



öffentlich

| | | | |
|--------------------------|---|-------------------|---------------------|
| Vorlage | | | |
| Betreff | | | |
| DeutschlandTicket | | | |
| Organisation | Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag | Datum | Lfd. Nr. BPL |
| AöR | M/X/2024/0808 | 11.11.2024 | 16 |

| <u>Beratungsfolge</u> | <u>Zuständigkeit</u> | <u>Sitzungstermin</u> | <u>Ergebnis</u> |
|---|----------------------|-----------------------|--------------------------|
| Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR | Empfehlung | 29.11.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Unternehmensbeirat der VRR AöR | Empfehlung | 02.12.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR | Empfehlung | 10.12.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Verwaltungsrat der VRR AöR | Entscheidung | 11.12.2024 | <input type="checkbox"/> |
| Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR | Entscheidung | 11.12.2024 | <input type="checkbox"/> |

Kurzzusammenfassung:

1. Fortsetzung der Rahmenbedingungen des DeutschlandTickets

Darstellung und Erläuterungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und Beschluss über die Fortführung des DeutschlandTickets und der DeutschlandTicket-Produktfamilie im VRR im Jahr 2025. Hochrechnung der Gesamteinnahmen für das Jahr 2024 und in der Prognose 2025.

2. Auswirkungen der Preisanpassung DT zum 01.01.2025

Darstellung der Auswirkung der Preisanpassung auf das DeutschlandTicket und die DeutschlandTicket-Produktfamilie.

3. Vorbehalt RegG

Das Regionalisierungsgesetz bedarf einer Änderung zur Regelung der überjährigen Verwendung der Mittel aus dem Jahr 2023 in das Jahr 2024 und von 2024 auf das Jahr 2025. Bericht zum Stand des Gesetzgebungsverfahrens.

4. Allgemeine Vorschrift

Erneuerung der aktuellen Allgemeinen Vorschrift zur Fortführung des DT in 2025. Die Allgemeine Vorschrift für den DeutschlandTicket-Schadensausgleich für das verbleibende Jahr 2024 und für das Jahr 2025 basiert auf der Landesrichtlinie und beschreibt die Rahmenbedingungen bzgl. der Zuwendungen zum DT.

5. Einnahmeaufteilung

Ein Vertrag zur Regelung der bundesweiten Einnahmeaufteilung (Stufe 2) befindet sich aktuell in Abstimmung.

Beschlussvorschlag:

Teil I Beschlüsse VRR AöR

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat 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 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. Der Verwaltungsrat der VRR AöR bestätigt dieses ebenso zu einem Preis des DeutschlandTickets von 58,00 EUR/Monat ab dem 01.01.2025 bis zum 31.12.2025 gemäß Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 23.09.2024.
2. Der Verwaltungsrat der VRR AöR bestätigt die Anerkennung der außerhalb des VRR verkauften DeutschlandTickets 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 Einnahmeaufteilung zum DT (wie aktuell) durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum rechtsverbindlich und vollumfänglich ausgeglichen werden. Der Verwaltungsrat

der VRR AöR bestätigt, dieses ebenso zu einem Preis des DeutschlandTickets von 58,00 EUR/Monat ab dem 01.01.2025 bis zum 31.12.2025.

3. Wenn und soweit sich die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zum DeutschlandTicket für den Zeitraum bis zum 31.12.2025 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 18. März 2024“ in Form einer allgemeinen Vorschrift, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, gemäß nachzureichender Anlage, zu
2. 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. Die Beschlüsse B) 1 - 2 stehen 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 und Vertrieb

1. Der Verwaltungsrat der VRR AöR stimmt der Fortführung der DeutschlandTicket Produktfamilie vom 01.01. bis zum 31.12.2025 zu. Dies beinhaltet die Produkte:
 - a. DeutschlandTicket zum Preis von 58,00 EUR/Monat.
 - b. DeutschlandTicket Job zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis.
 - c. Solidarisch finanziertes Deutschlandsemesterticket zum Preis von 60% des Preises des DeutschlandTickets, d.h. 29,40 EUR/Monat für das Sommersemester 2025. Die Vertragsbindung beträgt mind. ein Semester. Ab dem Wintersemester 2025/26 beträgt der Preis für das Deutschlandsemesterticket 34,80 EUR/Monat.
 - d. 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 (48,00 EUR statt 58,00 EUR).

