



# Nahverkehrs-Zweckverband

## Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
<b>DeutschlandTicket</b>			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
<b>NVN</b>	<b>NVN/X/2024/0678</b>	<b>08.03.2024</b>	<b>7</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Entscheidung	19.03.2024	<input type="checkbox"/>

### Beschlussvorschlag:

#### Teil I. Beschlüsse

Die Verbandsversammlung des NVN stimmt den folgenden Beschlüssen des Verwaltungsrates der VRR AöR zu:

#### **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 31.12.2024 auf der Grundlage des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06.11.2023 sowie des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 06.02.2024 unter dem Vorbehalt zu, dass insbesondere 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 31.12.2024 unter dem Vorbehalt zu, dass die Auswirkungen infolge des Fehlens von vertraglichen Grundlagen zur 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 31.12.2024 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 Höchstarif (DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 06. Dezember 2023“ in Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß der **Anlage 1** (siehe S. 12 Nummer 13 „Inkrafttreten“) zu.

## **C) Tarif, Vertrieb**

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Fortführung der DeutschlandTicket-Produktfamilie vom 01.05.2024 bis zum 31.12.2024 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 Sozial zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis, d.h. Preisreduktion von 10 € je Ticket und Monat zum jeweils aktuell gültigen DeutschlandTicket-Preis (39,00 € statt 49,00 €)
  - d. Semesterticket DeutschlandTicket-Upgrade zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis
  - e. solidarisch finanziertes Deutschlandsemesterticket zum Preis von 60% des Preises des DeutschlandTickets, d.h. aktuell 29,40 Euro/Monat. Die Vertragsbindung beträgt mind. ein Semester.

2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Fortführung des **DeutschlandTicket Schule** bis zum 31.12.2024 unter dem Vorbehalt zu, dass das 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 auch für das Schuljahr 2024/25 fortgesetzt wird.
3. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Fortführung des Monatsdeckels in eezy.nrw zum jeweiligen Preis des DeutschlandTickets zu.
4. Die Beschlüsse gemäß 1) bis 3) stehen unter dem Vorbehalt, dass das laufende Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des RegG hinsichtlich der Verwendung der im Jahr 2023 nicht ausgeschöpften Mittel auch zum Ausgleich der Mindereinnahmen durch das DT im Jahr 2024 abgeschlossen ist.

#### **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.
2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR beauftragt den Vorstand der VRR AöR, für den Fall, dass die Voraussetzungen für die Auflösung der Vorbehalte nicht erfüllt sind, unmittelbar eine Dringlichkeitssitzung des Verwaltungsrats einzuberufen.

#### **Teil II. Kenntnisnahme**

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Weiterführung und weiteren Anerkennung des DeutschlandTickets (DT), zur Kenntnis.

#### **Begründung/Sachstandsbericht:**

Diese Vorlage gliedert sich wie folgt:

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

1. Aktueller Sachstand/Ausgangslage
2. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen

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

1. Allgemeine Vorschrift
2. Finanzierung

3. Weiterleitung der Mittel/Liquidität
4. Einnahmeverteilung

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

1. Tarif u. Vertrieb
  - 1.1. Verkaufsentwicklungen
  - 1.2. DeutschlandTicket Schule (NRW)
  - 1.3. DeutschlandTicket Sozial (NRW)
  - 1.4. Deutschlandsemesterticket
  - 1.5. DeutschlandTicket Job
  - 1.6. Fortsetzung eezy-Deckel (NRW)
  - 1.7. Prognose 2024 – Einnahme aus Fahrgeld und Ausgleichsbedarf
  - 1.8. Preisanpassungsmechanismus
2. VDV-Marktforschung DeutschlandTicket
3. Kommunikation

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

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

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

Hinsichtlich der rechtlichen Ausgangslage verweisen wir auf die Drucksache Nr. M/X/2023/0628 aus dem letzten Sitzungsblock. Dort wurden die unterschiedlichen Konstellationen EU-Bund, Bund-Land, Land-VV/VU und VU-Kunde sowie die rechtlichen Rand- und Rahmenbedingungen erläutert und dargestellt. Ergänzend wird auf den Fragenkatalog der CDU-Gruppe im Verwaltungsrat der VRR AöR verwiesen.

##### **2. Schaffung der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen**

Es liegt aktuell ein Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) vom 07.02.2024 vor, in dem analog zur Mail (MUNV) vom 01.12.2023 die Entfristung der Umsetzungsregelungen zum Deutschlandticket empfohlen wird, verbunden mit der „Zusage“ einer auskömmlichen Finanzierung für das Jahr 2024.

Derzeit wird unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen geprüft, ob die Zusagen des MUNV einen ausreichenden Vertrauenstatbestand darstellen.

Wörtlich heißt es in dem Schreiben (Auszug):

*„[...]Die Verkehrsministerkonferenz ist diesem Auftrag nachgekommen und hat eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertreter der Mitglieder und des Hauptamtes des VDV e.V., des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo), mofair e.V. und des Bundesverbands Schienennahverkehr e.V. (BSN) unter Begleitung von Vertreterinnen und Vertretern der Länder gebeten, die deutschlandweit prognostizierten nicht gedeckten Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zu aktualisieren.*

*Nach den vorgelegten Zahlen reichen die von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Mittel auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises aus, um das Deutschlandticket im Jahr 2024 zu finanzieren. Die Verkehrsministerkonferenz hat daher beschlossen, den monatlichen Ticketpreis von 49 Euro im Jahr beizubehalten.*

*Sollte sich auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, dass ein Defizit zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen. Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen ist die in den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 empfohlene Befristung der Umsetzungsregelungen bis April obsolet geworden. Die von der Verkehrsministerkonferenz beschlossenen Maßnahmen stellen sicher, dass die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder jederzeit gewährleistet werden kann. Dies gilt auch für die auf Basis der vorgenannten Muster-Richtlinien erstellten Ausgleichsrichtlinien für Nordrhein-Westfalen.[...].“*

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

Die Ministerpräsidentenkonferenz hat eine Spitzabrechnung über die Jahre 2023, 2024 und 2025 vereinbart. Damit wurde auch die Übertragbarkeit der Mittel vom Bund bestätigt. Aus diesem Grund kommt der Prüfung der Auskömmlichkeit eine hohe Bedeutung zu. Die Auskömmlichkeit muss 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
- d. In NRW kommt die Besonderheit hinzu, dass das Land auch die Preise für DT Varianten Schule und Sozial gemeinsam mit den Tarifverbänden NRW anpassen muss.

Über den Status zur Auskömmlichkeit wird die VRR AöR in den kommenden Sitzungsblöcken kontinuierlich aktualisierte Einnahmenprognosen abgeben. Sollte eine Einnahmenlücke in der Prognose 2024 festgestellt werden, muss die VRR-Verwaltung alle Vorbereitungen treffen, um spätestens im Herbstsitzungsblock eine Entscheidung über die Zukunft des DT im VRR-Gebiet (Ausgabe und Anerkennung) für 2025 ff zu treffen. Hierzu sollte im August/September 2024 in einer VRR-Sonderpräsidiumssitzung eine konkrete Vorgehensweise vorgeschlagen werden.

### 1. Allgemeine Vorschrift

Mit Datum vom 30.11.2023 wurden die „Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2024“ veröffentlicht, gemeinsam mit der Empfehlung des Verkehrsministers Oliver Krischer, die örtlichen Umsetzungsregelung bis zum 30.04.2024 zu befristen, da bis zu diesem Zeitpunkt Klarheit über die weitere Finanzierung des DeutschlandTickets bestehen soll. Die Allgemeine Vorschrift (AV) der VRR AöR ist gemäß dieser Empfehlung zunächst bis zum 30.04.2024 befristet worden und muss daher entfristet werden.

### 2. Finanzierung

Für das Verbundgebiet VRR ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung sämtlicher, mit der Einführung bzw. Weiterführung 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 2023/2024 aus Bundes- und Landesmitteln“* für das Jahr bis Ende 2024 voraussichtlich ausreichend sein werden. Hierbei wird davon ausgegangen, dass sowohl die Zuschuss der Fahrgeldeinnahmen auf die Länder nach dem Postleitzahlenprinzip wie auch der Finanzausgleich für die Regionalisierungsmittel unterhalb der Länder sach- und bedarfsgerecht durchgeführt wird.

