

Vorlage		Vorlage-Nr: AVV/0107/WP18
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 17./18. April 2024
in Münster

Punkt 5.1 der Tagesordnung:

Klimaschutz durch ÖPNV-Offensive 2030

c) Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler vom 6. November 2023 weiterhin Bestand hat, dass das Deutschlandticket für die Jahre 2023 bis 2025 mit 3 Mrd. Euro pro Jahr von Bund und Ländern je zur Hälfte finanziert wird.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass die dort vereinbarte Übertragung von im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommenen Mitteln des Bundes und der Länder auf das Jahr 2024 zwingende Voraussetzung war und ist, um den Verkaufspreis des Deutschlandtickets im Jahr 2024 stabil bei 49 Euro halten zu können.
3. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet daher, dass der Bund unverzüglich die erforderliche Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Übertragung der Restmittel 2023 auf das Jahr 2024 vornimmt und diese Überjährigkeit der Mittelverwendung auf den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 ausdehnt.
4. Auf der Grundlage der Entwicklung und der Prognosen zu den Verkaufszahlen, der Kostenentwicklung und somit des Zuschussbedarfs wird rechtzeitig in der zweiten Jahreshälfte 2024 ein Ticketpreis für das Jahr 2025 festgelegt werden. Für die Folgejahre sind Mechanismen zur transparenten Preisbildung zu entwickeln.
5. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass ohne eine Klärung von Seiten des Bundes zu einer dauerhaften Finanzierung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus, aktuell eine Klärung der Regeln zur weiteren Preisentwicklung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus nicht möglich ist.

16.05.2024

Kennzahlen Deutschlandticket im AVV

Stand März 2024



D-TICKET

Verkaufte Deutschlandtickets

Monat	D-Ticket-ABOs	D-Job-Tickets	SET - Upgrades	D-Ticket Schule	D-Ticket Sozial	D-Semesterticket	Gesamt
Mai 23	23.647	1.948	5.592				31.187
Jun 23	24.845	2.746	4.604				32.195
Jul 23	27.924	3.292	4.612				35.828
Aug 23	28.888	3.838	4.908	45.286			82.920
Sep 23	29.725	4.342	5.579	46.935			86.581
Okt 23	30.481	4.682	4.982	46.788			86.933
Nov 23	30.711	4.935	4.348	48.134			88.128
Dez 23	30.078	5.154	6.020	48.965			90.217
Jan 24	30.695	5.384	4.100	48.275	1.122		89.576
Feb 24	30.732	5.454	3.601	47.640	2.448		89.875
Mrz 24	31.182	5.426	3.815	48.815	3.271	13.548	106.057
Gesamt	318.908	47.201	52.161	380.838	6.841	13.548	819.497

Wechselwirkung mit AVV-Tarif

Einnahmenentwicklung AVV-Tarif (ohne D-Ticket Einnahmen)



März 23	März 24	Delta Einnahmen absolut	Delta Einnahmen Prozent
9.055.459 €	3.325.672 €	-5.729.787 €	-63,27 %

Einnahmenentwicklung AVV-Tarif + Einnahmen D-Ticket


März 23	März 24	Delta Einnahmen absolut	Delta Einnahmen Prozent
9.055.459 €	8.203.722 €	-851.737 €	-9,41 %

Tarifprodukte - Einnahmenentwicklung Segmente AVV-Tarif

Segmente	März 23	März 24	Delta absolut	Delta prozentual
Bar-Tarif	1.629.655 €	1.169.685 €	-459.970 €	-28,23 %
Monats- /Wochenkarten Erwachsene	1.263.042 €	477.568 €	-785.474 €	-62,19 %
Monatskarten Azubi/Schüler	93.709 €	7.776 €	-85.933 €	-91,70 %
ABOs*	6.053.727 €	1.563.864 €	-4.489.863 €	-74,17 %

*inkl. School&Fun-Ticket, Schülerjahreskarte und Semesterticket.

923

**Hinweise zum Deutschlandticket
für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen
im Schuljahr 2024/2025**

Gemeinsamer 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

1

Allgemeines

Die dauerhafte Bindung der Schülerinnen und Schüler an den öffentlichen Personennahverkehr ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung. Das Deutschlandticket bietet allen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs deutschlandweite Mobilität zu einem günstigen Preis. Auch Schülerinnen und Schüler sollen hiervon profitieren und bei Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für Schule und Freizeit als Anspruchsberechtigte nach der Schülerfahrkostenverordnung vom 16. April 2005 (GV. NRW. S. 420) in der jeweils geltenden Fassung (im Folgenden SchfkVO) durch den Schulträger ein Deutschlandticket erhalten oder dies als Selbstzahlende zu einem um 20 Euro rabattierten Preis erwerben können. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur weiteren Verbesserung der Mobilität der Schülerinnen und Schüler, die damit schon frühzeitig die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs kennenlernen. Die Entscheidung über die Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler obliegt den Schulträgern. Die folgenden Hinweise beziehen sich auf das Schuljahr 2024/2025.

