

öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/XI/2026/0030/1</b>	<b>10.03.2026</b>	<b>19</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	16.03.2026	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	16.03.2026	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	25.03.2026	<input type="checkbox"/>

**Kurzzusammenfassung:**

Am 27.02.2026 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV) den Erlass über die Fortführung des DeutschlandTicket Schule (DT Schule) für die Schuljahr 2026/2027 und 2027/2028 den Tariforganisationen in NRW übermittelt. Der Erlass regelt die Finanzierungsmechanismen des DT Schule.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgenden Beschluss zu fassen:

Der Verwaltungsrat der VRR AöR beschließt die Fortführung des 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 2026/2027 und

**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:**

Aktueller Stand zum Erlass für das Schuljahr 2026/2027 und das Schuljahr 2027/2028

Kurz nach der Einführung des regulären DeutschlandTickets (DT) im Jahr 2023 wurde auf Basis des Erlasses „DeutschlandTicket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen“ das DT Schule für das Schuljahr 2023/2024 im VRR umgesetzt. In den nachfolgenden Schuljahren wurde der Erlass jeweils um ein weiteres Jahr verlängert. Der aktuelle Erlass, der den VRR am 27.02.2026 erreicht hat, gilt erstmalig für einen Zeitraum von zwei Schuljahren. Ansonsten enthält der Erlass keine weiteren inhaltlichen Änderungen.

Wie in den Jahren zuvor referenziert der Erlass auf die bisherigen Einnahmen im Schülermarktsegment. Die vertragliche Grundlage für die Umsetzung im VRR basiert auf den SchokoTicket-Verträgen, die unbefristet und nahezu flächendeckend mit öffentlichen und privaten Schulträgern abgeschlossen sind. Die Entscheidung über die Abnahme des DT Schule trifft gem. Erlass der Schulträger für den befristeten Zeitraum des Erlasses und gilt dann für alle Schüler:innen eines Schulträgers, für Selbstzahler gleichermaßen wie für Anspruchsberechtigte. Im VRR wird dieser Vorgang in Form von Ergänzungsvereinbarungen zu den bestehenden SchokoTicket-Verträgen umgesetzt. Fast alle öffentlichen Schulträger im VRR haben in den vergangenen Jahren eine Ergänzungsvereinbarung geschlossen und

das DT Schule angeboten.

Je teurer das DT Schule wird, umso teurer wird für Schulträger der Preis für jeden Anspruchsberechtigten und umso höher damit die Aufwendungen für die Schülerbeförderung gem. Schülerfahrkostenverordnung NRW. Schulträger sind gehalten, möglichst wirtschaftlich zu handeln. Darüber hinaus befinden sich einige öffentliche Schulträger bereits in der Haushaltssicherung oder auf der Schwelle dorthin. Die Höhe der Aufwendungen steht und fällt mit der Preisentwicklung des DeutschlandTicket. Diese finanzielle Ungewissheit des Deutschlandtickets führt zu Überlegungen öffentliche Schulträger in den SchokoTicket-Vertrag zurückzuwechseln, um stärkere Planungssicherheit zu erlangen.

Eine Festlegung auf zwei Schuljahre, wobei die preisliche Entwicklung des DT aktuell noch nicht bekannt ist, sorgt für eine stärkere Bindung. Deswegen schlägt der VRR vor, in die bekannte Ergänzungsvereinbarung zusätzlich eine Kündigungsklausel einzufügen. Analog zur Kündigungsfrist des SchokoTicket-Vertrages soll die Kündigungsfrist für die Ergänzungsvereinbarung drei Monate zum Schuljahresende betragen. Der beigefügte Entwurf der Ergänzungsvereinbarung (**Anlage**) befindet sich in der Abstimmung mit den Juristen der VRR AöR und den Verkehrsunternehmen.

#### Folgen eines vertragslosen Zustandes

Kündigt ein Schulträger den SchokoTicket-Vertrag, befindet sich dieser in einem vertragslosen Zustand. Dies ist für einige Gebiete in NRW nicht ungewöhnlich. Für den VRR wäre dies jedoch eine Neuerung, da seit der Einführung eines Schülermarkt-Vertragsmodells ab 2002 flächendeckend nahezu alle öffentlichen Schulträger sowie eine Vielzahl von privaten Schulträgern am Vertragsmodell teilnehmen und somit allen Schüler:innen den Zugang zum ÖPNV einfach und kostenverträglich ermöglichen.

Ohne Vertragsmodell gilt grundsätzlich das Prozedere der Schülerfahrkostenübernahme gem. Schülerfahrkostenverordnung NRW (SchfkVO) weiterhin, welches eine Erstattung der Fahrkosten vorsieht. Gem. SchfkVO haben Schüler:innen unter bestimmten Voraussetzungen Anspruch auf Fahrkostenerstattung. Das bedeutet: Schüler:innen bzw. die Eltern kaufen ein Ticket aus dem Regeltarif und erhalten in regelmäßigen Abständen (halbjährlich, schuljährlich) gegen Vorlage der Belege vom Schulträger eine Erstattung abzüglich eines Eigenanteils. Des Weiteren müssen sich Selbstzahlende ein Ticket des Regeltarifs kaufen. Dieser bürokratische Aufwand wird mit dem Vertragsmodell vermieden.

In einem vertragslosen Zustand entfallen den Verkehrsunternehmen zudem Einnahmen und weniger Schüler:innen haben Zugang zum ÖPNV. Bei einem ausschließlich vertragslosen Zustand belaufen sich die Mindererlöse verbundweit auf rd. 40 Mio. EUR jährlich.