Der Mittelbedarf im VRR für 2024 ist in Teil C) Nr. 1.7 gesamthaft dargestellt.

### 3. Weiterleitung der Mittel/Liquidität

Im Jahr 2024 erhält der VRR monatliche Vorauszahlungen in Höhe von 22,5 Mio. Euro (18,1 Mio. ÖSPV und 4,4 Mio. SPNV). Dies entspricht 8 Prozent der im Jahr 2023 vorläufig bewilligten Mittel. Die Richtlinien für Zuwendungen zum Deutschlandticket im ÖPNV in NRW für 2024 sehen ursprünglich monatliche Vorauszahlungen von 9 Prozent der im Jahr 2023 vorläufig gewährten Zuwendung vor. Aufgrund begrenzter Mittel und haushalterischer Vorgaben werden jedoch aktuell nur 8 % ausgezahlt. Die positiven Prognosen legitimieren laut dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW diese

Vorgehensweise. Seitens des Landes wird erwartet, dass der vorläufige Ausgleichsbedarf für 2023 im Laufe des Jahres 2024 sinken wird, bedingt durch eine Neuaufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandtarif. Zudem dürfte die Anwendung der zweiten Stufe der Einnahmenverteilung für das Deutschlandticket zwischen den Ländern im Jahr 2024 den Bedarf im Verhältnis zu 2023 weiter reduzieren. Da die Verfahrensweisen zum Ausgleich der Regionalisierungsmittel der Länder untereinander und die sachgerechte Zuschreibung von Einnahmen auf die Bundesländer (Postleitzahlenverfahren) noch nicht abgeschlossen sind und eine Einigung in den nächsten Wochen nicht zu erwarten ist, ist mit einer deutlichen Liquiditätslücke bei den Verkehrsunternehmen bezogen auf den Ausgleichsbedarf zu rechnen.

#### 4. Einnahmenaufteilung

Die Einnahmenaufteilung (EA) regelt die sachgerechte Verteilung der tatsächlich erzielten Einnahmen entsprechend der Regelungen des Einnahmenaufteilungsvertrages innerhalb des VRR. Im Falle des DT werden die fortgeschriebenen Einnahmen aus dem Jahr 2019 (Soll-Einnahmen) mit den Ist-Einnahmen abgeglichen. Für das Jahr 2023 gilt der Einnahmenbehalt, d.h. jede Tariforganisation behält die tatsächlich erzielten Einnahmen, bis max. zur Höhe der Solleinnahmen. Bei einer negativen Differenz wird der Fehlbetrag aus Bundes- und Landesmitteln ausgeglichen.

Für das Jahr 2024/25 soll mit dem Beschluss des Koordinierungsrates vom 20.03.2023 die 2. Stufe des bundesweiten Clearing-Prozesses umgesetzt werden. Diese sieht vor, dass die Einnahmen aus dem Deutschlandticket anhand der Postleitzahl des Wohnortes in das jeweilige Bundesland und in NRW auch in den jeweiligen Verbund fließen. Innerhalb von NRW soll dann von den zugewiesenen Einnahmen auch ein Vorwegabzug für den NRW-Tarif und den DTV-Tarif erfolgen, damit die Einnahmenverhältnisse innerhalb der Verkehrsträger gewahrt bleiben. Innerhalb des bundesweiten Clearings werden von den jeweiligen Landeseinnahmen noch Anteile abgespalten, um diese dann auf die jeweils anderen Länder zu verteilen. Hierdurch soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Deutschlandtickets auch außerhalb des jeweiligen Wohnortbundeslandes für touristische Zwecke genutzt werden. Innerhalb des Clearings erfolgen dann auch entsprechende Zahlungsausgleiche, mit dem Ziel die Liquidität der Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

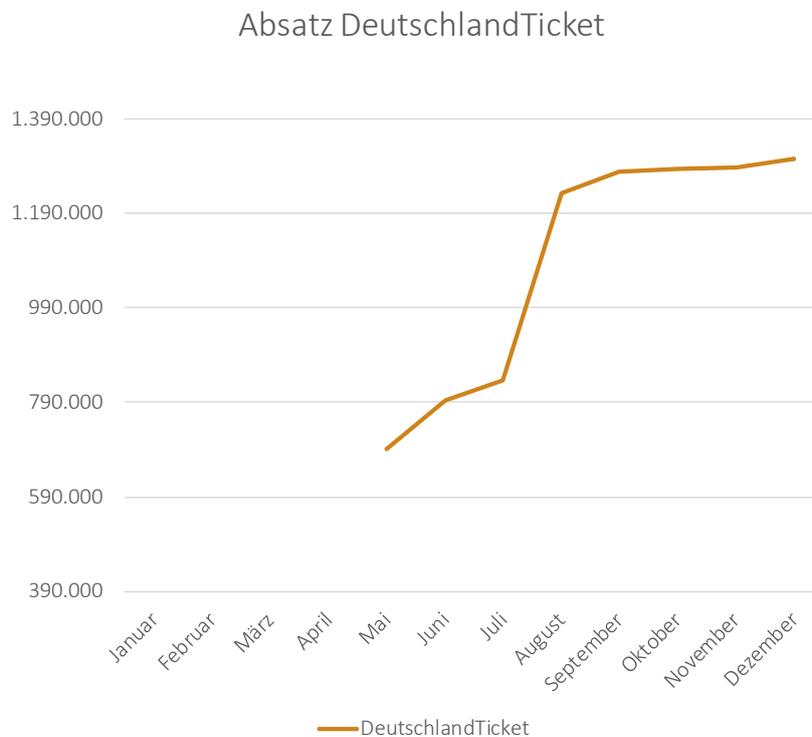
Grundsätzlich wird es zu einem Liquiditätsproblem kommen, da die rechtlichen und formalen Voraussetzungen für einen Zahlungsausgleich zwischen den Verkehrsunternehmen bzw. den Ländern noch nicht abschließend geregelt worden sind.

