



öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
DeutschlandTicket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/X/2024/0783	20.09.2024	5

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Verbandsversammlung des NVN	Entscheidung	02.10.2024	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Teil I. Beschlüsse

Die Verbandsversammlung des NVN stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrates der VRR AöR (Teil I A-D) zu.

A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR bestätigt die Anwendung des DeutschlandTickets (DT) zum Preis von 49,00 EUR/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, 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 bestätigt die Anerkennung der außerhalb des VRR verkauften DeutschlandTickets jeglicher Art zum Preis von 49,00 EUR/Monat im VRR-Raum bis zum 31.12.2024 unter dem Vorbehalt, 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

Der Verwaltungsrat der VRR AöR bestätigt die Anpassung der „Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des DeutschlandTickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) als Höchstattarif (DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL -) vom 06. Dezember 2023“ in Form einer allgemeinen Vorschrift gem. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Beschluss vom 18.03.2024 Drucksache NVN/X/2024/0678) befristet bis zum Ende des Jahres 2024.

C) Tarif und Vertrieb

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Fortführung der DeutschlandTicket Produktfamilie weiterhin bis zum 31.12.2024 zu. Dies beinhaltet die Produkte:
 - a. DeutschlandTicket zum Preis von 49,00 EUR/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 10,00 EUR je Ticket und Monat zum jeweils aktuell gültigen DeutschlandTicket-Preis (39,00 EUR statt 49,00 EUR).
 - 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 EUR/Monat. Die Vertragsbindung beträgt mind. ein Semester.
 - f. Schülerticket-Vertragsmodell auf Basis des DeutschlandTickets optional in Ergänzung zum bestehenden SchokoTicket-Modell im VRR (DeutschlandTicket - Schule) auf der Basis des „Erlasses Deutschlandticket für Schüler*innen in

Nordrhein-Westfalen im Schuljahr 2024/2025“ des Landes NRW vom 19.04.2024.

g. Fortführung des Monatsdeckels in eazy.nrw zum jeweiligen Preis des DeutschlandTickets.

2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die Abschaffung des SemesterTicket DeutschlandTicket-Upgrade für die Fachhochschulen zum 28.02.2025 und für die Universitäten und Kunsthochschulen zum 31.03.2025.

3. Die Beschlüsse gemäß 1) 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

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.

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 Deutschland-Tickets (DT), zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Diese Vorlage gliedert sich wie folgt:

Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Änderungen Regionalisierungsgesetz
2. Governance zum DeutschlandTicket

Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

1. Allgemeine Vorschrift
2. Finanzierung
3. Weiterleitung der Mittel/Liquidität
4. Einnahmeverteilung

Teil C) Tarif und Einnahmeprognose 2024

1. Prognose 2024 – Einnahmen aus Fahrgeld und Ausgleichsbedarf
2. Preisanpassungsmechanismus
3. Abschaffung Upgrade Deutschlandsemesterticket

Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Änderung Regionalisierungsgesetz
 - a) Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zum Entwurf des 10. Gesetzes zur Änderung des RegG Stellung genommen. Auf diese Stellungnahme wird im Folgenden zur Information über den aktuellen Stand der Änderung des Regionalisierungsgesetzes Bezug genommen.
 - b) Mit dem Gesetzentwurf soll insbesondere die Überjährigkeit der Bundesmittel für das DeutschlandTicket hergestellt werden. Zudem enthält der Entwurf eine haushaltskonsolidierende Maßnahme, mit der die Auszahlung von Regionalisierungsmitteln an die Länder in Höhe von 350 Mio. EUR von 2025 auf 2026 verschoben und mit einer Auflage versehen werden soll.
 - c) Nach dem Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 6. November 2023, bei dem zwischen Bund und Ländern Einigkeit darüber hergestellt wurde, die Überjährigkeit der im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommenen Mittel für das DeutschlandTicket auf 2024 auszudehnen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nach nunmehr acht Monaten den Entwurf einer Formulierungshilfe für das 10. Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorgelegt und dem VDV im Rahmen einer kurzfristigen Verbändeanhörung übersendet. Der Referentenentwurf ist in der Bundesregierung noch nicht final abgestimmt.
 - d) Gegenstand der Regelung ist vorrangig das Herstellen der Überjährigkeit der im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommenen Mittel für das DeutschlandTicket. Positiv hervorzuheben ist, dass der Gesetzentwurf über den Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 6. November 2023 hinausgeht und das Votum der

Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 29. April 2024 aufgreift. Damit können die nicht in Anspruch genommenen Mittel für das DeutschlandTicket aus dem Jahr 2023 nicht nur im Jahr 2024, sondern überjährig im Gesamtzeitraum vom 01.05.2023 bis zum 31.12.2025 für die Finanzierung des DeutschlandTickets verwendet werden. Mit dem Herstellen der Überjährigkeit von 2023 bis 2025 entfällt zugleich die Nachschussverpflichtung des Bundes für das Jahr 2023 nach § 9 Absatz 8 RegG. Dies führt zur Deckelung der Finanzierungsbeteiligung des Bundes bei 4,5 Mrd. EUR für den Gesamtzeitraum und weist den Ländern eine größere Verantwortung bei der Finanzierung des DeutschlandTickets zu.

- e) Dass sich der Bund als maßgeblicher Initiator des DeutschlandTickets aus der hälftigen Finanzierung dieses Tickets verabschiedet, sieht der VDV sehr kritisch.
- f) Mit dem Gesetzentwurf beabsichtigt der Bund zudem eine Sonderregelung für die Auszahlung von Regionalisierungsmitteln im Jahr 2025 zu verankern. Mittel nach § 5 RegG in Höhe von 350 Mio. EUR zur Bestellung von SPNV-Betriebsleistungen sollen nicht wie bislang vorgesehen im Jahr 2025, sondern erst am Ende des Jahres 2026 an die Länder ausgezahlt werden. Diese haushaltskonsolidierende Maßnahme für den Bundeshaushalt 2025 kommt einer temporären Kürzung der Regionalisierungsmittel gleich. Die wesentlich spätere Auszahlung gefährdet aus Sicht des VDV die Verlässlichkeit der ÖPNV-Finanzierung und wird daher entschieden abgelehnt.
- g) Der Bund beabsichtigt zudem die Auszahlung der Mittel in Höhe von 350 Mio. EUR mit dem Gesetzentwurf daran zu koppeln, dass die Länder die Verwendungsnachweise für das Jahr 2025 vollständig und fristgerecht bis zum 30.09.2026 vorlegen. Andernfalls soll der Betrag für das jeweilige Land gekürzt werden. Da die Länder mitunter keinen direkten Einfluss auf sämtliche für die Verwendungsnachweise erforderlichen Daten haben, gehört eine Verknüpfung der Auszahlung von Mitteln mit der vollständigen Vorlage von Nachweisen nicht in das RegG. Die bereits gesetzlich verankerten 350 Mio. EUR an Regionalisierungsmitteln dürfen der ÖPNV-Finanzierung nicht aus rein formalistischen Gründen entzogen werden.
- h) Im Anschluss an den Beschluss im Bundeskabinett geht der Gesetzentwurf zur 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes in das parlamentarische Beratungsverfahren.

2. Governance zum DeutschlandTicket

Die VRR AöR wird das DeutschlandTicket als das zentrale Tarifprodukt in den Mittelpunkt seiner Tarifstrategie stellen und das Tarifsortiment radikal reduzieren. Das DeutschlandTicket selbst krankt noch an einigen Geburtsfehlern, die es gilt zu korrigieren, wenn das DeutschlandTicket dauerhaft Bestand haben soll. Es gibt viele Akteure in der Branche, die sich z.T. sehr interessengeleitet mit einzelnen Fragestellungen beschäftigen, ohne das Thema gesamthaft im Blick zu haben und zu wissen, was zu tun ist, um das DeutschlandTicket dauerhaft und nachhaltig zu etablieren. Der Vorstand der VRR AöR hat sich dazu entschlossen, die offenen Fragestellungen und zu treffenden Entscheidungen gutachterlich aufarbeiten zu lassen, insbesondere in Bezug auf die Governance.