2

Finanzielle Grundlagen

Die Absenkung der früheren Ticketpreise auf den Preis des Deutschlandtickets wird von Bund und Ländern finanziert. Die Rabattierung der Tickets für Selbstzahlende erfolgt durch die bislang im System befindlichen Mittel. Die finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler erfolgt aus

- a) den Ausgleichsleistungen nach § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196) in der jeweils geltenden Fassung, die weiterhin zur Finanzierung der Ausgangspreise der bisherigen reduzierten Tickets des Ausbildungsverkehrs verwendet werden,
- b) den bisherigen Aufwendungen der öffentlichen Schulträger und Ersatzschulträger für die Fahrkostenerstattung nach § 97 Absatz 1 des Schulgesetzes NRW vom 15. Februar 2005 (GV. NRW. S. 102) in der jeweils geltenden Fassung (im Folgenden SchulG) in Verbindung mit der SchfkVO,
- c) den von den anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern gem. § 97 Absatz 3 SchulG in Verbindung mit § 2 Absatz 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteilen und
- d) zusätzlichen Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen, falls die Mittel nach Buchstabe a) bis Buchstabe c) nicht für die Finanzierung aller Selbstzahlendentickets ausreichen.

3

Modell Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler

Teilnehmende Schulträger geben an die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler Deutschlandtickets aus, wobei sie einen von den Eltern oder der volljährigen Schülerin oder dem volljährigen Schüler zu tragenden Eigenanteil festsetzen können (§ 2 Abs. 3 SchfkVO). Die bisherigen, den jeweiligen Preis des Deutschlandtickets übersteigenden Aufwendungen der öffentlichen Schulträger und Ersatzschulträger werden über die Unternehmen an die Verkehrsverbünde beziehungsweise Tariforganisationen abgeführt. Aus diesen Mitteln wird auf Ebene der Verkehrsverbünde bzw. der Tariforganisationen ein Deutschlandticket für Selbstzahlende zum von gegenüber dem Deutschlandticketpreis um 20 Euro rabattierten Preis ausgegeben. Beziehen können dieses Ticket ausschließlich Schülerinnen und Schüler an Schulen von am Modell teilnehmenden Schulträgern. Sollten die auf Ebene des Verkehrsverbundes bzw. der jeweiligen Tariforganisation nach Nr. 2 Buchstabe a) bis Buchstabe c) vorhandenen Mittel für die Umsetzung des Modells nicht ausreichen, gleicht das Land Nordrhein-Westfalen gem. Nr. 2 Buchstabe d) die entstehende Differenz aus.

Schulträger, die im Durchschnitt bislang weniger als den Preis des Deutschlandtickets für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler zahlen, können am Modell teilnehmen, wenn sie die Differenz zum Preis des Deutschlandtickets pro Monat aus eigenen Mitteln zuzahlen. Für alle am Modell teilnehmenden Ersatzschulträger können nur die bisherigen Aufwendungen refinanziert werden (siehe Nr. 2 Buchstabe b). Dies gilt auch, wenn sich der Preis des Deutschlandtickets erhöht.

Für die Umsetzung des Modells ist die Änderung bestehender vertraglicher Strukturen zwischen Schulträgern und Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden oder Tarifgemeinschaften erforderlich. Wo noch keine vertraglichen Strukturen bestehen, ist der Abschluss eines entsprechenden Vertrages notwendig.

4

Hinweise

Zur Erleichterung der örtlichen Entscheidungsfindung sowie der Rechtssicherheit der beteiligten Schulträger, Verkehrsunternehmen sowie der Verkehrsverbünde und -gemeinschaften werden die in den Nummern 4.1 bis 4.4 aufgeführten Hinweise gegeben. Im Rahmen der Erarbeitung wurden die kommunalen Spitzenverbände, die Spitzenverbände der Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsverbünde angehört.

4.1

Die Entscheidung über die Abnahme des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler trifft der Schulträger gemäß § 3 SchfkVO. Es besteht auch die Möglichkeit, die Abnahme auf Schülerinnen und Schüler bestimmter Schulformen (z.B. nur weiterführende Schulen) zu begrenzen. Die Teilnahme an dem skizzierten Modell beruht auf einer selbstverantwortlichen Entscheidung der jeweiligen Schulträger, es besteht insbesondere keine rechtliche Verpflichtung, bestehende „Solidarmodelle“ im Bereich der Schülertickets aufzugeben.