## Teil C) Tarif, Vertrieb, Kommunikation

### 1 Tarif u. Vertrieb

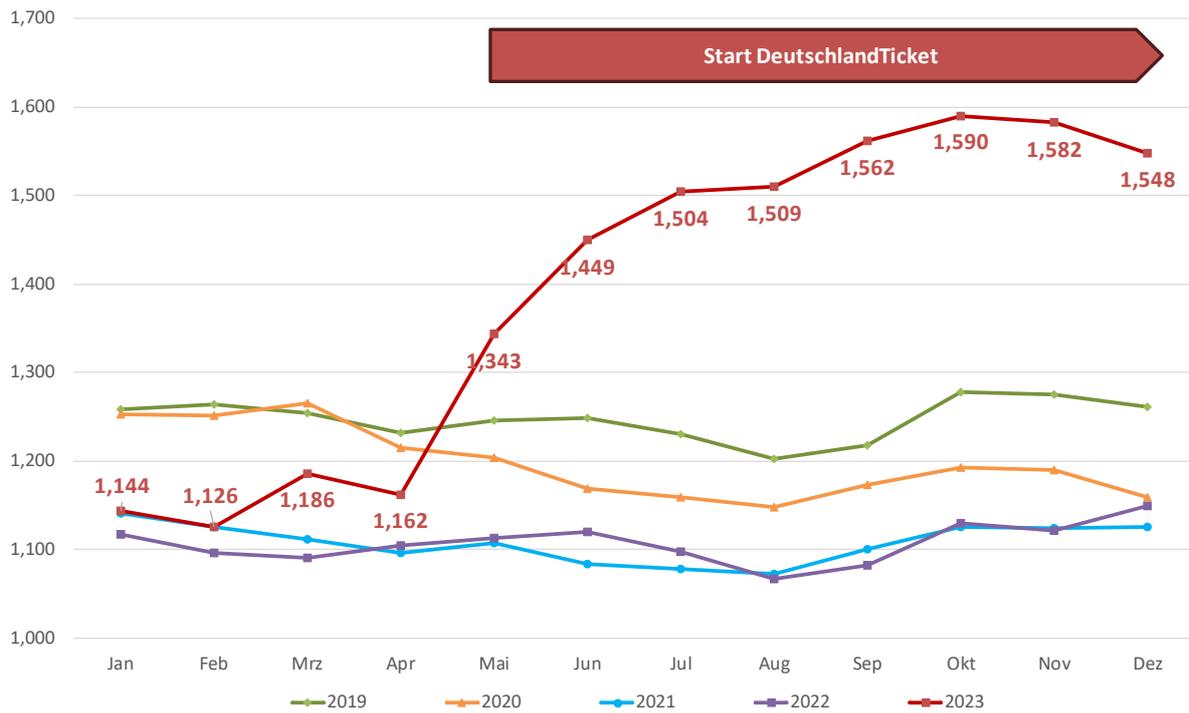
#### 1.1 Verkaufsentwicklungen

Im Mai 2023 wurde das DeutschlandTicket (DT) bundesweit mit den Varianten DeutschlandTicket (49,00 Euro) und DeutschlandTicket Job (46,55 Euro) für Firmenkund\*innen eingeführt. Zudem haben Student\*innen die Möglichkeit ihr NRW-weit gültiges SemesterTicket zu einem monatlichen Preis von 12,33 Euro auf ein DeutschlandTicket upzugraden. Für Schüler\*innen wurde das DeutschlandTicket Schule in NRW zum Preis von 29,00 Euro/Monat zum 01.08.2023 eingeführt und im Dezember 2023 folgte das DeutschlandTicket Sozial zum Preis von 39,00 Euro/Monat für Sozialhilfeberechtigte im VRR.



Die Gesamtzahl der DT hat sich in den letzten Monaten insgesamt positiv entwickelt. Mit Einführung des DeutschlandTicket Schule im August 2023 und der Einführung des DeutschlandTicket Sozial im Dezember 2023 nutzten insgesamt am Ende des Jahres 2023 ca. **1,304 Mio. Kund\*innen** eine der angebotenen DeutschlandTicket-Varianten. Die Summe aller Stammkunden mit VRR-Tickets ergibt eine Gesamtzahl von 1,548 Mio. Kunden\*innen.

Gesamt Abonent\*innen VRR von Januar 2019 bis Dezember 2023 in Mio.

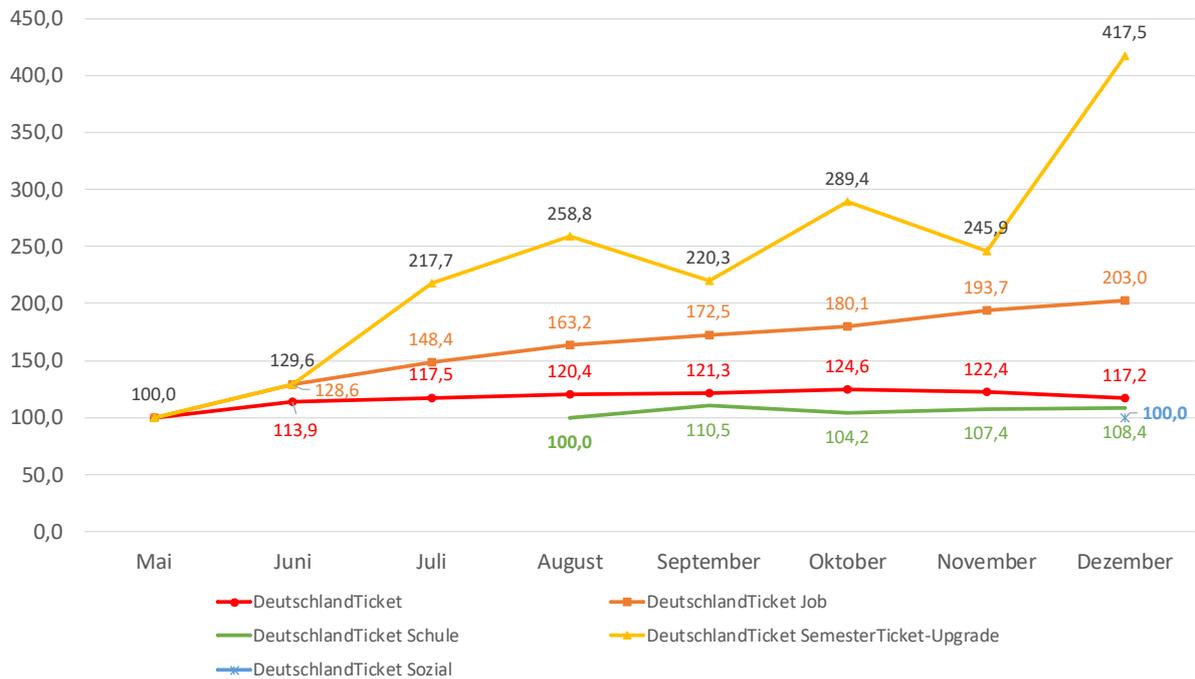


Die Einführung des DeutschlandTickets hat zu einer Steigerung der Anzahl aller Abonent\*innen beigetragen, die deutlich über den Zahlen der Vorjahre liegt.

		2023							
Fahrausweis		Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
<b>Absatz</b>	DeutschlandTicket	632.218	719.913	743.101	761.480	766.758	787.461	774.079	741.055
	DeutschlandTicket Job	48.834	62.808	72.485	79.721	84.252	87.951	94.610	99.134
	DeutschlandTicket Schule				367.046	405.457	382.406	394.261	397.789
	DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	9.448	12.243	20.567	24.448	20.812	27.346	23.237	39.450
	DeutschlandTicket Sozial								26.895
<b>Einnahmen</b>	DeutschlandTicket	30.978.682 €	35.275.737 €	36.411.949 €	37.312.520 €	37.571.142 €	38.585.589 €	37.929.871 €	36.311.695 €
	DeutschlandTicket Job	2.273.223 €	2.923.712 €	3.374.177 €	3.711.013 €	3.921.931 €	4.094.119 €	4.404.096 €	4.614.688 €
	DeutschlandTicket Schule				15.952.264 €	18.188.648 €	17.684.301 €	18.204.502 €	18.460.228 €
	DeutschlandTicket SemesterTicket-Upgrade	116.494 €	150.956 €	253.591 €	301.444 €	256.612 €	337.176 €	286.512 €	486.419 €
	DeutschlandTicket Sozial								1.048.905 €
		<b>690.500</b>	<b>794.964</b>	<b>836.153</b>	<b>1.232.695</b>	<b>1.277.279</b>	<b>1.285.164</b>	<b>1.286.187</b>	<b>1.304.323</b>
		<b>33.368.399 €</b>	<b>38.350.406 €</b>	<b>40.039.717 €</b>	<b>57.277.240 €</b>	<b>59.938.332 €</b>	<b>60.701.186 €</b>	<b>60.824.981 €</b>	<b>60.921.934 €</b>

## Indexentwicklung der DeutschlandTicket-Varianten

Basis DT, DT Job und DT SemT upgrade Mai = 100,0 und Basis DT Schule August = 100,0