Die mit dem Gutachter vereinbarte Aufgabenstellung gestaltet sich wie folgt:

- Das DeutschlandTicket ist etabliert und soll nicht aufgegeben, sondern in seinem Bestand gesichert werden.
- Der VRR will das DeutschlandTicket als „das Tarifprodukt“ in seinem Tariftableau dauerhaft etablieren, um insbesondere auch im Bereich des Jobtickets die Vermarktung zu intensivieren.
- In der Folge soll das heutige Tarifangebot radikal verschlankt werden.

Dies setzt u.a. voraus, dass

- die Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern dauerhaft gesichert sind,
- der rechtliche Rahmen (Governance) zweifelsfrei geklärt ist,
- die Einnahmenaufteilungsprozesse (Leipziger Modell) verbindlich geregelt sind,
- der Prozess zur Preisfindung/Preisfestlegung verbindlich geregelt ist,
- alle zu treffenden Entscheidungen, Festlegungen, Gesetzesanpassungen etc. so rechtzeitig erfolgen, dass eine nahtlose Weiterführung des DeutschlandTickets über 2025 hinaus ermöglicht wird,
- Administration und Verbindlichkeit der Governance des DeutschlandTickets sind derzeit wenig zufriedenstellend. Dieses betrifft verschiedene rechtliche und organisatorische Fragen und nicht zuletzt auch den Verwaltungsaufwand.

Zielsetzung des Gutachtens ist die Suche nach konstruktiven Lösungsansätzen für alle identifizierten Probleme oder Herausforderungen. Die VRR AöR steht im regelmäßigen Austausch mit anderen Verbänden, von denen sich bereits mehrere Verbände, u.a. HVV, MVV, RMV, VBN, VRS dem Gutachten anschließen wollen. Der Auftrag wurde an die KCW

GmbH Berlin in Kooperation mit der Kanzlei BBG aus Bremen vergeben. Das Gutachten soll Ende August vorliegen und in den Verbänden abgestimmt werden.

Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

1. Allgemeine Vorschrift

Zur Allgemeinen Vorschrift gibt es aktuell keinen Änderungs- oder Anpassungsbedarf.

2. Finanzierung

Es bleibt weiterhin bei der Annahme, 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. Zwingende Voraussetzung ist, dass sowohl die Zuteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die Länder nach dem Postleitzahlenprinzip wie auch der Finanzausgleich für die Regionalisierungsmittel unterhalb der Länder sach- und bedarfsgerecht und insbesondere zeitgerecht durchgeführt wird.

Der Mittelbedarf im VRR für 2024 ist in Teil C) Nr. 1 gesamthaft dargestellt.

3. Weiterleitung der Mittel/Liquidität

Die Ausführungen im letzten Sachstandsbericht haben weiterhin Bestand, allerdings ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht davon auszugehen, dass die Verteilung anhand der Wohnort-PLZ noch vor November/Dezember dieses Jahres aus den Übereinnahmen des DTV erfolgen wird. Die nachfolgende Übersicht zeigt die aktualisierte Liquiditätsentwicklung (kumulierte Darstellung) bei den Verkehrsunternehmen im Jahr 2024.