Bei der Einführung des Deutschlandtickets bezieht der Schulträger die bisher nach Maßgabe des § 97 SchulG und der SchfkVO für die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler aufzubringenden Mittel in die Finanzierung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler ein (siehe Nr. 2 Buchstabe b), das heißt für öffentliche Schulen werden die nach der SchfkVO errechneten Beträge von den kommunalen Schulträgern, für staatliche Schulen vom Land erbracht, soweit Ersatzschulen sich beteiligen, werden den Schulträgern die Beträge nach § 106 Absatz 6 SchulG durch das Land refinanziert. Dabei sind die Einschränkungen des

§ 17 Absatz 1 SchfkVO durch das Haushaltssicherungsgesetz vom 17. Dezember 1998 zu berücksichtigen (Beschränkung auf den zum Besuch der nächstgelegenen öffentlichen Schule notwendigen Betrag).

Daher ist es erforderlich, bei Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler durch eine ergänzende vertragliche Regelung sicherzustellen, dass der Schulträger zukünftig für die nach § 97 SchulG in Verbindung mit der SchfkVO anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler unter Anwendung der jeweils gültigen Rechtslage die Beträge dem Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler zur Verfügung stellt, die für die Anspruchsberechtigten nach den bisherigen Regelungen hätten bereitgestellt werden müssen (siehe Nr. 2 Buchstabe b). Dies schließt die Erhebung und Weiterleitung von Eigenanteilen ein. Die Beträge werden infolge von Tarifierpassungen und Schülerzahländerungen fortgeschrieben.

4.2

Entscheidet sich der Schulträger gemäß § 12 Absatz 3 SchfkVO für die Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler an einer Schule, ist seine Verpflichtung zur Übernahme der notwendigen Beförderungskosten im Sinne des § 13 SchfkVO als erfüllt anzusehen. Die Ausnahmeregelungen des § 14 (Schülerspezialverkehr) und § 15 SchfkVO (Beförderung mit Privatfahrzeugen) bleiben unberührt. Voraussetzung hierfür ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen beziehungsweise Verkehrsverbund oder Verkehrsgemeinschaft, die die Abnahme und Weitergabe der Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler durch ihn an die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler beinhaltet.

4.3

Für Ersatzschulträger, die im Durchschnitt bislang weniger als den Preis des Deutschlandtickets für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler zahlen, ist eine Refinanzierung der aus dem Umstieg auf das Deutschlandticket resultierenden Mehrkosten durch das Land Nordrhein-Westfalen ausgeschlossen. Das Gleiche gilt, wenn das Deutschlandticket bereits genutzt und fortgeführt wird und es zu Mehrkosten durch einen Preisanstieg kommen sollte.

4.4

Die Verwendung der früheren Zahlungen der Schulträger für die Schülerfahrkostenübernahme sowie der nach § 97 Absatz 3 SchulG in Verbindung mit § 2 Absatz 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteile zur Finanzierung des Deutschlandticketmodells ist im Schuljahr 2024/2025 in ihrer Höhe Bestandteil der bisherigen kommunalen Haushalte und stellt insoweit keine hinzutretende Haushaltsbelastung dar. Ein zu beachtendes Haushaltssicherungskonzept nach § 76 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S. 666), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. April 2022 (GV. NRW. S. 490) geändert worden ist, steht der Teilnahme einer Kommune an diesem Programm im Schuljahr 2024/2025 für sich genommen nicht entgegen, wobei die Kommune auch im Weiteren dafür Sorge zu tragen hat, dass die Ziele des Haushaltssicherungskonzeptes durch die Teilnahme an diesem Programm nicht beeinträchtigt werden.

Der Schulträger kann die Eigenanteile selbst einziehen. Er kann dies im Wege der Verwaltungshilfe von einem Dritten, zum Beispiel Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund oder -gemeinschaft, durchführen lassen. Diese Eigenanteile sind als Fahrgeld an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Die Voraussetzungen für die Anspruchsberechtigung sowie die Erhebung des Eigenanteils gemäß § 97 Absatz 3 SchulG in Verbindung mit § 2

Absatz 3 SchfkVO sind vom Schulträger festzustellen und dem Dritten mitzuteilen, sofern dieser die Eigenanteile für den Schulträger einzieht.

- MBl. NRW. 2024 S.