### 1.2 DeutschlandTicket Schule (NRW)

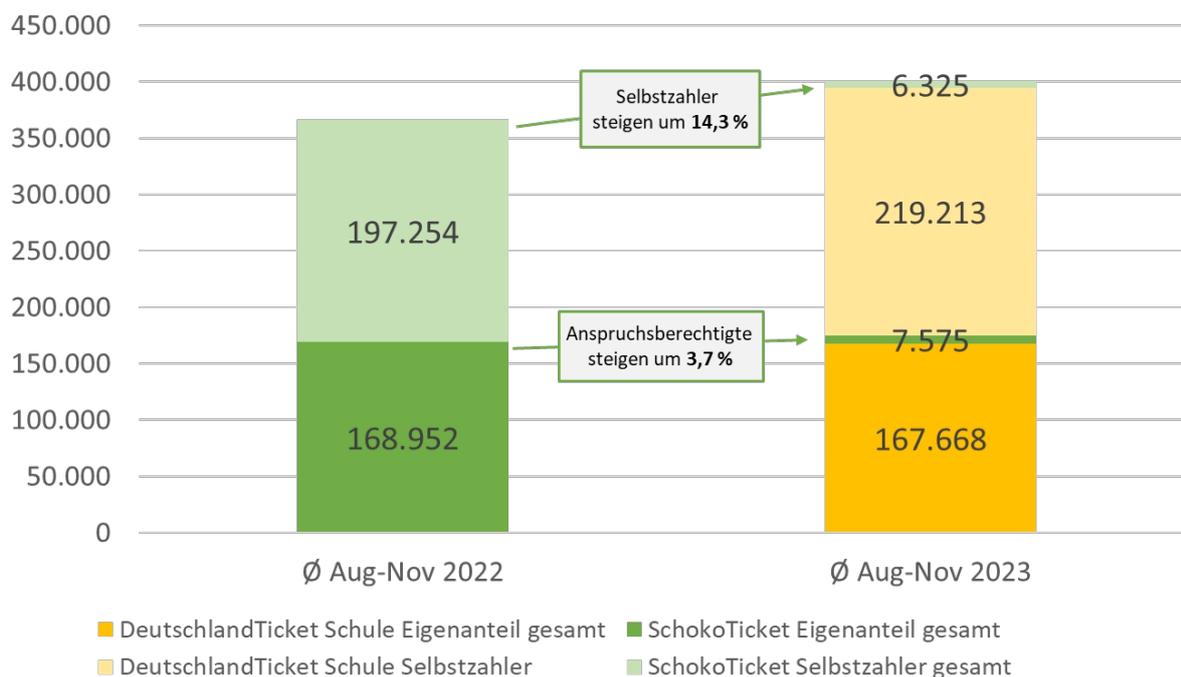
#### Status quo Schülermarkt und Zwischenlösung für das Schuljahr 2024/2025

Zum 01.08.2023 wurde zusätzlich zum VRR-SchokoTicket das DeutschlandTicket Schule auf Basis des auf ein Schuljahr befristeten Erlasses des MUNV eingeführt. Die Schulträger im VRR hatten die Wahlmöglichkeit, ihren anspruchsberechtigten Schüler\*innen für die Fahrten zur Schule weiterhin 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.

Für die Selbstzahler ergibt sich im neuen Modell eine Preisabsenkung von bisher 39,40 Euro (Preis SchokoTicket 2023) auf 29,00 Euro (DT-Schule). Entsprechend kann eine Steigerung der Nachfrage in Höhe von + 14,3 % der verkauften Stückzahlen im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Die Anzahl der Tickets für die Anspruchsberechtigten ist im Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahr um + 3,7 % gestiegen. Damit verfügen ca. 48 % aller Schüler\*innen im VRR-Raum über ein VRR-Abprodukt (DeutschlandTicket Schule oder SchokoTicket). Betrachtet man nur die Schüler\*innen der Sekundarstufen I und II sind es ca. 72 %. Die Steigerung liegt oberhalb der allgemeinen Schülerzahlentwicklung und stellt ein Wachstum im Schülersegment dar.

## Absatzentwicklung Schülertickets im VRR

Ø August bis November 2022 zu 2023



Die kommunalen Schulträger haben ihre bisherigen Finanzierungsmittel im System gelassen und teilweise aufgestockt. Darüber hinaus unterstützt das Land durch den Erlass das Modell. Heute nutzen zusätzlich rund 35.000 Schülern\* ein Stammkundenticket.

### Finanzielle Auswirkungen

Ohne eine Verlängerung des Erlasses für das kommende Schuljahr (2024/25) würden Schulträger im VRR auf den weiterhin bestehenden SchokoTicket-Vertrag zurückfallen. Für diesen Fall besteht das Risiko, dass Schulträger im VRR das Vertragsmodell kündigen, um in das allgemeine DT zu wechseln. Es würden im Segment der Anspruchsberechtigten finanzielle Mittel aus dem ÖPNV-System fallen.

Hinzu kommt ein massiv erhöhter Verwaltungsaufwand bei den Schulträgern und Verkehrsunternehmen. Ohne Vertrag mit den Schulträgern müssen sich anspruchsberechtigte Schüler\*innen die für den Schulweg erforderlichen Tickets zunächst zum vollen Preis beim Verkehrsunternehmen einzelvertraglich erwerben. Der Schulträger erstattet jedem einzelnen Schüler\*in nach Abzug der Eigenanteile die Fahrkosten. Dies ist beispielsweise eine gängige Praxis im Westfälischen Tarifraum. Eine weitere gravierende Auswirkung ist, dass Selbstzahler einen Preisanstieg vom 29,00 Euro auf 49,00 Euro erfahren würden. Sie machen mit rund 225.000 Personen über 56 % aller DT Schule- und SchokoTicket-Nutzer\*innen aus. Dieses Vorgehen wäre eine massive verkehrspolitische Rückentwicklung im VRR-Gebiet.

In einer Szenario Betrachtung, in der alle Vertragsmodelle im VRR gekündigt werden und sich Selbstzahlende mit einem regulären DeutschlandTicket versorgen müssten (Abnahmequote 80%, Kaufhäufigkeit 9-mal im Jahr) ergäben sich finanzielle Auswirkungen in Höhe von minus ca. 45 Mio. Euro.

Grundlage für das Fortführen der Übergangslösung im Schülermarktsegment ist die Verlängerung des Erlasses des MUNV sowie die Bereitschaft der kommunalen Aufgabenträger die bisherigen Mittel weiter im System zu belassen. Der VRR wirkt darauf hin, eine Verlängerung des Erlasses zu erwirken.

#### Kündigungsfristen der Schulträgerverträge am Niederrhein

Im Bereich der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein wurde zur Einführung der SchokoTicket-Verträge im Jahr 2012 mit den Verkehrsunternehmen und Schulträgern eine Kündigungsfrist von sechs Monaten zum Beginn des nächsten Schuljahres vereinbart. Verträge im Alt-VRR beinhalten eine Kündigungsfrist von nur drei Monaten.

Damit Schulträger alle notwendigen Informationen für eine qualifizierte Entscheidung über die Fortführung ihres Schülerticket-Vertrages zur Verfügung haben und nicht aus formellen Gründen frühzeitig den Vertrag auflösen, wurde in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen BVR, NIAG und LOOK die Kündigungsfrist bei den Schülerticket-Verträgen auf drei Monate reduziert und somit alle Verträge VRR-weit gleichgezogen.

#### Zukunftsprojekt Schülermarkt in NRW

Das vom MUNV und vom Ministerium für Schule und Bildung (MSB) unterstützte DeutschlandTicket Schule (DT-Schule) wurde gemäß Erlass für das Schuljahr 2023/2024 begrenzt eingeführt und endet am 31.07.2024. Die VRR AöR hat gemeinsam mit den Verbänden in NRW und dem Kompetenzzentrum Marketing ein Zukunftsprojekt für den Schülermarkt ab dem Schuljahr 2025/26 initialisiert. Eine Projektarbeitsgruppe erarbeitet aktuell mit Unterstützung der Firma Civity Management Consultants ein Modell für ganz NRW, das in einigen Varianten auch die Grundlage des DeutschlandTickets nutzt.

Die Grundidee eines potenziellen Nachfolgemodells beinhaltet eine Differenzierung nach Schulform sowie nach sozialen Kriterien. Ziel ist es, dass alle Partner die bisherigen Mittel im System halten. Durch eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen sollen bürokratische Prüfprozesse vereinfacht werden. Die aktuelle Anspruchsberechtigtenprüfung nach km-Grenzen verursacht Verwaltungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen, den Schulträgern,

den Schulsekretariaten und den Schulverwaltungen.