Abschätzung der Liquiditätslücke (Nicht umgesetzt Stufe II zum DT-Clearing, Unpräziser Schlüssel Regionalisierungsmittel bzw. fehlende Überjährigkeit)												
Sachverhalt (kumulierte Darstellung)	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Mittelbedarf (kumuliert)	38,9	77,8	116,8	155,7	194,6	233,5	272,4	311,3	350,3	389,2	428,1	467,0
Abschlagszahlungen (kumuliert)	22,5	45,0	67,5	90,0	112,5	135,0	157,5	180,0	202,5	225,0	247,5	270,0
Liquiditätslücke I	- 16,4	- 32,8	- 49,3	- 65,7	- 82,1	- 98,5	- 114,9	- 131,3	- 147,8	- 164,2	- 180,6	- 197,0
Neujustierung RegMittel und Überjährigkeit	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	150,0
Saldo Verteilung anhand Wohnort-PLZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47,0
Liquiditätslücke II	- 16,4	- 32,8	- 49,3	- 65,7	- 82,1	- 98,5	- 114,9	- 131,3	- 147,8	- 164,2	- 180,6	0,0

4. Einnahmenaufteilung

Aktuell wird auf Bund- und Länderebene über die Umsetzung der 2. Stufe nach dem Leipziger Modell zur Einnahmenaufteilung und der daraus resultierenden Neujustierung der Regionalisierungsmittel sowie dem noch ausstehenden Beschluss zur Überjährigkeit der Regionalisierungsmittel, abgestimmt. Die Neujustierung der Regionalisierungsmittel ist erforderlich, da die bisher fixierten Beträge nicht den tatsächlichen Schäden in den

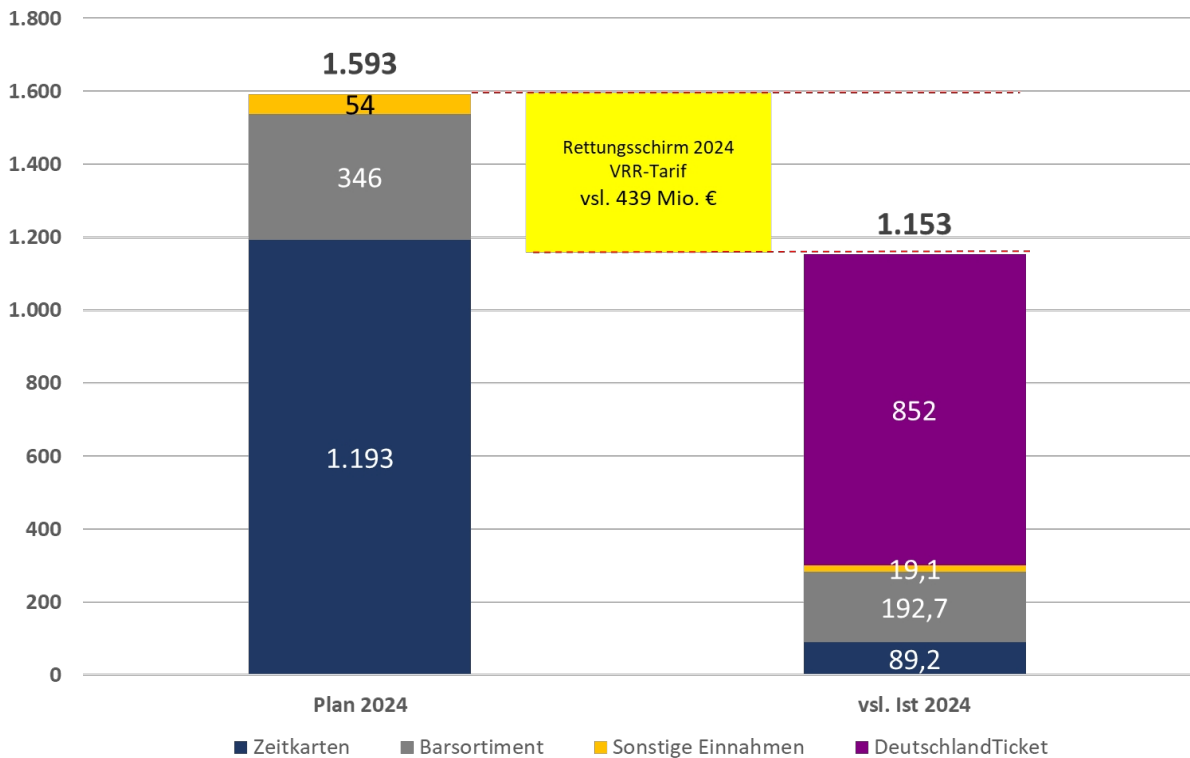
Bundesländern entspricht. Mit einem Beschluss im Koordinierungsrat von Bund und Ländern sowie einem ergänzenden Umlaufbeschluss der Verkehrsminister, wurde die Verrechnung der Übereinnahmen 2023 aus dem DTV angestoßen, was einen ersten Zahlungsstrom nach NRW und somit auch in den VRR (rd. 30 Mio. EUR) bedeutete. Diese Zahlung erfolgte vom DTV direkt an die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche dann Regionalisierungsmittel zurück an das Land gegeben haben, um so den Ausgleich für den vorläufigen Antrag 2024 zu stabilisieren.

