.
- Jede*r zehnte Nutzer*in des DT hat das DT – möglicherweise prophylaktisch – direkt wieder gekündigt. Der Anteil dieser Kündiger ist unter den Wechslern aus dem Bar-sortiment erwartungsgemäß deutlich höher (knapp 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 54 %), die Attraktivität insgesamt (Top2 bei 48 %) und die verständlichen Bedingungen (42 %). Dies passt auch zu Haupt-Kaufgründen „nationale Gültigkeit“ (41 % der Käufer), „günstiger Preis“ (37 %) und „keine Gedanken machen über Tarifgebiete“ (34 %).
- 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“ (42 % der Nichtkäufer), „generell kein Abo-Bedarf“ (38 %), „bevorzuge andere Verkehrsmittel“ (28

%).

Sonstiges

- Preis:
 - 63 % der Befragten halten den Preis für das DT für angemessen, bei den DT-Besitzern sind es sogar $\frac{3}{4}$. Ein Viertel der Befragten empfindet es als zu teuer, unter den DT-Besitzern sind es 20 %.
 - Die Preisbewertung ist erwartbar abhängig vom Äquivalenzeinkommen des Haushalts. Armutsgefährdete Haushalte empfinden das zu 34 % als zu teuer, während es Haushalte mit mittleren/höheren Einkommen nur zu 20 % als zu teuer empfinden. In dieser Hinsicht kann das kommende DT-Sozial sowohl Potentiale erschließen wie auch Abwanderung vermeiden.
- Nutzungsveränderung
 - Drei Viertel der Bartarif-Umsteiger ins DT geben an, den ÖPNV nunmehr intensiver als zuvor zu nutzen. Bei den Abo-Umsteigern immerhin noch 1/3.
 - 6 % der mit DT gemachten Fahrten wären ohne DT mit dem Auto gemacht worden. Dabei sind die Fahrtanlässe für die verlagerten Fahrten vorwiegend alltäglich: Arbeitswege, alltägliche Fahrten, Besuche. Ausflüge u.ä. spielen eine untergeordnete Rolle. Es sind also durchaus erste Verlagerungen in der Alltagsmobilität erkennbar.

3. Kommunikation

Ergänzend zu den Kommunikationsmaßnahmen, die zum Start des DeutschlandTickets sowie des DeutschlandTicket Schule erfolgten, wurde das DeutschlandTicket im August 2023 zum Start des neuen Ausbildungsjahres in der Zielgruppe der jungen Erwachsenen über Social-Media-Kanäle und Online-Anzeigen beworben.

Weiterhin wird das DeutschlandTicket bis Dezember 2023 fortlaufend im Rahmen der VRR App-Kommunikation beworben. Ebenso sind verbundübergreifende Anzeigenschaltungen in Tageszeitungen mit entsprechender Online-Verlängerung im November und Anfang Dezember geplant. Hierbei werden neben dem DeutschlandTicket, das DeutschlandTicket Schule und das DeutschlandTicket Sozial (Start 01.12.2023) beworben.

Für das Jahr 2024 sind zielgruppen- und anlassbezogene Kampagnen zur Kundenbindung und Neukundengewinnung geplant. Die Kampagnenplanung erfolgt hierbei in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen.

Teil D) Aktuelle Entwicklungen zum DeutschlandTicket

1. Im ÖPNVG ist eine Anpassung in Bezug auf die Zuständigkeit der Zweckverbände für bundesweit gültige Tarife erforderlich. Die Landesregierung hat eine entsprechende Gesetzesänderung auf den Weg gebracht. Der Verkehrsausschuss des Landes NRW hat hierzu am 18.10.2023 beraten und einstimmig zugestimmt. Eine Beschlussfassung durch den Landtag wird nach Auskunft des MUNV bis spätestens 01.12.2023 erfolgen.
2. Neben der Ausweitung der Zuständigkeit der Zweckverbände für bundesweit gültige Tarife (Hinwirkungspflicht) wurde u.a. auch eine Regelung zur Ausbildungsverkehrspauschale präzisiert und an die Auswirkungen durch das DeutschlandTicket angepasst.
3. Ziffer 3 des Beschlusses der MPK sieht folgendes vor:

Bund und Länder verständigen sich im Jahr 2024 rechtzeitig über die weitere Finanzierung des DeutschlandTickets einschließlich eines Mechanismus zur Fortschreibung des Ticketpreises, der auch eine Erhöhung beinhalten kann.

Aktuell existiert kein rechtsverbindlicher länderübergreifender Mechanismus zur Preis-anpassung des DT. Hier ist es dringend erforderlich, die Interessen des VRR, insbesondere der Gebietskörperschaften im VRR, in diesen Prozess einzubringen, um finanzielle Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen infolge der Fortsetzung des DT von Anfang auszuschließen.

Teil E) Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16.11.2023

Der VRR AöR hat die zwischen Bund und Länder abgestimmte Muster-Richtlinien am 16.11.2023 erhalten (**Anlage 2**). Die entsprechenden Landesrichtlinie liegt zum Redaktionsschluss dieser Vorlage (17.11.2023) nicht vor. Nach einer ersten Sichtung der in der Muster-richtlinie enthaltenen Inhalte sind folgenden Veränderungen gegenüber der Richtlinie für 2023 festzustellen:

- Die überjährige Finanzierung vom Jahr 2023 zum Jahr 2024, d.h. die finanziellen Mittel aus dem Jahr 2023, die nicht ausgeschöpft wurden, können im Jahr 2024 zum Mindererlösausgleich genutzt werden. Dieses ist auch für die Übertragung

vom Jahr 2024 auf das Jahr 2025 angedacht.

- Es wurden keine zusätzlichen finanziellen Mittel und keine Nachschusspflicht ausdrücklich geregelt.
- Es erfolgt die gemeinsame Betrachtung des zeitlichen Korridors der Jahre 2023 – 2025
- Die Tarifmaßnahmen der Verbände können bis zu einer Höchstgrenze von 8 % für das Jahr 2024 in die Solleinnahmen eingerechnet werden. Über den Deckel hinausgehende Einnahmen ab dem Jahr 2024 bleiben bei den Verbänden bzw. den Verkehrsunternehmen.
- Für die Jahre 2023 und 2024 werden jeweils 1,3 % als pauschaler Ausgleich für Mehrnachfrage aufgeschlagen.
- Der vertriebliche Aufwand zum Vertrieb des DT wird auch für das Jahr 2024 gewährt, allerdings lediglich der zusätzlich durch das DT induzierte vertriebliche Aufwand.
- Eine mögliche Finanzierungslücke soll auf der Basis des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz durch eine moderate Erhöhung des Preises des DT und die zusätzliche Gewinnung von Kunden*innen für das DeutschlandTicket geschlossen werden.
- Die Preisabsenkung der solidarischen SemesterTickets ist als Kollateralschaden des DT weiterhin enthalten.