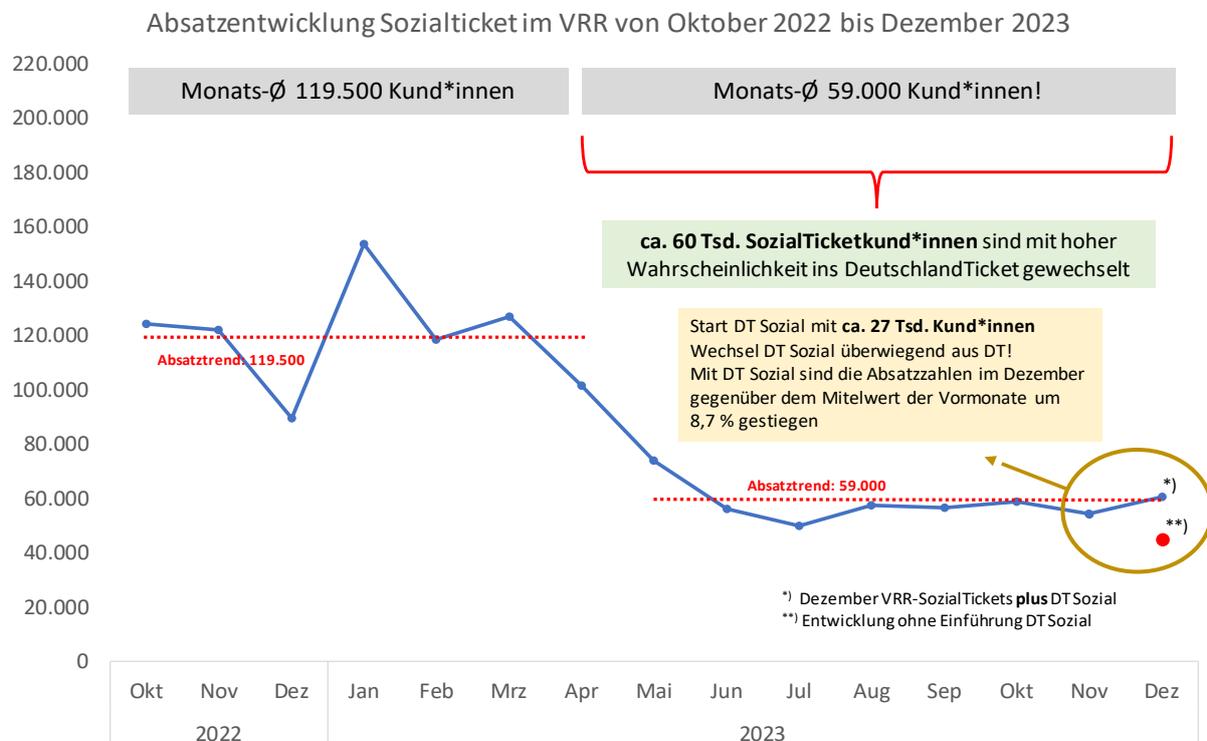
Aktuell werden Spitzengespräche zwischen Schul-, Verkehrsministerium und den Verbänden hierzu geführt. Es wird im anstehenden Sitzungsblock über die aktuellen Entwicklungen informiert.

Die VRR AöR strebt eine Fortführung des aktuell gültigen DT-Schule mit Unterstützung des MUNV und MSB für das Schuljahr 2024/2025 an, um Schüler\*innen weiterhin eine attraktive und günstige Mobilität zu ermöglichen, bis ein dauerhaftes Nachfolgemodell zur Verfügung steht.

### 1.3 DeutschlandTicket Sozial (NRW)

Das DeutschlandTicket Sozial wurde im VRR am 01.12.2023 zu einem Einführungspreis von 39,00 Euro/Monat eingeführt. Der Preis des DT Sozial ist an den Preis des DT gekoppelt und liegt jeweils um 10,00 Euro unterhalb dessen (Drucksache Nr. 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.

Verkaufsentwicklung:



Im Nachgang der 9-Euro-Ticket-Periode (Juni bis August 2022) haben sich die Absatzzahlen der SozialTickets bis April 2023 wieder auf ca. 120 Tsd. Kund\*innen/Monat eingependelt.

Zum Start des DeutschlandTickets im Mai 2023 sind die Absatzzahlen der SozialTickets in den nächsten beiden Monaten auf ca. 59 Tsd./Monat zurückgegangen und haben sich auf diesem Niveau bis Ende des Jahres stabilisiert. Die Vermutung liegt nahe, dass ein Großteil der weggebrochenen SozialTicket-Kund\*innen zum DeutschlandTicket gewechselt ist.

Im Dezember 2023 wurde das DeutschlandTicket Sozial beim VRR eingeführt. Im ersten Verkaufsmonat haben sich ca. 27 Tsd. Kund\*innen für dieses Ticket entschieden. Ein Blick in andere Verkaufsdaten zeigt, dass ein Großteil dieser DT Sozial-Kund\*innen aus dem regulären DeutschlandTicket gewechselt sind, hier ist ein Absatzrückgang erkennbar.

#### 1.4 Deutschlandsemesterticket

Anfang Dezember 2023 wurde auf Bund-Länder-Ebene beschlossen, ein Solidarmodell für Studierende auf DeutschlandTicket-Basis zu ermöglichen. Die VRR-Gremien haben anschließend den Beschluss gefasst, das Deutschlandsemesterticket im Solidarmodell zum Sommersemester 2024 einzuführen (Drucksache Nr. M/X/2023/0628/1).

Auf Basis eines auf Bundesebene abgestimmten Mustervertrages wurde in Rücksprache mit der Rechtsabteilung der VRR AöR eine Integration des auf den VRR angepassten Mustervertrages in das bestehende VRR-/NRW-SemesterTicket-Vertragskonstrukt mittels Änderungsvereinbarung umgesetzt. Der Abschluss der Änderungsvereinbarung stellt sicher, dass im Falle eines Auflösens des DeutschlandTickets und seiner Derivate der ursprüngliche SemesterTicket-Vertrag weiter gültig ist und kein neuer Vertrag abgeschlossen werden muss.

Neben mehreren digitalen Informationsveranstaltungen für die ASTen und die Hochschulverwaltungen wurden die Änderungsvereinbarungen in der ersten Januarwoche 2024 an die Studierendenvertretungen der Hochschulen und Universitäten versendet. Die Studierendenvertretungen können entscheiden, ob sie das bundesweite Solidarmodell für die Studierendenschaft abschließen wollen oder weiterhin das reguläre VRR-SemesterTicket plus NRW-Erweiterung behalten möchten. Für den Fall, dass sich eine Studierendenvertretung gegen das bundesweite Solidarmodell entscheidet, läuft der reguläre VRR-SemesterTicket-Vertrag mit NRW-Erweiterung weiter, falls dieser nicht gekündigt wurde.

Insgesamt hatten zum Ende des Jahres 2023 sechs Hochschulen ihre VRR-Verträge zum Wintersemester 2024/2025 gekündigt. Alle Hochschulen haben die Kündigung inzwischen schriftlich widerrufen. 23 Hochschulen und damit 89 % der Studierenden im VRR werden die Umstellung auf das Deutschlandsemesterticket zum Sommersemester 2024 vornehmen.

Zum aktuellen Stand haben 18 Hochschulen (9 % der Studierenden) mitgeteilt, dass keine Einführung zum Sommersemester 2024 möglich ist. Zwei der Hochschulen möchten generell in dem VRR-/NRW-Modell verbleiben. Bei 14 Hochschulen erfolgt die Umstellung auf das Deutschlandsemesterticket zum Wintersemester 2024/2025. Gründe hierfür liegen hauptsächlich in der technischen Umsetzung durch die Anforderung der digitalen Ticketausgabe sowie in den organisatorischen Verwaltungsprozessen in den Bildungseinrichtungen, wie z.B. Vorstandswechsel bei den Studierendenvertretungen oder laufende Abstimmung mit den Studierenden hinsichtlich der Umstellung.

Die Ausgabe der Deutschlandsemestertickets erfolgt zum Teil durch die Umstellung auf Chipkarte, zum Teil werden App-Lösungen umgesetzt. Übergangsweise ist für das Sommersemester 2024 laut Vereinbarungen auf Bundes- und Landesebene auch ein PDF-Barcode auf einem mobilen Endgerät zulässig.