Des Weiteren soll dann auch eine Verrechnung der 2024er-Übereinnahmen aus dem DTV erfolgen; diese wird zwar gerade zwischen den Bundesländern abgestimmt, allerdings ist hier erst mit einer Verrechnung am Jahresende zu rechnen.

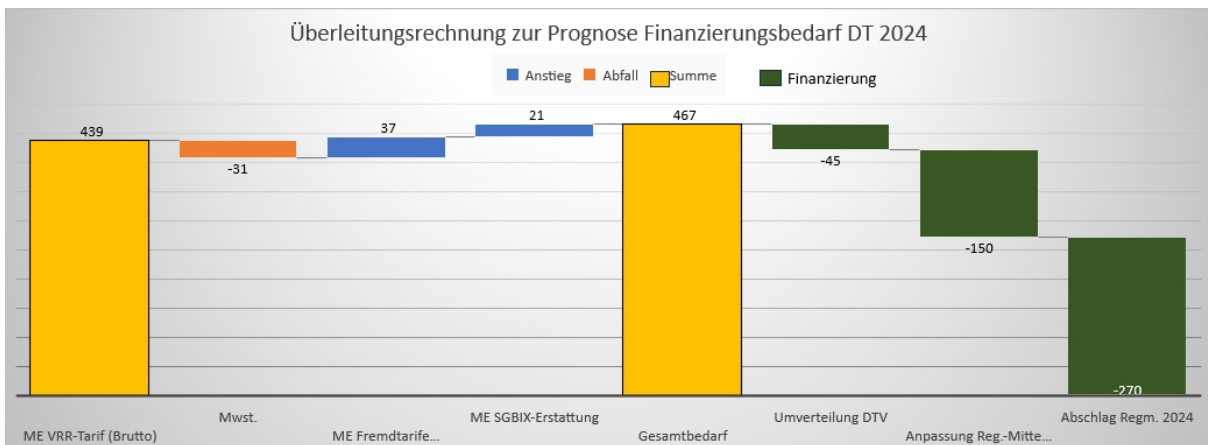
Teil C) Tarif und Einnahmeprognose

1. Prognose 2024 – Einnahmen aus Fahrgeld und Ausgleichsbedarf

Wie im letzten Sachstand berichtet, wurden die Rettungsschirmdateien zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages für das Jahr 2024 pro Verkehrsunternehmen erstellt und aktualisiert. Auf Basis der Ist-Daten Januar bis Mai 2024 und den dann abgeschätzten Prognosedaten bis Dezember 2024 nach Ticketgruppen, ergibt sich ein Finanzierungsbedarf bei den kassentechnischen Einnahmen von rd. 439 Mio. EUR.