- e. 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.
 - f. Fortführung des Monatsdeckels in eezy.nrw zum jeweiligen Preis des Deutschland-Tickets.
 - g. SemesterTicket DeutschlandTicket-Upgrade zum jeweiligen an das DT geknüpften Preis gültig bis zum Ende der Wintersemester 2024/25, d.h. 28.02. bzw. 31.03.2025.
2. Die Beschlüsse gemäß C) Ziffer 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 und 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. Kenntnisnahmen VRR AöR

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat 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 Deutschland-Tickets (DT), zur Kenntnis.

Teil III. Zweckverband VRR

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrats der VRR AöR (Teil I A-D) zu und nimmt den Sachstandsbericht, insbesondere zu den rechtlichen Fragestellungen im Zusammenhang mit der Weiterführung und weiteren Anerkennung 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. Änderungen Regionalisierungsgesetz
2. Governance zum DeutschlandTicket

Teil B) Allg. Vorschrift und Finanzierung

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

Teil C) Tarif und Einnahmeprognose 2024

1. Prognose 2024 – Einnahmen aus Fahrgeld und Ausgleichsbedarf
2. Tarif des Deutschlandtickets ab 01.01.2025
3. Preisanpassungsmechanismus

Teil A) Rechtliche Rahmenbedingungen

1. Änderungen Regionalisierungsgesetz (RegG)

Es liegt ein Entwurf zu einer Gesetzesänderung des Regionalisierungsgesetzes vor, der sich im Wesentlichen mit der Verwendung der Bundes- und Landeszuschüsse zum Deutschland-Ticket über einen 3-Jahres-Zeitraum befasst, d.h. eine jahresscharfe Abrechnung entfällt und die von Bund und Ländern bereit gestellten Mittel von 3,0 Mrd. € p.a. können jahresübergreifend von 2023 bis 2025 verwendet werden. Die Stellungnahme der VRR AöR zum Gesetzesentwurf ist der **Anlage 1** zu entnehmen.

2. Governance zum DeutschlandTicket

Das Thema Governance zum DeutschlandTicket ist weiterhin ungeklärt. Auf Initiative der VRR AöR haben sich mehrere Verkehrsverbünde in Deutschland zusammengetan und ein Gutachten erstellen lassen, dass sich mit den notwendigen Schritten und Maßnahmen zur Schaffung einer geordneten Governance befasst. Das Gutachten wurde den Gremienmitgliedern des VRR am 04.10.2024 zur Information übersandt. Näheres ist der Zusammenfassung aus dem Gutachten auf den Seiten 5 bis 11 zu entnehmen.

Die D-TIX GmbH hat zwischenzeitlich einen Vertrag über die Zuscheidung der Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschland-Tickets vorgelegt. Dieser Vertrag ist aus Sicht des VRR und weiterer Verkehrsverbünde in dieser Form nicht annehmbar und bedarf wesentlicher Änderungen. Die Fachebenen (Tarif, Einnahmenaufteilung, Recht) erarbeiten derzeit auf dieser Grundlage einen entsprechend angepassten Vertragsentwurf. Der Vorstand wird die aus Sicht des VRR erforderlichen Vertragsänderungen in die bundesweite Diskussion zur Weiterführung des Deutschland-Tickets einbringen. Für den Fall, dass es gelingt, diesen Vertrag im laufenden Sitzungsblock endzuverhandeln, wird der Vertrag als Nachtrag zur Beschlussvorlage zur Sitzung des Verwaltungsrats eingebracht.

Teil B) Allgemeine Vorschrift und Finanzierung

1. Allgemeine Vorschrift 2025

Der aktuelle Inhalt der Allgemeinen Vorschrift basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln vom 07. Oktober 2024 und der Richtlinie Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2024. Die allgemeine Vorschrift für das Jahr 2025 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 nachgereicht.