#### Upgrade-Modell

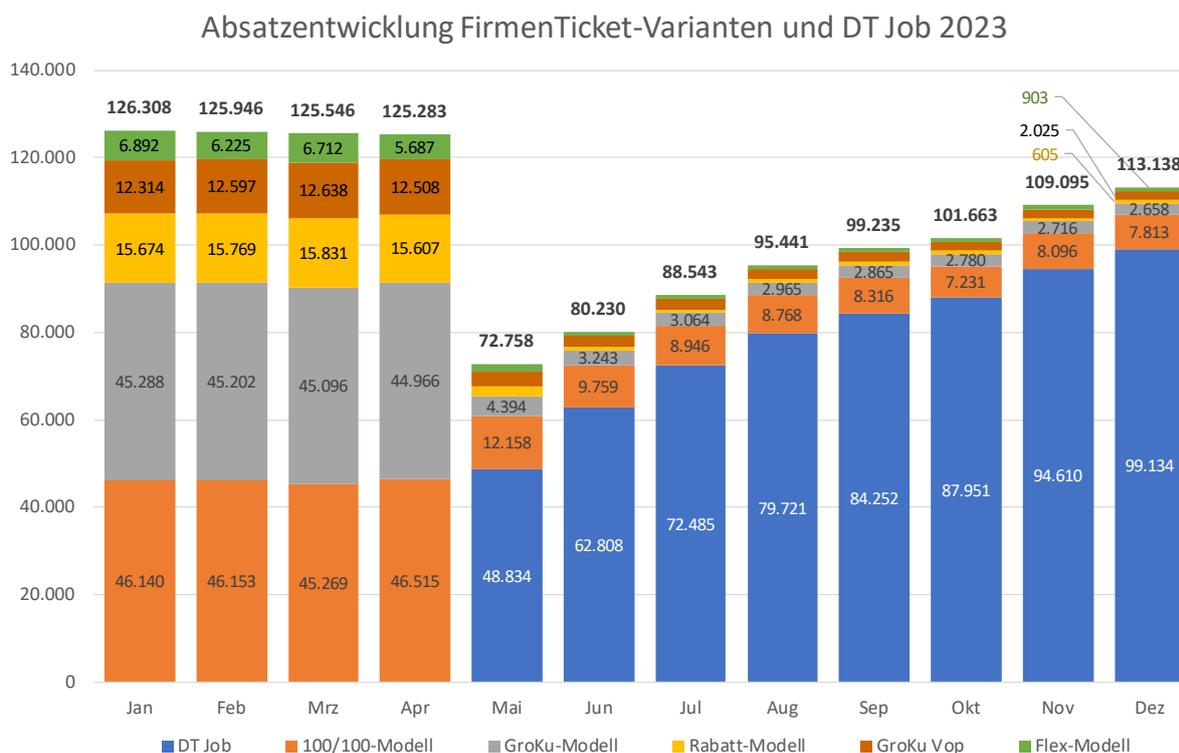
Mit dem Start des DeutschlandTickets wurde ein Upgrade-Modell zum SemesterTicket beschlossen, um Studierenden im Solidarmodell die Möglichkeit zu geben, ebenfalls ein DeutschlandTicket nutzen zu können. Das Upgrade-Modell sieht vor, dass die Studierenden eine fakultative Zahlung des Differenzbetrages zwischen dem Monatsbeitrag des DeutschlandTickets (49,00 Euro) und dem monatlichen SemesterTicket-Beitrag (Sommersemester 2024 = 39,58 Euro), welcher sich aus dem VRR-Beitrag in Höhe von 29,28 Euro und dem NRW-Beitrag aus 10,30 Euro zusammensetzt, vornehmen können.

Das Upgrade-Modell bleibt für das Jahr 2024 weiterhin bestehen und Studierende, die weiterhin das VRR-/NRW-Ticket besitzen, können das Upgrade-Modell erwerben. Das Upgrade-Modell ist gemäß den bundesweiten Bestimmungen nur noch bis einschließlich zum Wintersemester 2024/2025 erwerbbar und anschließend nicht mehr zulässig.

## 1.5 DeutschlandTicket Job

Das DeutschlandTicket Job wurde zeitgleich mit dem DeutschlandTicket im Mai 2023 zu einem Preis von 46,55 Euro eingeführt.

Verkaufsentwicklung:



Auch bei den FirmenTicket-Modellen zeigt sich eine deutliche Auswirkung durch Einführung der neuen DeutschlandTicket-Varianten. Im Mai 2023 wurden 100 Tsd. FirmenTicket-Kund\*innen weniger als in den Vormonaten verzeichnet. Die im Mai neu abgeschlossenen DeutschlandTicket Job-Verträge kompensieren diesen Rückgang nur zu etwa 50 %. Hier sind zum einen Kündigungen der FirmenTickets und Wechsel zum DeutschlandTicket zu vermuten und zum anderen eine etwas verhaltene Reaktion der Firmen hin zum DeutschlandTicket Job; dies erklärt die konstante Steigerung der Absatzzahlen in den Monaten bis Dezember 2023, allerdings muss die weitere Entwicklung abgewartet werden. Tatsächlich geht diese aber tendenziell in Richtung des 1. Quartals 2023.

Werden noch die Absatzveränderung der FirmenTicket-Modelle und des DT-Job zu den Vormonaten betrachtet, ist festzustellen, dass die Steigerungen beim DT-Job die Rückgänge der FirmenTicket-Modelle mehr als kompensieren. Hier sind sicherlich auch neue Kund\*innen zu vermuten, die das attraktive Modell neu für sich gefunden haben, auch aufgrund der aufgehobenen Mindestabnahmemengen.

## 1.6 Fortsetzung eezy-Deckel (NRW)

Der VRR-Verwaltungsrat hat im Sitzungsblock im Dezember 2023 der Fortsetzung des Monatsdeckels in eezy.nrw zum jeweiligen Preis des DeutschlandTickets zugestimmt. Bisher ist der eezy-Monatsdeckel jedoch nur in Einzelfällen tatsächlich erreicht worden. In vielen Monaten lagen keine Fahrten vor, die unter den Deckel fielen. Somit sind die finanziellen Auswirkungen bisher sehr gering. Mit zunehmender Bedeutung des eezy-Tickets (siehe Drucksache Nr. M/X/2024/0681, Marketingangelegenheiten, Verkaufsentwicklung eezy) könnte sich hier eine Veränderung ergeben, die genau beobachtet und ggf. darüber berichtet wird.

Das eezy-Ticket stellt eine sinnvolle Ergänzung des DeutschlandTickets für Gelegenheits-Kund\*innen dar. Der durchschnittliche Umsatz je Fahrgast im eezy-Tarif beträgt ca. 11,00 Euro/Monat.

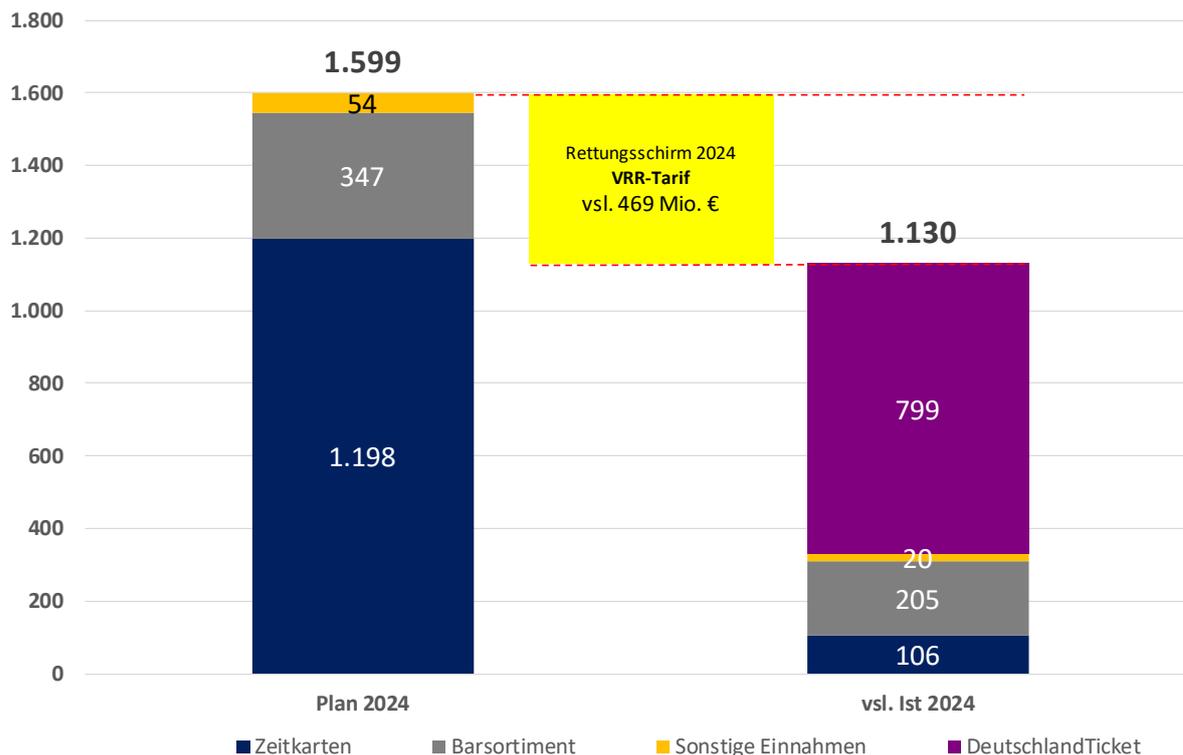
## 1.7 Prognose 2024 – Einnahmen auf Fahrgeld und Ausgleichsbedarf

