

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Aktuelle Entwicklung zum Deutschlandticket			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	O/X/2025/0904	04.06.2025	17

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	23.06.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	25.06.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	27.06.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.07.2025	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

Es wird über den aktuellen Stand Deutschland-Ticket berichtet.

Beschlussvorschlag:

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 diese Drucksache 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:

Das Deutschlandticket war noch Anfang des Jahres mit der Unsicherheit behaftet, ob es über den 31.12.2025 hinaus fortgeführt wird und wenn ja, wie. Mit Aufnahme der Koalitionsgespräche in der neuen Bundesregierung wurde diese Unsicherheit dahingehend beseitigt, dass im Koalitionsvertrag festgelegt wurde:

„Das Deutschlandticket wird über 2025 hinaus fortgesetzt. Dabei wird der Anteil der Nutzerfinanzierung ab 2029 schrittweise und sozialverträglich erhöht. Um Planungssicherheit für die Kunden beim Ticket, aber auch für Bund und Länder bei der Finanzierung zu gewährleisten, werden die Kosten für das Ticket nach einem festen Schlüssel aufgeteilt“

Diese Aussage ist nach unserer Auffassung so zu verstehen, dass das Verhältnis von Fahrgeldeinnahmen zum Zuschuss von Bund und Ländern bis einschl. 2028 gleich bleibt. In dieser Zeit sind auch Preismaßnahmen möglich, sofern die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Danach steigt der Anteil der Nutzerfinanzierung an der Gesamtfinanzierung.

Es gibt aber auch die Interpretation, dass der Preis des Deutschlandtickets bis Ende 2028 stabil bleiben soll. Dies müsste einen erhöhten Schadensausgleich durch Bund und Länder zur Folge haben, da im Koalitionsvertrag auch das Subsidiaritätsprinzip festgeschrieben ist und eine Abwälzung der allgemeinen Preissteigerungen auf die Unternehmen und damit die Kommunen diesem Prinzip widersprechen und im Übrigen auch unverantwortlich sein würde.

Weitergehende Informationen sind nicht bekannt, insbesondere in welcher Höhe Bundes- und Landesmittel bereitstehen und auf welcher Grundlage der Schadensausgleich berechnet wird. Derzeit ermittelt sich der Schadensausgleich auf Grundlage der fortgeschriebenen Solleinnahmen des Jahres 2019 im Verhältnis zu den tatsächlich erzielten Fahrgeldeinnahmen. Ob an dieser Systematik festgehalten wird, erscheint aktuell fraglich.

Diese Form des Ausgleichs ist beihilferechtlich umstritten und ist nach Auffassung der Europäischen Kommission zu ändern. Nach derzeitigen Erkenntnissen werden pauschalisierte Ausgleichsregelungen favorisiert.

Das Bundesverkehrsministerium ist aufgefordert, spätestens bis zum Sommer Klarheit zu schaffen. Dies beinhaltet insbesondere die Klärung aller noch offenen Fragestellungen zur Governance (Wer ist zuständig, wer ist beteiligt, wer entscheidet?).

Für die Fortführung des Deutschlandtickets über den 31.12.2025 hinaus wird auch über die Frage der Tarifgeberschaft diskutiert. Es sollen unterschiedliche Varianten untersucht werden, z.B. ob eine zentrale Tarifgeberschaft perspektivisch Ziel führend ist, oder Lösungen auf Länderebene einen Ansatz darstellen.

Aus VRR-Sicht sind die folgenden Punkte, unabhängig von der zukünftigen Lösung, zwingend zu erfüllen:

- Es darf nur einen einheitlichen tariflichen Standard für das Deutschlandticket geben (ohne Ausnahme gleich in Deutschland)
- Die Aufgabenträger sind an der Preisfindung zu beteiligen
- Die Ausgabe der Tickets muss so sicher gestaltet werden, dass Betrugsfälle vermieden werden und wo sie auftreten, kurzfristig eingedämmt werden können
- Die sachgerechte Einnahmenaufteilung vor Ort muss gewährleistet werden

Entwicklung für das laufende Jahr:

Für das laufende Jahr ist weiterhin davon auszugehen, dass die bisherige Aussage Bestand hat und die Bundes- und Landesmittel ausreichend sind, die Fehlbeträge aus der Einführung des Deutschlandtickets zu decken. Allerdings sind die Prozesse zur sachgerechten Verteilung von Fahrgeldeinnahmen und Bundesmitteln auf die Länder immer noch nicht abgeschlossen. In verschiedenen Arbeitsgruppen wird weiterhin an Lösungen gearbeitet.