Die Allgemeine Vorschrift (AV) zum DeutschlandTicket ist befristet bis zum 31.12.2024 und beinhaltet zum großen Teil aus der Richtlinie des Landes übernommene Passagen. Mit Datum vom 07.10.2024, wurden die „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln“ veröffentlicht.

Die wesentlichen Anpassungen aus der Muster-Richtlinie sind folgende:

1. In den Regelungen zur Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen (Nummer 7.3.1) wird klargestellt, dass Fahrgeldeinnahmen für ausgegebene Tickets einzubeziehen sind, auch wenn aufgrund von Zahlungsausfällen keine Geldbeträge vorliegen (sog. „Forderungsprinzip“). In der Konsequenz daraus dürfen auch die Soll-Fahrgeldeinnahmen nach dem Forderungsprinzip berechnet werden, falls dies nicht schon geschehen ist. Daher dürfen in diesen Fällen die Soll-Fahrgeldeinnahmen 2019 um die Zahlungsausfälle erhöht und dann auf das Jahr 2025 hochgerechnet werden, soweit über die Zahlungsausfälle 2019 ein Nachweis geführt werden kann (Nummer 7.3.1).
2. Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 auf 2025, werden Tarifierpassungen im Altsortiment von 2023 bis 2025 nur bis zu einer Höhe von 13,5 Prozent beim Ausgleich anerkannt. Dafür müssen auch bei einer Tarifierpassung im Altsortiment von über 13,5 Prozent die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für den Ausgleich nur so in den Ausgleich eingestellt werden, als wäre der Tarif nur um 13,5 Prozent erhöht worden. Die gesamthafte Anwendung des sog. „Tarifdeckels“ stellt eine weitestgehende Gleichbehandlung im Hinblick auf die tatsächlichen Tarifierpassungen unabhängig von ihrer konkreten Umsetzung in den jeweiligen Jahren 2024 und 2025 sicher. Überdies werden anstelle des Bezugs zum Tarif am 31.12.2023 die Tarifier im jeweiligen Monat der Jahre 2025 und 2023 (z. B. Mai 2025 mit Mai 2023) bei der Anwendung des Tarifdeckels verglichen, um ohne relevanten Mehraufwand bei der Berechnung eine größtmögliche Einzelfallgerechtigkeit zu gewährleisten.
3. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des DeutschlandTickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten, werden die auf das Jahr 2025 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um weitere 1,3 Prozent gegenüber 2024 (langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a) erhöht.

Die Richtlinien sehen aus Vereinfachungsgründen in Nummer 5.4.1.1 eine den Zinseszinsseffekt nicht berücksichtigende Erhöhung um insgesamt 3,9 Prozent für den Zeitraum von 2023 bis 2025 vor.

4. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, müssen bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01.01.2023 geltenden und über die durchschnittliche Tarifanpassung auf 2025 fortgeschriebenen Preisen (vor der Einführung des DeutschlandTickets) angerechnet werden, denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des DeutschlandTickets resultierenden Kostenunterdeckung.
5. Anstelle der Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen in den Muster-Richtlinien für das Jahr 2024 ist auf Veranlassung des Bundeskartellamtes ein Vertriebsanreiz für jedes verkaufte DeutschlandTicket ab dem Jahr 2025 vorzusehen, um so den Verkauf von mehr DeutschlandTickets zu fördern. Dadurch bedingt muss in den Muster-Richtlinien für das Jahr 2025 geregelt werden, dass bundeseinheitliche Vertriebsanreize unabhängig von ihrer konkreten Ausgestaltung nicht ausgleichsmindernd berücksichtigt werden müssen. Im Gegenzug sind ersparte Vertriebsaufwendungen im Vergleich zum Zustand vor Einführung des DeutschlandTickets (30.04.2023) aus dem Vertrieb des Altsortimentes ausgleichsmindernd in Abzug zu bringen.

2. Finanzierung

Der VRR erhält im aktuellen Jahr ca. 225 Mio. EUR als Vorauszahlung für die Monate Januar bis einschl. 31.10.2024. Der Mittelbedarf im VRR für das Jahr 2024 beläuft sich nach Antragstellung aller Verkehrsunternehmen (Stand 30.09.2024) auf ca. 507 Mio. EUR. Nach Rücksprache mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr soll der VRR die Bescheide für 2024 bis Mitte/Ende November erhalten. Die Auszahlung der Mittel erfolgt vsl. im Dezember, ggf. auch erst kurz vor Jahresende. Wie 2023 sollen die Mittel aber noch in diesem Jahr ausgezahlt werden. Um alle Anträge für das Jahr 2024 zu erfüllen, wurde im Rahmen eines Nachtragshaushaltes der Landesanteil NRW an den Regionalisierungsmitteln erhöht. Gleichzeitig werden im Rahmen eines Länderausgleichs aus anderen Ländern benötigte Bundesmittel nach NRW übertragen. Hinzu kommen Fahrgeldeinnahmen aus der Umverteilung der Übereinnahmen des DTV (sog. Schwungmasse) aus dem Jahr 2023, welche an das Land NRW zurückgeflossen sind und nunmehr ausgezahlt werden können. Die Gesamtsumme der Anträge in NRW liegt bei rd. 1.030 Mio. EUR, so dass zunächst die Bescheidung im SPNV für das Jahr 2024 entsprechend eingekürzt werden muss. Dieses wird dann mit der

Umverteilung der Schwungmasse aus dem DTV für das Jahr 2024, welche gerade vorbereitet wird, innerhalb des SPNV kompensiert. Durch die vorbenannten Maßnahmen soll somit sichergestellt werden, dass der vollumfängliche Ausgleich für das Jahr 2024 erfolgt.

Der Entwurf zur 10. Änderung des Regionalisierungsgesetzes enthält die erforderlichen Anpassungen, um die Beschlusslage vom 06.11.2023 umzusetzen. Geschaffen wird damit eine rechtliche Grundlage, die eine gemeinsame, jahresübergreifende Abrechnung der Ausgleichsbeträge in den Jahren 2023 bis 2025 ermöglicht. Dies soll die Steuerung des Ausgleichsbedarfes über diesen Zeitraum ermöglichen. Der von der Bundesregierung erarbeitete Entwurf befindet sich aktuell im Anhörungsverfahren. Die Beschlussfassung ist noch für dieses Jahr vorgesehen.

3. Weiterleitung der Mittel/Liquidität

Gemäß den am 7. Oktober 2024 veröffentlichten Muster-Richtlinien (Abschnitt 7.4) sind für das Jahr 2025 monatliche Vorauszahlungen in Höhe von 8 Prozent der vorläufig für 2024 bewilligten Mittel vorgesehen. Werden die Vorauszahlungen wie im Jahr 2024 bis einschließlich Oktober gewährt, erhält der VRR Vorauszahlungen in Höhe von 405,6 Mio. EUR. Dies steht dem prognostizierten Schaden von 462 Mio. EUR (Herleitung siehe Teil C 1.) gegenüber, der nach Antragstellung zum 30. September 2025 erfahrungsgemäß im Dezember 2025 ausgeglichen wird. Daraus resultiert für den Monat November eine Liquiditätslücke in Höhe von 13,8 Mio. Euro.

4. Einnahmenaufteilung

Aktuell wird ein Vertrag, welcher die 2. Stufe nach dem Leipziger Modellansatzes (Postleitzahlensystem) regeln soll, zwischen den potenziellen Vertragspartnern abgestimmt. Mit der Ausgestaltung des Vertrages ist die Anwaltskanzlei bbt aus Hannover durch die mobil 2030 GmbH beauftragt worden. Dieser Vertrag soll dann den rechtlichen Rahmen für die Umsetzung der 2. Stufe für das Jahr 2025 sein. Parallel wird durch eine Unterarbeitsgruppe von Bund und Ländern unter Beteiligung der Branche sowie der kommunalen Spitzenverbände die Einnahmenaufteilung ab dem Jahr 2026 konzeptioniert, hier gibt es derzeit noch keinen aktuellen Sachstand, der berichtet werden kann. Da die Umsetzung der 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes immer noch an dem Veto des Bundeslandes Bayern in der Verkehrsministerkonferenz scheitert, wird über die Verteilung der Übereinnahmen aus dem Deutschlandtarifverbund (Einnahmen aus dem DB Navigator), die sog. Schwungmasse, ein näherungsweise Ausgleich in Anlehnung an die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes, zwischen den Bundesländern umgesetzt. Dieses Verfahren der Schwungmassenverteilung wurde für das Jahr 2023 bereits durchgeführt und befindet sich gerade in der Abstimmung für das Jahr

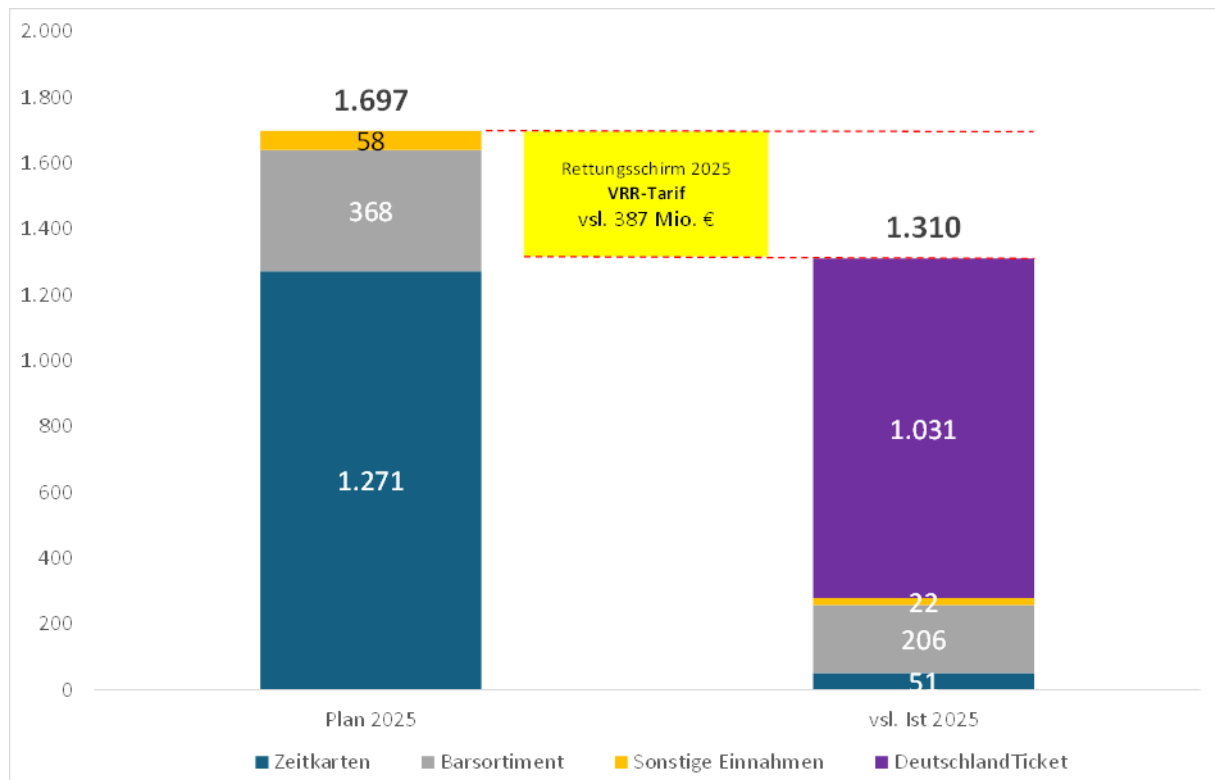
2024 (s.o.).