Die Situation im ÖPNV hat sich in den letzten Jahren seit 2020 deutlich verändert. Zuerst kam es durch Corona zu massiven finanziellen Auswirkungen in den Folgejahren. Im Sommer 2022 wurde das 9-Euro-Ticket für drei Monate eingeführt und ab Mai 2023 hat eine neue ÖPNV-Zeitrechnung begonnen – das DeutschlandTicket wurde mit einem Startpreis von 49 Euro bundesweit eingeführt.

Abschätzung Mindereinnahmen 2024:

Zum aktuellen Zeitpunkt können die Mindereinnahmen 2024 nur abgeschätzt werden. Die Meldungen der Verkehrsunternehmen vom Verkaufsmonat Januar 2024 liegen zzt. noch nicht vor, daher können die Auswirkungen der im Januar durchgeführten überproportionalen Preismaßnahme des regulären VRR-Tarifs in Höhe von 9,4 % noch nicht verlässlich prognostiziert werden.

Die Entwicklung der DeutschlandTicket-Varianten können mittlerweile inkl. Hochlaufeffekte verlässlicher abgebildet werden. Bei der erst im Dezember 2023 eingeführten Variante DeutschlandTicket Sozial müssen die nächsten Monate noch abgewartet werden. In der Prognose wurde das ab Sommersemester 2024 einzuführende Solidarmodell Deutschlandsemesterticket berücksichtigt.

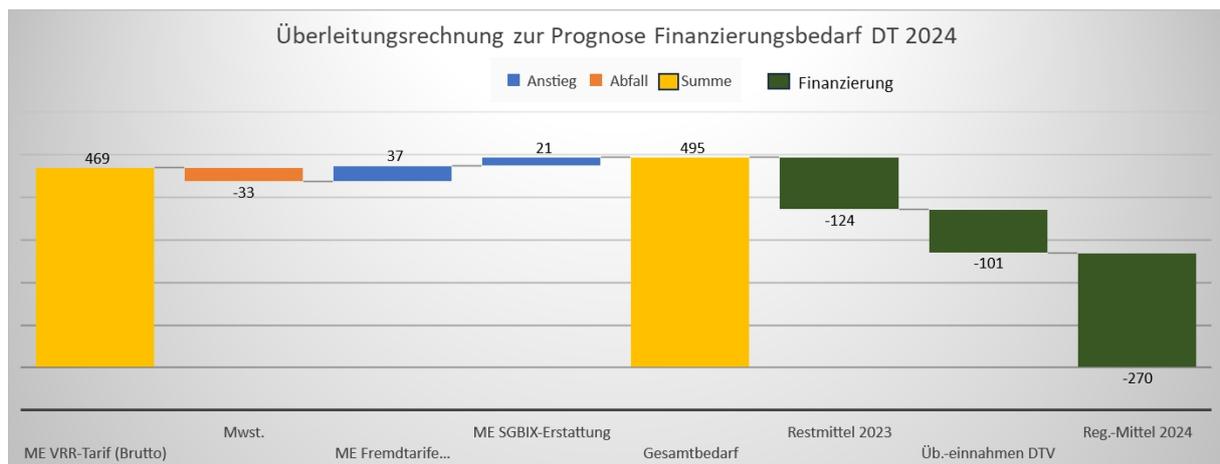


Zum aktuellen Zeitpunkt ergibt sich ein Finanzierungsbedarf bei den **kassentechnischen VRR-Einnahmen** für das Jahr 2024 in Höhe von ca. 469 Mio. Euro. Dazu kommen noch die vom Kompetenzzentrum Marketing (KCM) zu ermittelnden Mindereinnahmen aus dem NRW-Tarif und die Mindereinnahmen SPNV aus dem Deutschlandtarifverbund (DTV) von der Deutschlandtarifverbund-GmbH.

Schon im vergangenen Jahr wurden VRR-Mindereinnahmen für 2024 prognostiziert, die mit ca. 439 Mio. Euro (VRR-Tarif) niedriger lagen als der aktuell ermittelte Ausgleichsbedarf. Zum Zeitpunkt der Prognose im November 2023 lagen nur die ersten Verkaufsmonate des DeutschlandTickets bis September 2023 vor. Bis Ende 2023 sind die Verkaufszahlen des DeutschlandTickets weiterhin gestiegen, jedoch nicht so positiv wie im letzten Jahr zunächst erwartet. Auch die Neukund\*innenquote ist verhaltener angelaufen, zudem hat aktuell mit dem Deutschlandsemesterticket auch die neueste DeutschlandTicket-Variante in der Prognose Berücksichtigung gefunden. Somit steigt der Finanzierungsbedarf 2024 um ca. 7 %.

Die Finanzierungsbeträge zu den Fremdtarifen (z.B. NRW-Tarif) und der Ausgleichsleistung für die Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX wurden zusätzlich berücksichtigt. Zudem muss aus dem Finanzierungsbetrag der kassentechnischen Einnahmen (469 Mio. Euro) die MwSt. herausgerechnet werden, da der Finanzierungsbedarf als Nettobetrag gemeldet wird. Somit steigt der Finanzierungsbedarf insgesamt auf 495 Mio.

Euro für das Jahr 2024.



Die Finanzierung der 495 Mio. Euro erfolgt über die Regionalisierungsmittel für 2024 (ca. 270 Mio. Euro), dem Übertrag der verbliebenen Regionalisierungsmittel 2023 i.H. von ca. 124 Mio. Euro und der Verteilung der Übereinnahmen DTV (DB Navigator) von ca. 101 Mio. Euro. Beim Übertrag der Regionalisierungsmittel 2023 und Übereinnahmen DTV 2024 handelt es sich um Abschätzungen, sowohl Zeitpunkt wie auch die Höhe der monatlichen Zahlungen stehen noch nicht fest, so dass es am Anfang des Jahres bzw. bis zur Umsetzung der entsprechenden Zahlungsströme zu Liquiditätsengpässen kommen kann.

### 1.8 Preisanpassungsmechanismus

Aktuell existiert kein rechtsverbindlicher länderübergreifender Mechanismus zur Preisanpassung des DT.

Eine ggf. erforderliche Tarifmaßnahme für das DeutschlandTicket ergibt sich rechnerisch aus dem Saldo der Soll-Einnahmen für das jeweilige Kalenderjahr und der Summe aus Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen für die Tarifabsenkung. Sollte hier ein Delta verbleiben, leitet sich hieraus der Finanzierungsbedarf durch eine Preiserhöhung des DT ab. Für das Jahr 2024 sieht die Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreter\*innen der Mitglieder des VDV, des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo), mofair e.V. und des Bundesverbands Schienennahverkehr e.V. (BSN) unter Begleitung von Vertreter\*innen der Länder unter Federführung des VDV für das Jahr 2024 aktuell keinen Finanzierungsbedarf.