Beschluss
der
Sonder-
Verkehrsministerkonferenz
am 29. April 2024
(als Video-/Telefon-
Schaltkonferenz)

Briefpostanschrift:
c/o Bundesrat
11055 Berlin

Hausanschrift:
Leipziger Str. 3-4
10117 Berlin

Telefon: 030 -189100 -210, -206, -203
oder -0
Telefax: 030 - 1891 00-218
Internet: www.verkehrsministerkonferenz.de

Hinweise zum Datenschutz
finden Sie unter
www.bundesrat.de/datenschutz

Beschluss
der Sonder-Verkehrsministerkonferenz
am 29. April 2024
(als Video-/Telefon-Schaltung)

Punkt 3 der Tagesordnung:

Einnahmeverteilung im Deutschlandticket

1. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den mündlichen und den schriftlichen Bericht des Vorsitzlandes zur Kenntnis.
2. Die Verkehrsministerkonferenz bekräftigt den Beschluss des Koordinierungsrats zum Deutschlandticket zum „Leipziger Modellansatz“ vom 20. März 2023, mit dem sich Bund und Länder in Abstimmung mit der Branche auf die Anwendung eines deutschlandweit einheitlichen Verfahrens zur Verteilung der Tarifeinnahmen aus dem Deutschlandticket verständigt haben. Das System zur Einnahmeverteilung soll in drei Stufen angewendet werden, wobei die Stufe 1 im Jahr 2023, die Stufe 2 in den Jahren 2024 und 2025 und die Stufe 3 ab dem Jahr 2026 zur Anwendung kommen soll.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass bisher seitens Ländern und Branche die notwendigen technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die Anwendung der nächsten Stufen ab Januar 2024 noch nicht geschaffen werden konnten.
4. Die Verkehrsministerkonferenz hält es daher für erforderlich, dass der „Leipziger Modellansatz“ nach Maßgabe der folgenden Eckpunkte ergänzt wird, um die Erlösaufteilung in der Branche in den Jahren 2023 und 2024 sachgerecht zu ermöglichen:

- a) Um Verwerfungen bei der Anwendung der Stufe 1 der Einnahmeverteilung im Jahr 2023 zu vermeiden, sollen die die Soll-Einnahmen überschneidenden Ist-Einnahmen des Deutschlandtarifverbundes (DTVVG) nach dem Wohnortprinzip verteilt werden.
- b) Das für das Jahr 2024 vorgesehene Verfahren des „Leipziger Modells“ soll im Ergebnis so weit wie möglich zur Anwendung kommen.
 - Um das mit der Stufe 2 gewollte Ergebnis für die Länderverteilung zu erreichen, wird die DTVVG gebeten, den nach Beschluss des Koordinierungsrats zum Deutschlandticket vom 20. März 2023 angestrebten Zielzustand über die Einnahmeverteilung herzustellen (Anwendung Wohnortprinzip mit Balancefaktor für touristische Verkehre und Transit), um auf diese Weise eine möglichst angemessene Vorab-Verteilung auf die Länder und damit Reduzierung des notwendigen Ausgleichs zwischen den Ländern zu bewerkstelligen.
 - Der im Jahr 2024 nach Stufe 2 zu berücksichtigende Balancefaktor sieht vor, dass jedes Land 3 Prozent der ihm über die Wohnort-Postleitzahlen der Deutschlandticket-Kunden zustehenden Einnahmen für die Verteilung über den Balancemechanismus zur Verfügung stellt, um Ausgleiche für die Nutzung von Deutschlandtickets außerhalb des Wohnortbundeslandes abzubilden. Die Zuschreibung der erzielten Einnahmen beim Deutschlandsemesterticket im Vollsolidarmodell erfolgt dagegen nach dem Hochschulstandort.
5. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass über den Koordinierungsrat branchenseitig bis spätestens zum 1. Januar 2025 die technischen, organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für die vollständige und regelhafte Anwendung der Stufe 2 geschaffen werden.

6. Die Verkehrsministerkonferenz unterstreicht, dass die Einnahmeverteilung ab dem Jahr 2026 gemäß Stufe 3 durch ein grundsätzlich nachfrageorientiertes System erfolgen soll. Der Koordinierungsrat wird beauftragt, transparent und unter Beteiligung der Branche einen Verteilmechanismus bis auf die Ebene der Länder zu entwickeln und der Verkehrsministerkonferenz spätestens auf ihrer Sitzung im Herbst vorzulegen. Die Länder sichern zu, parallel vor Ort geeignete Verfahren zur Weiterleitung umzusetzen.
7. In Bezug auf die Finanzierung des Deutschlandtickets in den Jahren 2023 bis 2025 geht die Verkehrsministerkonferenz davon aus, dass die vom Bund im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz mit dem Bundeskanzler vom 6. November 2023 zugesagte Überjährigkeit der Verwendung von im Jahr 2023 nicht in Anspruch genommener Mittel auf das Jahr 2024 schnellstmöglich umgesetzt wird. Sie erwartet, dass der Bund unverzüglich die erforderliche Änderung des Regionalisierungsgesetzes zur Übertragung der Restmittel 2023 auf das Jahr 2024 vornimmt und diese Überjährigkeit der Mittelverwendung auf den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 ausdehnt.