Weiter müssen die Finanzierungsbeträge zu den Fremdtarifen und der Ausgleichsleistung für die Beförderung schwerbehinderter Menschen nach SGB IX berücksichtigt werden. Zudem muss aus dem Finanzierungsbetrag der kassentechnischen Einnahmen (439 Mio. EUR) die MwSt. herausgerechnet werden, da der Finanzierungsbedarf als Nettobetrag gemeldet wird. Somit lautet der Finanzierungsbedarf insgesamt 467 Mio. EUR für das Jahr 2024.



Die Finanzierung der 467 Mio. EUR erfolgt über die Regionalisierungsmittel für 2024 (ca. 270

Mio. EUR), der Umverteilung der Übereinnahmen DTV (DB Navigator; Saldo PLZ-Verteilung) von ca. 47 Mio. EUR und der Anpassung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 150 Mio. EUR. Bei der Umverteilung der Übereinnahmen (PLZ-Verteilung) sowie der Anpassung der Regionalisierungsmittel handelt es sich derzeit immer noch um Abschätzungen, sowohl Zeitpunkt wie auch die Höhe stehen noch nicht final fest, so dass es im Laufe des Jahres bis zur Umsetzung der entsprechenden Zahlungsflüsse zu Liquiditätsengpässen kommen kann.

Eine detaillierte Darstellung der Ab- und Umsätze des VRR-Tarifs, inkl. der DeutschlandTicket-Produktfamilie ist in der Drucksache Tarifeangelegenheiten (NVN/X/2024/0784) unter dem Punkt Einnahmen und Fahrten Januar bis Mai 2024, zu finden.

2. Preisanpassungsmechanismus

Eine Preisanpassung des DeutschlandTickets und somit auch dessen Produktfamilie ist zum 01.01.2025 zu erwarten. Gemäß Aussage des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW wird im September 2024 mit einer Entscheidung bezüglich des Erhöhungsmaßes gerechnet.

3. Abschaffung Upgrade Deutschlandsemesterticket

Zum Start des DeutschlandTickets wurde mit dem SemesterTicket DeutschlandTicket-Upgrade eine Übergangslösung für Studierende im VRR geschaffen: Durch die Zahlung des Differenzbetrags zwischen dem VRR/NRW-SemesterTicket-Preis und dem DeutschlandTicket-Preis konnten Studierende im VRR-Gebiet die deutschlandweite Fahrtberechtigung per App hinzubuchen.

Zwischenzeitlich haben Bund und Länder die Möglichkeit geschaffen, dass Tariforganisationen ein SemesterTicket im Vollsolidarmodell auf DeutschlandTicket-Basis anbieten können. Der Preis beträgt 60 % des jeweiligen Ausgabepreises des regulären DeutschlandTickets (aktuell 29,40 Euro). Mit der Einführung des Vollsolidarmodells zum Sommersemester 2024 wurde auch die Ablösung des Upgrades zum DeutschlandTicket spätestens zum Ablauf des Wintersemesters 2024/2025 angekündigt. Für Fachhochschulen bedeutet dies eine Einstellung zum 28.02.2025 und für Universitäten einen Monat später zum 31.03.2025.

Bezüglich der Umsetzung des Deutschlandsemesterticket im Solidarmodell kommen zu den bereits im Sommersemester 2024 gestarteten Hochschulen, weitere zehn Hochschulstandorte zum Wintersemester 2024/2025 hinzu. Nur eine Hochschule verbleibt im

regulären VRR-SemesterTicket, hauptsächlich aufgrund der inkludierten Zusatznutzen, wie die Fahrrad- und Personenmitnahme. Die Anzahl der Studierenden zum Wintersemester 2024/2025 mit einem Deutschlandsemesterticket erhöht sich um ca. 23.000 Studierende, so dass insgesamt ca. 243.000 Studierende im VRR-Verbundgebiet für monatlich 29,40 Euro deutschlandweit mit den Bussen und Bahnen des ÖPNV mobil sind.