Die Verkehrsministerkonferenz hat den VDV gebeten, die Prognosen laufend zu aktualisieren. Über sich ändernde Finanzierungssäulen wird fortlaufend berichtet.

## 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 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 Dezember 2023. Grundgesamtheit für die VDV-Marktforschung ist die mobile deutschsprachige Bevölkerung in Deutschland ab 14 Jahren.

Die wichtigsten Ergebnisse:

#### Marktdurchdringung

- Von Mai bis Dezember 2023 hatten im Durchschnitt rund 16 % der mobilen Bürger\*innen in Deutschland ab 14 Jahren ein gültiges DeutschlandTicket (VRR: 20%).
- Der Neukundenanteil (entspricht beim VDV den „Systemeinsteiger\*innen“) liegt bei gut 5 %.
- In den Regionalklassen „Metropole“ und „Großstadt“ liegen die DT-Besitzquoten in der jeweiligen Grundgesamtheit bei knapp 29 % bzw. bei 20 %, demnach deutlich über dem bundesweiten Mittelwert. Zudem wird eine zukünftige Kaufabsicht in allen Regionstypen bei 10 % (ländlicher Raum) und 11 % (Städte/Großstädte) geäußert.

#### Vertriebliche Aspekte

- Gut 57 % der DT-Abos (im VRR) wurden als Chipkarte ausgestellt (umgestellte Abonent\*innen sind darin enthalten).
- Bei den Neuabonent\*innen verzeichnen wir einen App-Anteil von bis zu 51 %.
- Jede\*r zehnte Nutzer\*in des DT im VRR hat das DT – möglicherweise prophylaktisch – direkt wieder gekündigt. Der Anteil dieser Kündiger ist unter den Wechslern aus dem Barsortiment erwartungsgemäß deutlich höher (knapp 17 %) 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 preiswerte bundesweite Nutzbarkeit (56 %), die Attraktivität insgesamt (50 %) und die flexible Nutzung (49 %). Dies passt auch zu den Haupt-Kaufgründen „nationale Gültigkeit“ (39 % der Käufer), „günstiger Preis“ (38 %) 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“ (41 %), „bevorzuge andere Verkehrsmittel“ (28 %).

#### Sonstiges

- Preis:
  - 63 % der Befragten halten den Preis für das DT für angemessen, bei den DT-Besitzern sind es sogar drei Viertel. Ein Viertel der Befragten empfindet es als zu teuer, unter den DT-Besitzern sind es 21 %.
  - Die Preisbewertung ist erwartbar abhängig vom Äquivalenzeinkommen des Haushalts. Armutsgefährdete Haushalte empfinden das DT zu 39 % als zu teuer, während es Haushalte mit mittleren/höheren Einkommen nur zu ca. 20 % als zu teuer empfinden.
- Nutzungsveränderung
  - 58% der Bartarif-Umsteiger ins DT geben an, den ÖPNV nunmehr häufiger oder viel häufiger als zuvor zu nutzen. Bei den Abo-Umsteigern sind dies immerhin noch 1/4.

Ca. 9 % der mit dem DT unternommenen Fahrten wären ohne DT mit dem Auto unternommen worden. Dabei sind die Fahrthanlässe für die verlagerten Fahrten vorwiegend alltäglich: Arbeitswege, alltägliche Fahrten, Besuche. Ausflüge u.ä. spielen eine untergeordnete Rolle. Es sind also erste Verlagerungen in der Alltagsmobilität erkennbar.

### 3. Kommunikation

Ergänzend zu den Kommunikationsmaßnahmen, die zum Start des DeutschlandTickets (DT) sowie des DT Schule erfolgten, sind auch für die weitere Bewerbung Maßnahmen zur aktiven Ansprache für verschiedene Zielgruppen eingeplant.

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wird im 1. Quartal 2024 die Zielsetzung zur Entwicklung eines ganzjährigen Kampagnenkonzeptes für das DeutschlandTicket ausgearbeitet.

Hierbei wird auch die Zielgruppe der JobTicket-Kunden, Auszubildenden und Schüler\*innen mitberücksichtigt.

Im Rahmen der Maßnahmen soll u.a. die Möglichkeit zum digitalen Erwerb beworben werden, um die Zielsetzungen zur Stärkung des digitalen Vertriebs zu unterstützen.

Kommunikative Botschaften: „Einfachheit“, „Flexibilität“, „Freiheit“, „Immer dabei“ und

„Digitalisierung“.

#### DT Schule

Zur Information für Eltern wurde die bisherige SchokoTicket Elternbroschüre grafisch und redaktionell überarbeitet und mit den Inhalten zum DeutschlandTicket Schule komplett neugestaltet und den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Des Weiteren sind Plakate, TrafficBoards und ein Colledgeblock zur Information für den Schulwechsel der vierten Schulklassen durch die Verkehrsunternehmen zum Sommer 2024 in der Bearbeitung.

#### DT-Job

Im Oktober 2023 wurde durch den VDV eine Landingpage zur Informations- und Verkaufsförderung für das DeutschlandTicket Job (DT-Job) im Rahmen der Initiative „Deutschland mobil 2030“ aufgesetzt (<https://job.d-ticket.info/>).

Im Fokus steht dort eine bundesweite Datenbank mit der Zielsetzung, dass interessierte Arbeitnehmer\*innen und Arbeitgeber die Anbieter in Ihrer Region finden können. Die Datenbank richtet sich nicht nur an Verkehrsunternehmen, die Rahmenverträge für das DT Job abschließen. Darin wurden auch Verbünde und Aufgabenträger aufgenommen, die Information und Vermittlung interessierter kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) an Vertragspartner koordinieren. Die VRR-Verkehrsunternehmen sind in der Datenbank vertreten.

Die Website bietet, auf die Zielgruppen ausgerichtet, passende Informationen und Vorteile rund um das DT Job. Ergänzend erarbeitet der VRR in Abstimmung mit den VRR-Verkehrsunternehmen hierzu aktivierende Kommunikationsmaßnahmen.

### **Teil D) Aktuelle Entwicklungen zum DeutschlandTicket für 2024**

Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 22.01.2024 lautet wie folgt:

#### **Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024**

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Deutschlandticket mit seiner bundesweiten Geltung und seinem einheitlichen Preis ein Erfolg ist. Es wird millionenfach verkauft, entlastet Pendlerinnen und Pendler und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität, zur sozialen Teilhabe und zum Klimaschutz.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die hohe Bedeutung der Verstetigung und

Verlässlichkeit des Ticketangebots und den unmittelbaren Zusammenhang mit der Akzeptanz dieses Tarifangebots hin, um viele neue Kundinnen und Kunden gewinnen zu können und damit auch eine Verringerung des staatlichen Zuschussbedarfes zu erreichen.

3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach aktuellen Prognosen der Szenario-AG die von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Mittel auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises im Jahr 2024 ausreichen, vorausgesetzt, dass die Mittel aus 2023 übertragen werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die im MPK-Beschluss vom 6. November 2023 getroffene Vereinbarung, im Jahr 2023 zur Verfügung gestellte und nicht verbrauchte Mittel ins Jahr 2024 zu übertragen, zügig umzusetzen und auf den Gesamtzeitraum 2023-2025 auszudehnen. Sie geht ferner davon aus, dass keine Kürzung von 350 Mio. Euro erfolgt.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Szenario-AG der ÖPNV-Branche, auf dieser Basis zusammen mit den Ländern und der Clearingstelle fortlaufend aktualisierte Daten, Berechnungen und Prognosen vorzulegen, um auf einer tragfähigen Grundlage die weiteren Entscheidungen für das Deutschlandticket treffen zu können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, basierend auf der Vereinbarung zur Einführung des Deutschlandtickets, dass der monatliche Ticketpreis von 49 Euro im Jahr 2024 beibehalten wird. Sollte sich im weiteren Jahresverlauf auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, ob ein Defizit in der Einführungsphase konkret zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen.