

Vorlage Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: AVV/0107/WP18 Status: öffentlich Datum: 21.05.2024 Verfasser/in: Dez.III/FB68	
Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
13.06.2024	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zum Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Finanzierungssituation zum Deutschlandticket

Die Einnahmen aus dem Deutschlandticket erreichen auch auf absehbare Zeit nicht das aus den bisherigen Ticketverkäufen resultierende Einnahmenniveau. Die Mindereinnahmen im AVV von Mai bis Dezember 2023 (verglichen mit den Soll-Einnahmen 2023) betrugen etwa 20 Mio. Euro. Für das Jahr 2024 wird bei Berücksichtigung der Effekte des Wechsels der Studierenden in das Deutschlandsemesterticket ein Verlust von rund 25 Mio. Euro durch die Verbundgesellschaft im Verbundraum prognostiziert.

Wie bereits im Rahmen der Vorlage zur vorangehenden Sitzung des regionalen Beirats dargestellt, wurde im Nachgang zu einem Abstimmungsgespräch der Verkehrsminister mit dem Bundeskanzler am 06.11.2023 im Ergebnis angekündigt, Restmittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets aus dem Jahr 2023, die aus der unterjährigen Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 resultieren, in Höhe von insgesamt 700 Mio. Euro (paritätisch zu tragen von Bund bzw. Ländern) auf das Jahr 2024 zu übertragen. Der auf den Bund entfallende Anteil in Höhe von 350 Mio. Euro sollte dabei durch eine entsprechende Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingebracht werden. Zudem haben die Verkehrsminister der Länder mit Beschluss ihrer Sonderkonferenz am 22.01.2024 den Bund aufgefordert, die im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz am 06.11.2023 vereinbarte Übertragung der Restmittel 2023 auf den Gesamtzeitraum 2023 – 2025 auszudehnen. In der Verkehrsministerkonferenz am 17./18.04.2024 wurde erneut dafür plädiert, die Möglichkeit der überjährigen Mittelverwendung auf das Jahr 2025 auszuweiten.

Entgegen früherer Prognosen des VDV konnte im Januar 2024 auf Basis einer aktualisierten Kalkulationsgrundlage die Finanzierbarkeit des Deutschlandtickets zu einem Preis von 49 Euro bis Ende des Jahres 2024 durch den VDV bestätigt werden. Vor diesem Hintergrund haben sich die Verkehrsminister im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 17.01.2024 darauf geeinigt, den Preis des Deutschlandtickets in Höhe von 49 Euro bis zum Jahresende 2024 stabil zu halten. Laut der Kalkulation wurde als Schaden für das Jahr 2023 ein Betrag in Höhe von 2 Milliarden Euro errechnet und für das Jahr 2024 wird ein Schaden von 3,92 Milliarden Euro prognostiziert. Der Schaden für 2023 und 2024 liegt somit aktuellen Prognosen zufolge bei 5,92 Milliarden Euro und damit unter den 6 Milliarden Euro, die von Bund und Ländern zur Finanzierung des Deutschlandtickets bereitgestellt wurden. Aus diesem Grund kann die Finanzierung des Deutschlandtickets aller Voraussicht nach allein durch den Übertrag der Mittel auf das Jahr 2024 sichergestellt werden. Zudem hat der VDV in seiner aktualisierten Kalkulation nicht die Effekte durch eine Preisstabilisierung des Deutschlandtickets berücksichtigt und die Monitordaten bis Oktober 2023 sowie die Verkaufszahlen November 2023 zeigen, dass der Schaden im Jahr 2023 geringer ausfallen wird. Falls es wider Erwarten abzusehen sein sollte, dass die vorgesehenen 6 Milliarden Euro nicht ausreichen sollten, wird sich frühzeitig auf Bund-Länder-Ebene mit der Preisfrage befasst.

Wie bereits im Rahmen der vergangenen Sitzung des Beirats berichtet, hat das NRW-Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) mit einem Schreiben vom 07.02.2024 an die ÖPNV-

Aufgabenträger und weitere Beteiligte zwischenzeitlich klargestellt, dass die in den Muster-Richtlinien zum Ausgleich der mit dem Deutschlandticket verbundenen wirtschaftlichen Schäden empfohlene Befristung entsprechender Umsetzungsregelungen bis April 2024 angesichts der auf den jüngeren Erkenntnissen basierenden Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz nunmehr obsolet geworden seien.

Die Zweckverbandsversammlung des AVV hatte daher in ihrer Sitzung am 20.03.2024 der weiteren Anwendung des Deutschlandtickets und den damit verbundenen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen als Bestandteil des AVV-Verbundtarifs sowie der Anerkennung von Deutschlandtickets jeglicher Art im AVV-Raum, die außerhalb des AVV verkauft wurden, zunächst bis zum 31.12.2024 unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass die daraus resultierenden finanziellen Belastungen aus Mindereinnahmen für die kommunalen Haushalte und/oder die Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger durch den Bund und/oder das Land NRW für diesen Zeitraum auf der Grundlage der Förderregularien rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

Neben der Preisstabilität des Deutschlandtickets im Jahr 2024 wurde bei der Verkehrsministerkonferenz am 18.04.2024 auch eine Preiserhöhung für das Jahr 2025 thematisiert. Über die konkrete Höhe einer Preisfortschreibung des Deutschlandtickets soll laut Verkehrsministerkonferenz rechtzeitig in der zweiten Jahreshälfte beraten werden. Darüber hinaus wurde bei der Verkehrsministerkonferenz am 18.04.2024 mitgeteilt, dass Land und Bund gemeinsam an einer langfristigen Finanzierung auch über 2025 hinaus arbeiten. Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 17. und 18. April 2024 ist als Anlage 1 beigefügt.

Einnahmensituation AVV

Basierend auf den Verkaufszahlen ergibt sich die in der Anlage 2 dargestellte Einnahmesituation im AVV bezogen auf das Deutschlandticket und den AVV-Tarif (Stand: März 2024).

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Verkaufszahlen des Deutschlandtickets inkl. etwaiger Derivate seit der Einführung bis Dezember 2023 stetig stiegen. Im Januar 2024 waren die Gesamtzahlen aufgrund eines höheren Rückgangs bei den Semesterticketupgrades erstmals rückläufig. Im Februar konnte jedoch auch aufgrund der Einführung des Deutschlandticket Sozial wieder ein leichter Zuwachs verzeichnet werden. Im März 2024 konnte aufgrund der Einführung des Deutschlandsemestertickets an der FH Aachen mit knapp 106.000 verkauften Deutschlandtickets (inkl. Jobticket, Upgrade Semesterticket, Schule, Deutschlandsemesterticket, D-Ticket Sozial) der bisherige monatliche Höchstwert erreicht werden.

Die Entwicklung des AVV-Tarifs zeigt, dass die Einnahmen im März 2024 bei ca. 3,3 Mio. Euro lagen, was einem Rückgang von ca. 63 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht. Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket und den daraus resultierenden Einnahmen in Höhe von ca. 8,2 Mio. Euro beläuft sich der Rückgang auf ca. 9,4 %.

Der Einnahmenrückgang im bisherigen AVV-Tarif fiel in den ersten Monaten nach Einführung des Deutschlandtickets zunächst geringer aus als anfangs prognostiziert, bewegt sich nun aber in den letzten Monaten jeweils bei ca. 60 % unter Vorjahresniveau. Insbesondere nach der erfolgten Überführung der AVV-Schülerticketmodelle in das Deutschlandticket Schule war ein sehr hoher Einnahmenrückgang im bisherigen AVV-Tarif zu verzeichnen. Mit der Überführung des AVV-Semestertickets in das Deutschlandsemesterticket und dem Wechsel weiterer Unternehmen in das Deutschland-Jobticket wird sich dieser Trend in den nächsten Monaten weiter fortsetzen. Allerdings ist der langfristige Trend aufgrund des bisher kurzen Betrachtungszeitraums, der schweren Vergleichbarkeit zum Vorjahr (9 Euro-Ticket) sowie der möglichen Preisfortschreibung des Deutschlandtickets zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht in Gänze absehbar. Strategische Überlegungen zur Tarifgestaltung müssen auch weiterhin auf Basis der anhaltenden dynamischen Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket getroffen werden.

Deutschlandticket Schule

Aktuelle Entwicklungen

Gemäß dem gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 19. April 2024 (Anlage 3) wird das Angebot des landesweiten Modellansatzes des MUNV NRW („Deutschlandticket Schule“) im kommenden Schuljahr 2024/2025 weiter fortgeführt.

Mit Vorliegen des gemeinsamen Runderlasses hatte die Verbundgesellschaft kurzfristig die verbundinterne Unterarbeitsgruppe Schülerticket einberufen, in welcher gemeinsam mit den Vertretern der AVV-Partnerunternehmen das weitere konkrete Vorgehen – sowohl im Hinblick auf die Kommunikation als auch bezüglich der vertraglichen Abwicklung - gegenüber den Schulträgern im AVV abgestimmt wurde. Da sich die derzeit laufenden Verträge zum Deutschlandticket Schule auf den Runderlass des vergangenen Schuljahres stützen, werden - obgleich grundsätzlich keine größeren Änderungen mit der Verabschiedung des neuen Runderlasses einhergehen - kleinere vertragliche Anpassungen an den derzeit bestehenden Verträgen zum Schuljahreswechsel 2024 / 2025 erforderlich. Ein entsprechender Muster-Nachtrag zur Verlängerung der bestehenden Verträge zum kommenden Schuljahreswechsel 2024 / 2025 wurde den Verkehrsunternehmen Anfang Mai durch die Verbundgesellschaft übermittelt, so dass die Verkehrsunternehmen zeitnah in die Gespräche mit den Schulträgern hinsichtlich einer vertraglichen Verlängerung treten konnten.

Aktueller Sachstand im AVV

Der Großteil der Schulträger im AVV (ca. 47 %) bietet das Deutschlandticket Schule unter dem landesweiten Modellansatz des MUNV NRW an. Circa ein Drittel der Schulträger im AVV entschied sich für eine Einführung des Deutschlandtickets für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler, wobei einige Schulträger, die aus dem Wechsel vom bisherigen regionalen Schulträgerprodukt ins Deutschlandticket resultierenden Einsparungen dazu verwenden, die durch Selbstzahler

abgenommenen Deutschlandtickets zu subventionieren. Die übrigen Schulträger im AVV verblieben in ihren bisherigen Schulträgerprodukten und bieten weiterhin das School&Fun-Ticket oder die Schülerjahreskarte an.

Schülermarktreform

Die NRW-Verbünde, einzelne Verkehrsunternehmensvertreter sowie das Kompetenzzentrum Marketing NRW befinden sich - unter gutachterlicher Begleitung - in der fachlichen Diskussion zu alternativen Modellansätzen, welche das Potential dazu hätten, den Schülerticketmarkt in NRW grundlegend und langfristig zu reformieren.

Eine Ablösung des als Übergangslösung gedachten landesweiten Modellansatzes durch eine weitreichende Reform des Schülerticketmarktes zum kommenden Schuljahreswechsel 24/25 ist vor dem Hintergrund der weitreichenden und komplexen Fragestellungen, welche bei einer Reformierung zu berücksichtigen sind, sowie der notwendigen Gesetzesänderungen im Bereich des NRW-Schulgesetzes nicht mehr realisierbar. Als realistischer Umsetzungszeitpunkt wird der Schuljahreswechsel 25/26 erachtet, insofern der derzeit von der Facharbeitsgruppe in Erarbeitung befindliche Konzeptvorschlag zu einem künftigen Modellansatz - auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte - auf Konsens der beteiligten Protagonisten (u. a. kommunale Gremien und Spitzenverbände, Landesministerien NRW) trifft und darauf aufbauend in die weitere Umsetzung eingestiegen werden kann.

Deutschland-Job-Ticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde in Bezug auf das Deutschland-Job-Ticket festgelegt, dass bis zum 01.01.2024 bundesweit ein einheitliches Modell für ein Deutschland-Job-Ticket als Solidarmodell erarbeitet wird. Bis zur Schaffung eines solchen Solidarmodells durften gemäß der bundesweit einheitlichen Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket regionale Modelle zum Deutschland-Job-Ticket im Solidaransatz mit teils unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen zur Anwendung kommen.

Im Rahmen des Koordinierungsrates wurde am 18.03.2024 abschließend festgehalten, dass die Arbeiten an einem bundesweit einheitlichen Deutschlandjobticket im Solidarmodell ausgesetzt werden und die derzeit bestehenden, regional angebotenen Solidarmodelle zum Deutschland-Jobticket (u. a. beim VRS) bis zum 30.09.2024 eingestellt werden müssen.

Da Bundes- und Landesbedienstete, wie z. B. die Mitarbeitenden der RWTH Aachen, kein fakultatives Deutschland-Job-Ticket erwerben können, wurde die Notwendigkeit, ein bundesweites Solidarmodell zu konzipieren, seitens der Verbundgesellschaft mehrfach in die Abstimmungsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW (MUNV), des Kompetenzzentrum Marketing (KCM) und der Verkehrsverbünde eingebracht und die Dringlichkeit zur Schaffung eines solidarischen Deutschlandjobticket-Modells auf Bundesebene unterstrichen.

Trotz dieser Bemühungen wird gemäß dem Beschluss des Koordinierungsrates vom 18.03.2024 das Deutschland-Job-Ticket zukünftig ausschließlich als fakultatives und nicht mehr als vollsolidarisches Modell angeboten werden.

Zum Monat Mai 2024 haben 196 Unternehmen im AVV-Gebiet einen Vertrag zum Deutschland-Job-Ticket abgeschlossen, wobei die anfänglich hohen Vertragsabschlüsse mit und mit nachgelassen haben. Nach wie vor ist davon auszugehen, dass ein Potential zur weiteren Erschließung von Deutschland-Job-Tickets vorhanden ist. Insbesondere vor dem Hintergrund einer möglichen Vertriebsprovision ab dem kommenden Jahr sowie politischer Forderungen im Verbundraum rät die Verbundgesellschaft zur aktiven Akquise weiterer Partnerunternehmen. Gerne steht sie hierzu unterstützend zur Verfügung.

Deutschlandsemesterticket

Zum Start des Sommersemesters 2024 erfolgte bundes- und verbundweit die Einführung des Deutschlandsemestertickets. Im AVV wechselten zum Start des Sommersemesters die RWTH und FH Aachen sowie die Katholische Hochschule Aachen in das Deutschlandsemesterticket. Im Zuge dessen wurde der Vertrieb des Semestertickets-Upgrades für die entsprechenden Hochschulen eingestellt. Die CBS Cologne Business School und die Hochschule für Musik und Tanz am Standort Aachen haben entschieden, im Sommersemester 2024 im AVV-Semesterticket zu verbleiben. Für diese Hochschulen wird das Upgrade weiterhin angeboten.

In Abstimmung mit den ASten der RWTH, FH und KatHo Aachen wurde sich auf Basis eines Entwurfsstandes des Mustervertrages des VDV auf einen Vertrag zum Deutschlandsemesterticket für das Sommersemester 2024 verständigt. Der Vertrag wurde aufgrund der damals unklaren Rahmenbedingungen und unklaren Preisentwicklung des Deutschlandtickets zunächst nur für die Vertragsdauer von einem Semester geschlossen.

Jüngst konnten die Abstimmungen für einen Folgevertrag mit der ASEAG und den Studierendenschaften von RWTH und FH Aachen ab dem Wintersemester 2024/2025 abgeschlossen werden. Der Folgevertrag, welcher zeitnah in den Unterschriftenlauf gegeben wird, soll dabei auf unbestimmte Zeit mit Berücksichtigung etwaiger Kündigungsmöglichkeiten geschlossen werden.

Ab dem kommenden Semester sollen die Deutschlandsemestertickets als Handy-Ticket über die naveo App ausgegeben werden. Eine Ausgabe auf Chipkarte soll auf Antrag von Studierenden auch weiterhin möglich sein.

Deutschlandticket Sozial

Zum 01.01.2024 erfolgte im AVV die verbundweite Einführung des Deutschlandticket Sozial (Vertriebsstart 01.12.2023). Die regionalen Mobil-Ticket Angebote (inkl. des Piloten Mobil-ABO StädteRegion Aachen) sind - neben dem Deutschlandticket Sozial - auch weiterhin für den bezugsberechtigten Personenkreis erhältlich.

Mit Vorliegen der Verkaufszahlen aus März 2024 kann in allen Regionen des AVV ein steigender Trend zum Deutschlandticket Sozial festgestellt werden. So steigerte sich die Anzahl der ausgestellten Deutschlandticket Sozial von insgesamt 2.448 Stück (Februar 2024) auf 3.271 Stück (März 2024). Zugleich war die Gesamtzahl der verkauften Mobil-Tickets (inkl. Mobil-ABO StädteRegion Aachen) für alle drei Kreisgebiete rückläufig und reduzierte sich insgesamt betrachtet um -5 %, von 13.415 im Februar auf 12.742 im März.

Einnahmenaufteilung

In den vergangenen Sitzungen wurde bereits umfassend über das geplante dreistufige Verfahren zur bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets (sogenanntes Leipziger Modell) berichtet. Dieses Verfahren sah ursprünglich vor, die Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets ab 2024 über Postleitzahlen auf die Tariforganisationen aufzuteilen.

Im Rahmen einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 29.04.2024 wurde das Thema Einnahmenaufteilung zentral behandelt. Im Ergebnis wurde ein mehrheitlicher Beschluss (Anlage 4) mit den nachfolgenden Inhalten gefasst, Einstimmigkeit konnte indes jedoch nicht erzielt werden.

Das Leipziger Modell, das in 3 Stufen umgesetzt wird, wurde von der Verkehrsministerkonferenz bestätigt. Die organisatorischen Voraussetzungen für die vollständige Anwendung der Stufe 2 (Zuteilung nach Postleitzahlen) ist jedoch weiterhin nicht gegeben. Wann auf die Stufe 2 umgeschwenkt werde, müsse noch im Koordinierungsrat abgestimmt und die notwendigen vertraglichen Voraussetzungen und Bestimmungen umgesetzt werden. Da dies aktuell jedoch nicht vorliegt, gilt für 2024 auch weiterhin Einnahmenbehalt.

Somit soll im Jahr 2024 nur die Verteilung der Deutschlandtarifverbund (DTV)-Überschüsse aus 2024 dazu genutzt werden, rechnerisch die vollumfängliche Abbildung der Stufe 2 zu gewährleisten. Zudem wurde der Koordinierungsrat beauftragt, bis zum Herbst ein Konzept für die Umsetzung der Stufe 3 vorzulegen. Dabei soll die Branche beteiligt werden. Die Entscheidung hierüber soll im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz im Herbst erfolgen. Die Überjährigkeit der Mittelverwendung sei noch nicht geklärt, entsprechende Hintergrundgespräche zwischen BMDV und BMF würden mit Blick auf eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes aktuell geführt.

Über die weiteren Entwicklungen wird im Rahmen der Sitzung berichtet.

Anlage/n:

Anlage 1_Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung_Beschluss VMK

Anlage 2_Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung_Kennzahlen

Anlage 3_Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung_Runderlass DT Schule

Anlage 4_Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung_Beschluss Sonder VMK