Teil C) Tarif und Einnahmeprognose

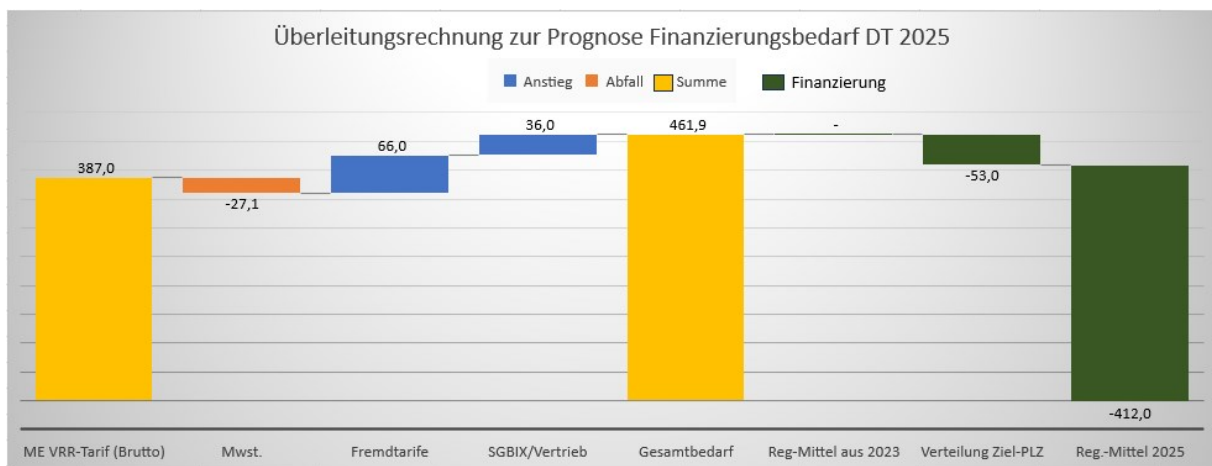
1. Prognose 2025 – Einnahmen aus Fahrgeld und Ausgleichsbedarf

Um den Ausgleichsbetrag 2025 zu ermitteln, wurde zunächst der Plan 2025 gemäß Muster-richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket fortgeschrieben. Die Richtlinie sieht vor, den Planwert 2022 mit der Preismaßnahme 2023 (im VRR + 3,9 %) fortzuschreiben. Der Planwert 2023 wurde dann mit den kumulierten Preismaßnahmen 2024 und 2025 weiter hochgerechnet. In unserem Fall bedeutete dies eine Fortschreibung von 13,5 % (gedeckelte 8 % aus dem Jahr 2024 plus 5,5 % aus dem Jahr 2025). Letztlich erfolgte noch eine jährliche 1,3 %ige Absatzsteigerung für die Jahre 2023, 2024 und 2025 (+ 3,9 %). Im Gesamtergebnis ergab dies einen Planwert 2025 von 1.697 Mio. EUR.

Auf Basis der Ist-Daten von Januar bis August 2024 wurden die Daten bis Dezember 2025 prognostiziert und ergeben einen Jahreswert 2025 von ca. 1.310 Mio. EUR. Unterstellt wurde hier eine weiterhin abflachend hochlaufende Absatzentwicklung im Bereich der Deutschland-Ticket-Varianten und rückläufige Einnahmen im Barsortiment und der Regelzeitkarten. Als Ergebnis resultiert daraus für 2025 ein Finanzierungsbedarf bei den kassentechnischen Einnahmen von rund 387 Mio. EUR.



Aufbauend auf der Prognose der kassentechnischen Veränderungen für das Jahr 2025 in Höhe von rd. 387 Mio. EUR sind, wie in den vorherigen Sachständen, weitere Sachverhalte zu berücksichtigen. Zunächst ist aus dem vorgenannten Betrag die Mehrwertsteuer (MwSt.) herauszurechnen. Ergänzend zu berücksichtigen sind dann die Finanzierungsbeträge zu den Fremdtarifen (NRW-Tarif, DTV) sowie die Ausgleichsleistungen für die Beförderung schwerbehinderter Menschen. Auf Hinweis des Bundeskartellamtes ist spätestens ab dem Jahr 2025 ein Vertriebsanreiz für das DeutschlandTicket vorzusehen. Dieser wird aktuell noch abgestimmt, verfahrenstechnisch wird dieser nach aktuellem Kenntnisstand über einen entsprechenden Einnahmenbehalt unter Berücksichtigung einer Anrechnung von Einsparungen aus dem Altsortiment umgesetzt. In Summe wird auf Basis der aktuellen Erkenntnisse ein Gesamtfinanzierungsbedarf von rd. 462 Mio. EUR ermittelt.



Die Finanzierung erfolgt über die Regionalisierungsmittel 2025, welche aktuell mit rd. 412 Mio. EUR abgeschätzt werden. Des Weiteren wird ein Anteil aus der Schwungmasse bzw. ein Anteil aus der PLZ-Verteilung in Höhe von rd. 53 Mio. EUR (VRR-Anteil) angenommen, so dass insgesamt rd. 465 Mio. EUR zur Verfügung stehen sollten.

2. Tarife des DeutschlandTickets ab 01.01.2025

In der Sitzung der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 23.09.2024 wurde eine Erhöhung des Preises des DeutschlandTickets auf 58,00 EUR pro Monat ab dem 01.01.2025 beschlossen. Daraus ergeben sich für die DeutschlandTicket-Produktfamilie im VRR-Verbundgebiet ab dem 01.01.2025 die Preise wie folgt:

DeutschlandTicket 58,00 EUR

DeutschlandTicket Job

Gemäß Tarifbestimmungen zum DeutschlandTicket Job muss ein Arbeitgeber min. 25 % des Betrages des DeutschlandTickets übernehmen, damit das Verkehrsunternehmen weitere 5 %

Rabatt auf den Ausgabepreis geben kann. Somit ergibt sich für das DeutschlandTicket Job ein Preis von 55,10 EUR, davon max. 40,60 EUR Eigenanteil der Arbeitnehmer*innen, mind. 14,50 EUR Anteil der Arbeitgeber. Der Nachlass der Verkehrsunternehmen beträgt. 2,90 EUR.

Deutschlandsemesterticket

Da in den Tarifbestimmungen zum Deutschlandsemesterticket und in den verwendeten Musterverträgen festgelegt ist, dass eine Preiserhöhung eine Vorlaufzeit von acht Monaten erfordert, kann die Preisanpassung auf 34,80 EUR erst zum Wintersemester 2025 vorgenommen werden. Für das derzeitige Wintersemester 2024/2025 und das anstehende Sommersemester 2025 ergeben sich aus diesem Grund keine Preisänderungen (derzeit 29,40 EUR). Der erhöhte Preis für das Deutschlandsemesterticket wirkt damit zum Wintersemester 2025/26.

Das DeutschlandTicket-SemesterTicket-Upgrade erhält durch die Preiserhöhung des DeutschlandTickets einen Preis von 18,42 EUR, entfällt jedoch gemäß Beschluss der VRR-Gremien gem. Drucksache M/X/2024/0767 zum Ende des derzeitigen Wintersemesters 2024/2025.

In NRW werden zwei weiteren DT-Varianten angeboten:

DeutschlandTicket Sozial

Das DeutschlandTicket Sozial wurde mit einer Reduzierung von 10,00 EUR ggü. dem regulären DeutschlandTicket festgesetzt, sodass sich der Preis in Höhe von 48,00 EUR/Monat ab dem 01.01.2025 ergibt.

DeutschlandTicket Schule

Aufgrund der Regelung aus dem Erlass "Deutschlandticket für Schüler*innen in Nordrhein-Westfalen im Schuljahr 2024/2025" des Landes NRW vom 19.04.2024 hat das DeutschlandTicket Schule für Selbstzahler immer eine Reduzierung von 20,00 EUR ggü. dem regulären DeutschlandTicket aufzuweisen. Für Anspruchsberechtigte ergeben sich keine Änderungen.
DeutschlandTicket Schule Selbstzahler 38,00 EUR

DeutschlandTicket Schule Anspruchsberechtigte 1. Kind 14,00 EUR

DeutschlandTicket Schule Anspruchsberechtigte 2. Kind 7,00 EUR

DeutschlandTicket Schule Anspruchsberechtigte ab 3. Kind 0,00 EUR

Die Verkaufsdaten zu den verschiedenen Varianten des DT können der Drucksache

che Nr. M/X/2024/0810, Sachstandsbericht: Einnahmen und Fahrten, entnommen werden.

3. Preisanpassungsmechanismus

Nach der Preiserhöhung zum 01.01.2025 sind vorerst keine weiteren Preisanpassungen zu erwarten. Allerdings wird auf Bundesebene unter Beteiligung der VRR AöR weiterhin an einem Mechanismus zur regulären Anpassung gearbeitet und verschiedene indexbasierte Varianten diskutiert.