

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> AVV/0070/WP18
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 03.03.2023
		Verfasser/in: AVV
<b>Einführung Deutschlandticket</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.03.2023	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung

**Beschlussvorschlag:**

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen

nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 unter den beschriebenen Rahmenbedingungen zu. Weiterhin empfiehlt der Beirat der Verbandsversammlung eine entsprechende Beschlussfassung.

## Erläuterungen:

### Aktuelle Entwicklungen

Aufbauend auf dem dreimonatigen deutschlandweiten Projekt „9-Euro-Ticket“ haben die Bundesregierung und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder in der Ministerpräsidentenkonferenz am 02.11.2022 die Einführung eines digitalen, deutschlandweit gültigen „Deutschlandticket“ für den Öffentlichen Personennahverkehr zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat beschlossen. Durch diese tarifliche Attraktivierung in Form eines pauschal gültigen und dadurch einfachen und zudem preisgünstigen Tickets versprechen sich Bund und Länder eine nachhaltige Unterstützung des ÖPNV zur Erreichung der vorgegebenen Klimaziele. Der Bund stellt zur Finanzierung des neuen Tarifangebotes ab dem Jahr 2023 jährlich 1,5 Milliarden Euro zum Verlustausgleich zur Verfügung. Die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. In der Ministerpräsidentenkonferenz am 08.12.2022 haben Bund und Länder die bisherigen Finanzierungszusagen für das Einführungsjahr 2023 des Deutschlandtickets um eine Nachschusspflicht erweitert. Nach aktuellem Kenntnisstand soll die Finanzierung auch für das Jahr 2024 über eine Rettungsschirmsystematik gesichert werden.

Das Deutschlandticket soll bundesweit einheitlich zum 1. Mai 2023 als monatlich kündbares, persönliches und digitales Abonnement eingeführt werden. Das Ticket gilt für die zweite Wagenklasse sämtlicher Nahverkehrsangebote in ganz Deutschland und sieht keine Mitnahmemöglichkeit vor.

Der Entwurf für die notwendige Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) ging demnach am 23. Januar 2023 in die Abstimmung zwischen den Ministerien. Am 1. Februar 2023 erfolgte anschließend der Kabinettsbeschluss. Die Änderung soll im verkürzten Verfahren erfolgen, Bundestag und Bundesrat werden sich voraussichtlich bis zum 31. März 2023 damit befassen. Planmäßig kann das Gesetz dann im April beschlossen werden.

Im Rahmen der länderoffenen Arbeitsgruppe zum bundesweiten ÖPNV-Ticket wurde sich in der Sitzung am 27.01.2023 auf das in der **Anlage 1** beigefügte Beschlusspapier verständigt. Als **Anlage 2** sind zudem die Festlegungen für bundeseinheitliche Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket beigefügt, auf die sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Länder ebenfalls geeinigt haben. Hierauf aufbauend gilt es nun, die tarifliche und vertriebliche Umsetzung vorzubereiten. Sobald die finalen Tarifbestimmungen vorliegen, sind die notwendigen Anpassungen in den AVV-Tarifbestimmungen, Abobedingungen, Bestellscheinen und AGBs vorzunehmen. Die Verbundgesellschaft wird bis dahin im intensiven Austausch mit den Partnerunternehmen im AVV und den Verbundpartnern in NRW die Arbeiten weiter vorbereiten.

### Tarifliche Entwicklungen

Zwecks weiterer tariflicher Attraktivierungen für diverse Nutzergruppen in NRW im Kontext zur Einführung des Deutschlandtickets wird seitens des Landes angestrebt, für die Gruppe der Schüler, Azubis, Studierenden und Sozialhilfeempfänger basierend auf dem Deutschlandticket attraktive Modellvarianten zu diskutieren bzw. zu erarbeiten sowie (finanzielle) Auswirkungen zu kalkulieren.

Jene Nutzergruppen haben bereits heute Anspruch auf vergünstigte Angebote, weswegen eine gewisse Erwartungshaltung besteht, inwiefern hier Ansätze - die für den Endnutzer unterhalb der 49 Euro für das Deutschlandticket liegen – geschaffen werden können. Hier müssen die preislichen, aber besonders auch die finanziellen Spielräume für einen zusätzlichen Ausgleich der Verluste über den Mechanismus für das Deutschlandticket hinaus ausgelotet werden.

Zudem hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW) weiterhin ein großes Interesse an der Etablierung und Attraktivierung des am 01.12.2021 NRW-weit eingeführten Luftlinientarifs (eezy.nrw). Daher ist es vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets Ziel, die Attraktivität von eezy.nrw durch die Einführung eines Monatsdeckels aufrechtzuhalten bzw. weiter zu steigern, um somit auch Gelegenheitsnutzern einen passenden Tarif anbieten zu können.

Die zu diesem Zwecke eigens einberufene Arbeitsgruppe („AG Tarife in NRW“), welche sich aus Vertretern der Verbände in NRW, KCM, kommunalen Spitzenverbänden sowie dem MUNV NRW zusammensetzt, wurde mit der fachlichen Ausarbeitung beauftragt und befindet sich hierzu im regelmäßigen Austausch zu den Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die nutzergruppenspezifischen Produkte des heutigen Bestandstarifs, um aus den Ergebnissen aufbauend Lösungsansätze für NRW abzuleiten.

Die zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung bekannten tariflichen Entwicklungen sind nachfolgend je Nutzergruppe aufgeführt.

### **Schulträgertickets**

Die derzeit von den Schulträgern im AVV für die anspruchsberechtigten Schüler abgenommenen Schulträgertickets (AVV-Schülerjahreskarte / AVV School&Fun-Ticket) bewegen sich preislich trotz Rabattierung oftmals oberhalb der 49 Euro und decken bei weitem nicht die tariflichen Leistungen des künftigen Deutschlandtickets ab. Bei Einführung des Deutschlandtickets ist daher davon auszugehen, dass die Schulträger künftig für den Kreis der Anspruchsberechtigten anstelle der Schulträgertickets des AVV entsprechend ein Deutschlandticket abnehmen (aufgrund der Regelung gemäß SchfkVO ggf. sogar abnehmen müssen).

Auf Basis von landesweiten Datenlieferungen zu den Schülerzahlen wurden erste Prognosen hinsichtlich der möglichen finanziellen Auswirkungen bei Einführung des Deutschlandtickets angestellt. Dabei sollen die bestehenden Finanzierungsanteile (Schulträgerleistungen, Eigenanteile, Selbstzahlereinnahmen, §11a-Mittel) in gleicher Höhe im System erhalten bleiben. Inwiefern sich die derzeit diskutierten Ansätze jedoch als umsetzbar erweisen, ist derzeit – insbesondere aufgrund des notwendigen Erfordernisses einer Zustimmung durch die Kommunen – noch ungeklärt.

Da die Einnahmen aus Schulträgertickets eine elementare Säule der Einnahmensituation darstellt und zugleich die vertriebliche Abwicklung im Bereich der Schülerverkehre mit hohen administrativen Aufwänden verbunden ist, bedarf es hier einer engen und intensiven Abstimmung zwischen der Verbundgesellschaft, den AVV-Partnerunternehmen und den Schulträgern vor dem Hintergrund der

weiteren Entwicklungen. Es besteht Einvernehmen zwischen den AVV-Partnerunternehmen, dass in eine proaktive Kommunikation mit den Schulträgern eingestiegen wird, sobald ein verbindliches Vorgehen hinsichtlich tariflicher Ansätze auf NRW-Ebene ersichtlich ist.

### **Job-Tickets**

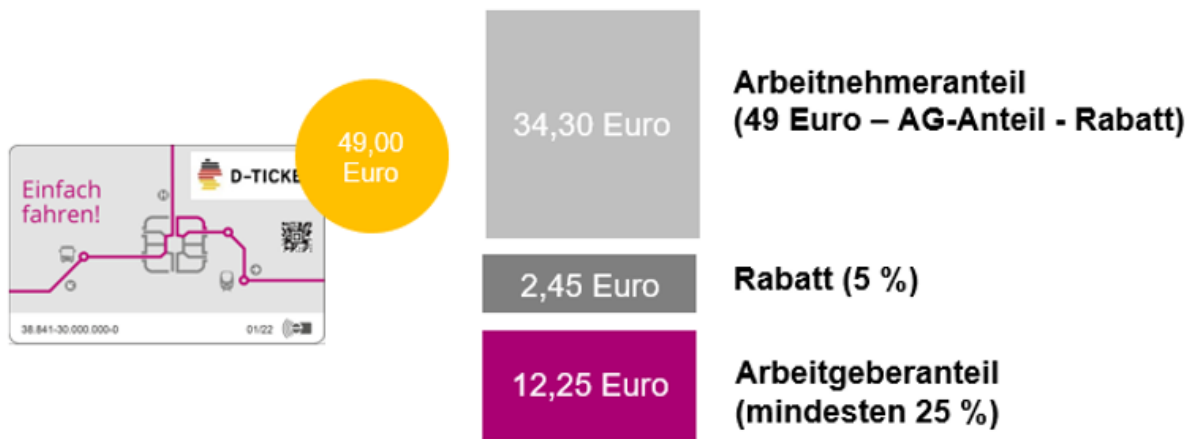
Die unter **Anlage 2** aufgeführten Tarifbestimmungen sehen nunmehr eine bundesweite tarifliche Vorgabe für Job-Tickets vor. Ein reiner Mengenrabatt ohne Arbeitgeberbeitrag soll demnach nicht mehr gewährt werden. Bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis des Deutschlandtickets wird ein Rabatt in Höhe von 5 Prozent auf den Ausgabepreis gewährt. Dieser kommt dadurch unmittelbar den Arbeitnehmern zugute. Eine Mindestabnahmemenge ist in den Tarifbestimmungen nicht mehr aufgeführt.

#### Tarifliche Parameter des Job-Ticket Modells zum Deutschlandticket

Grundsätzlich richten sich die tariflichen Parameter nach den jeweils gültigen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets.

<b>Tarifliche Basis</b>	Deutschlandticket (aktueller Preisstand) 49,00 Euro
<b>Beiträge Arbeitgeber</b>	AG-Zuschuss muss mindestens 25 % des Deutschlandticketpreises betragen – fällt fakultativ pro abnehmende Mitarbeitenden an
<b>Rabattierung</b>	5 % Übergangsabschlag auf den Ausgabepreis
<b>Beiträge Arbeitnehmer</b>	Restbetrag resultierend aus Differenz zwischen aktuellem Preisstand des Deutschlandtickets, Beitrag des Arbeitgebers und dem Rabatt
<b>Geltungsbereich</b>	Geltungsbereich des Deutschlandtickets kommt zur Anwendung

Parallel zu den Entwicklungen auf Bund-Länder-Ebene hat sich die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den Partnerunternehmen im AVV hinsichtlich der vertrieblichen Abwicklung und Umsetzung eines solchen Modells ausgetauscht. Vorrangiges Ziel ist es, insbesondere die heutigen Job-Ticket-Kunden zu halten und in ein künftiges Modell (Job-Ticket unter dem Deutschlandticket) zu migrieren und dadurch die Einnahmen weiterhin im Verbund zu halten.



Die Partnerunternehmen im AVV haben sich darauf verständigt, im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets eine maximale Flexibilität und Kulanz gegenüber den Bestandskunden auszuüben. Den bestehenden Job-Ticket-Kunden soll eine verkürzte Kündigungsfrist mit direkter Migration ins Deutschlandticket ermöglicht werden. Zusätzlich besteht Einigkeit, dass sämtliche Vertragspartner und ehemalige Vertragspartner im Job-Ticket Solidar und Job-Ticket Split von Seiten der Verkehrsunternehmen gezielt angeschrieben werden und das Job-Ticket Modell unter dem Deutschlandticket vorgestellt werden soll.

### **Semesterticket**

Im Studierendensegment gilt es zu beachten, dass über den künftigen Umgang mit den regionalen Semestertickets parallele Beratungen auf Bundes- und NRW-Ebene zu möglichen Ansätzen zu Semesterticketregelungen stattfinden.

Die Finanzierung des derzeit in Nordrhein-Westfalen bestehenden Semesterticketmodells beruht auf der Grundlage einer solidarischen Umlage. Zur Einnahmensicherung ist es zwingend notwendig, diese weitestgehend beizubehalten. Aufgrund des größeren Geltungsbereichs des Deutschlandtickets und des deutlich geringer werdenden preislichen Vorteils der Solidarfinanzierung gegenüber dem fakultativen Preis des Deutschlandtickets ist es von hoher Bedeutung, passende Angebote für die Studierendenschaften zu entwickeln.

Die in der **Anlage 2** aufgeführten Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket enthalten unter dem Punkt V ebenso Regelungen zum Semesterticket.

Gemäß den Tarifbestimmungen soll im Zielzustand eine bundesweite Regelung über ein Solidarmodell verabschiedet werden. Da dies zur Einführung des Deutschlandticket zeitlich nicht umsetzbar ist, soll im Übergangszeitraum ein Upgrade-Modell zur Anwendung kommen. Demzufolge sollen zunächst die bestehenden regionalen Solidarmodelle erhalten bleiben und für die Studierenden ein fakultatives Upgrade auf das Deutschlandticket zum Differenzbetrag möglich sein. Über die mögliche vertriebliche Abwicklung wurden im Rahmen des Beschlusses keine Angaben gemacht.

Basierend auf diesen neuen Erkenntnissen hat die Verbundgesellschaft unmittelbar eine Informationsweiterleitung an die AStA-Vertretungen der Aachener Hochschulen vorgenommen. Diese haben umgehend Kritik zu dem in den Tarifbestimmungen dargelegten Verfahren geäußert. Die ASten können den Verwaltungsaufwand, den ein Upgrade-Modell mit sich bringen würde, nicht tragen. Zudem schätzen sie die Situation in NRW so ein, dass Dank der verfassten Studierendenschaften sowie des NRW-Semestertickets – anders als in anderen Bundesländern – schon heute die Möglichkeit bestünde, das NRW-Semesterticket auf ein deutschlandweit gültiges, solidarisch finanziertes Ticket (129 Euro / Semester Preisvorstellung der ASten) umzustellen. Die zeitgleiche Einführung eines deutschlandweiten Solidartickets in allen Bundesländern würde von den Studierenden ebenfalls begrüßt, wird aber in naher Zukunft als unrealistisch eingeschätzt, weshalb der Fokus auf NRW-Lösungen seitens der Studierenden gelegt wird. Die Beibehaltung der aktuellen Verträge sowie des aktuellen Preises für die NRW-Semestertickets halten die AStA-Vertretungen auch bei Einführung einer Upgrade-Option für unrechtmäßig. Sie verweisen hier auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes und warnen ausdrücklich vor den negativen Konsequenzen für die Verkehrsbetriebe und die Studierenden, wenn die ASten aufgrund rechtlicher Bedenken aus den Verträgen aussteigen müssten oder das Semesterticket durch ein Gerichtsurteil gekippt werden würde.

Da die Studierenden neben den Schülerinnen und Schülern eine weitere zentrale und wesentliche Gruppe an ÖPNV-Nutzern darstellen, sieht die Verbundgesellschaft aufgrund der seitens der ASten eingebrachten Position und der „angedrohten Szenarien“ akuten Handlungsbedarf auf NRW-Ebene und hat das Thema bereits beim MUNV platziert. Zwischenzeitlich haben sich auch die Landes-ASten-Vertretungen an das Ministerium und den VDV mit ihrem Anliegen gewandt. Die Verbundgesellschaft wird sich an dem weiteren Abstimmungsprozess proaktiv beteiligen.

Um den Studierenden mit Einführung des Deutschlandtickets die derzeitig beschlossene Möglichkeit des fakultativen Upgrades anbieten zu können, arbeitet die Verbundgesellschaft unter Hochdruck an der vertrieblichen Umsetzung, um somit die ASten zumindest aus verwaltungstechnischer und organisatorischer Sicht zu entlasten.

### **Gutachterliche Begleitung im AVV**

Den vorangegangenen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Einführung des Deutschlandtickets massive Auswirkungen auf die derzeitig zur Anwendung kommenden Tarifstrukturen und damit Einnahmensituation im AVV hat. Ein Großteil der heute angebotenen Tarifprodukte wird perspektivisch durch das deutlich preiswertere Deutschlandticket abgelöst. Um die Auswirkungen auf den AVV wirtschaftlich bewerten zu lassen und transparent darstellen zu können, plant die Verbundgesellschaft, einen Gutachter begleitend hinzuzuziehen.

### **Vertriebliche Entwicklungen**

Durch die Einführung des Deutschlandtickets besteht die massive Gefahr der Vertriebs- und dadurch auch Liquiditätsverlagerung. Um dieser Gefahr entgegenzuwirken, haben sich die

Verbundgesellschaft und die Partnerunternehmen im AVV frühzeitig mit der vertrieblichen Umsetzung des Deutschlandtickets auseinandergesetzt.

Dank der im AVV etablierten Digitalisierungsstrategie wird sichergestellt, dass zum allgemeinen Vorverkaufsstart des Deutschlandtickets (03.04.2023) alle Partnerunternehmen im AVV flächendeckend in der Lage sind, Deutschlandtickets nach den bundesweit einheitlichen Anforderungen auszugeben und zu kontrollieren. Neben der Ausgabe auf Chipkarte wird vor allem die Ausgabe auf Smartphone priorisiert. Daher laufen derzeit intensive Arbeiten und Abstimmungen mit den beteiligten Systemherstellern zur Umsetzung über die naveo App. Durch die Ausgabe auf Smartphone sollen die Kunden-Center massiv entlastet und dem derzeitigen Mangel an Chipkarten entgegengewirkt werden. Neben der priorisierten digitalen Ausgabe wird ebenso die digitale Bestellmöglichkeit über naveo als strategisch zielführend betrachtet. Um möglichst frühzeitig den Fahrgästen im AVV und go.Rheinland-Gebiet die Möglichkeit zur Vorbestellung des Deutschlandtickets zu ermöglichen, wurde unter <https://naveo-app.de/deutschlandticket> eine Microsite eingerichtet, so dass sich Interessenten für das Deutschlandticket anmelden können. Der Prozess wurde auch unter datenschutzrechtlichen und juristischen Gesichtspunkten erarbeitet.

Neben der digitalen Bestellmöglichkeit für Neukunden sollen auch Bestandskunden möglichst über digitale Wege informiert und vertrieblich abgewickelt werden. Hierzu wird die Microsite um einen Prozess für wechselwillige Bestandskunden (Fokus auf Jedermann ohne Bezug auf Vertrag mit Dritten) erweitert werden.

Für jene Kunden, die bereits im Besitz einer Chipkarte bzw. AVV-Fahrtberechtigung sind, hat die Verbundgesellschaft mit den beteiligten Unternehmen in der Digitalisierungsstrategie die Umsetzung von Online-ALISE (Aktionsliste) zentral verankert. Mit Hilfe von Online-ALISE können in der Aktionsliste hinterlegte Fahrtberechtigungen über Fahrscheinautomaten und Vorverkaufsstellen auf Chipkarten geschrieben werden. Durch die derzeit in Planung befindliche dezentrale Ausgabe der Berechtigungen über die Fahrscheinautomaten und Vorverkaufsstellen soll vermieden werden, dass Chipkarten ausgetauscht werden bzw. die Fahrgäste die Kunden-Center aufsuchen müssen. Dies ist in Deutschland ein einzigartiges Vorgehen und stellt aus Fahrgastsicht einen enormen Servicegewinn dar. Zudem ist dieses Verfahren auch aus ökologischer und ökonomischer Sicht begrüßenswert, da die bereits im Umlauf befindlichen Chipkarten weiterhin genutzt werden können. Aktuell laufen die technisch erforderlichen Anpassungen bei den Herstellern mit dem Ziel die Umsetzung bis zum Verkaufsstart zu realisieren.

Neben den digitalen Kanälen werden ebenfalls Neuanträge und Wechselanträge in Papier erstellt.

### **Einnahmenaufteilung**

Im VDV wurde eine bundesweite Arbeitsgruppe damit beauftragt, sich mit dem Thema der bundesweiten Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket zu befassen. Dieser Gruppe wohnen ebenfalls Vertreter des AVV bei. Die VDV-Arbeitsgruppe soll einer auf Bund-/Länderebene bestehenden Unterarbeitsgruppe zuarbeiten. Die finale Entscheidung zu dem Thema wird auf Bund-/Länderebene getroffen werden.

Bei einer dreitägigen Klausurtagung, die vom 18.01. bis 20.01.2023 in Leipzig stattgefunden hat, wurde ein Vorschlag für eine Durchführung der bundesweiten Einnahmenaufteilung in der Startphase des Deutschlandtickets erarbeitet. Dieser wurde in der UAG auf Bund/Länderebene wohlwollend aufgenommen, die VDV-Arbeitsgruppe wurde zwischenzeitlich gebeten, einen Beschlussvorschlag dazu zu erstellen und weitere Details zur Umsetzung auszuarbeiten. Eine Abstimmung im Präsidium des VDV stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch aus.

Das bisher ausgearbeitete Konzept beinhaltet eine Regelung zur bundesweiten Verteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf die einzelnen Bundesländer bzw. Tarifgeber. Die Verteilung innerhalb der etablierten Strukturen in den Räumen vor Ort geregelt werden.

Über die weiteren Entwicklungen wird im Rahmen der Sitzung berichtet.

*Informationsstand der Vorlage: 10.02.2023*

**Anlage/n:**

- Beschlusspapier
- Festlegungen