Einnahmenaufteilung:

Das Verfahren zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen nach dem Postleitzahlenverfahren auf die Länder durch die bundesweite Clearingstelle (D-Tix) ist dem Grunde nach geklärt. Es war beabsichtigt, dass alle Einnahmenverantwortlichen bzw. die benannten Vertreter (Verbünde...) bis zum 30.04.2025 einen Einnahmenaufteilungsvertrag unterzeichnen. Es zeichnete sich aber frühzeitig ab, dass auf Grund noch nicht geklärter Fragen und nicht zeitgerecht umzusetzender Gremienbeschlüsse eine Vielzahl von Vertragspartnern nicht

zeichnen können. Die Verträge werden voraussichtlich bis Mitte Juli vorliegen. Die VRR AöR hat sich mit VRS, AVV, der Westfalen Tarif GmbH sowie dem KCM auf eine NRW-Position geeinigt und ebenfalls noch nicht gezeichnet. Der Beitritt zum Vertrag wird aber zeitgerecht vollzogen.

Bedingt durch die verspäteten Vertragsbeitritte und einem noch nicht konsistenten Datenbestand sieht sich die D-Tix nicht in der Lage, die für Mai avisierte Proberechnung zur Verteilung der Fahrgeldeinnahmen nach dem Postleitzahlenprinzip zu gewährleisten. Die Berechnung wird sich voraussichtlich auf Juli/August verschieben. Bis dahin werden auch keine Einnahmen pauschal zugewiesen, d.h. NRW als Empfängerland wird weder aus den Bundesmitteln noch aus Fahrgeldeinnahmen Gelder über die bisherigen Abschlagszahlungen hinaus erhalten. Bisher schon entstandene und durch den VRR, aus Regionalisierungsmitteln temporär ausgeglichene Liquiditätsengpässe bei den Verkehrsunternehmen sind auch weiterhin zu erwarten.

Betrugsfälle

Aufgrund seiner Einfachheit und dem hohem Bekanntheitsgrad ist das Deutschland zu einem Geschäft für Betrüger geworden.

Hierbei sind im Wesentlichen drei unterschiedliche Formen von Betrug zu unterscheiden:

Das mehrfache Kopieren eines Tickets per Screenshot war insbesondere in den Anfängen des Deutschlandtickets verbreitet und hat einnahmenseitig kaum zu Verlusten geführt. Aufgefallen sind die Dubletten bei der Fahrausweisprüfung. Die meisten Ticketshops unterdrücken mittlerweile die Screenshot-Funktion. Bei Ticketkontrollen ist durch die Überprüfung der Personendaten anhand von Lichtbildausweisen das Aufdecken von Ticketkopien möglich.

Deutlich signifikanter ist der sogenannte Dreiecksbetrug, bei dem über Online-Handelsplattformen wie eBay und auch illegale Webshops Tickets von betrügerischen Verkäufern vergünstigt angeboten werden.

Diese kaufen mit gestohlenen Bankdaten oder gefälschten IBAN sowie temporären E-Mail-Adressen im Namen von Dritten echte Tickets und geben diese an den Käufer weiter. Der Einnahmenverlust entsteht damit bei den verkaufenden Unternehmen. Erst nach Auffallen des Betrugs (Rücklastschrift) können die Tickets gesperrt werden. Im VRR-Raum war bis dato nur ein Vertriebssystem von dieser Vorgehensweise betroffen. Auffällig ist zuletzt

insbesondere die Verwendung von brasilianischen Kreditkarten. Im VRR wurde proaktiv dagegen vorgegangen, indem die Beträge bereits einige Tage vor dem Ende des Vormonats eingezogen werden und die Tickets bei fehlgeschlagener Zahlung gesperrt werden. Seitens der verkaufenden Unternehmen ist weiterhin Aufmerksamkeit und regelmäßiger Austausch geboten, dementsprechend wird das Thema dauerhaft in den Arbeitskreisen des KVIV besprochen.

Ein strukturelles Problem besteht in der systematischen, illegalen Erzeugung von Tickets im UIC-Barcode-Format mittels missbräuchlich genutzter Schlüssel. Ein Papier des Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD) weist auf die Unsicherheit der IT-Architektur im UIC-System hin, mit der mehrere zehntausende Tickets mit nur einem einzigen Schlüssel erzeugt wurden. Diese Tickets wurden an keine Stelle gemeldet und existieren damit abseits jeglicher Statistik. Das UIC-System wird im VRR nicht zur Ausgabe von Tickets verwendet, wird aber - wie in ganz Deutschland - als gültiges Ticket anerkannt. VRR und KCD haben den branchenweiten Dialog in diesem Kontext massiv vorangetrieben. Auf Grundlage eines in der eTicket-Teilnehmerversammlung im April 2025 gefassten Beschlusses müssen nunmehr die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen auch im UIC-Standard bis zum 01.01.2026 umgesetzt sein. Der VRR und das KCD beobachten die Entwicklungen und beziehen in den Arbeitsstrukturen des VDV (UAG-Kontrolle) entsprechende Stellung.