

Vorlagennummer: AVV/0151/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 12.09.2024

Sachstand Deutschlandticket und Finanzierung

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: DEZ III, FB 68

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.10.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der regionale Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zur Kenntnis und stimmt der weiteren Anwendung des Deutschlandtickets und den damit verbundenen AVV-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen als Bestandteil des AVV-Verbundtarifs sowie der Anerkennung von Deutschlandtickets jeglicher Art im AVV-Raum, die außerhalb des AVV verkauft wurden unter dem Vorbehalt zu, 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 auf der Grundlage der Förderregularien rechtsverbindlich ausgeglichen werden.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	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	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	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):

Keine

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 | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

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

- | | | |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels) |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels) |

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | vollständig |
| <input type="checkbox"/> | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/> | teilweise (1% - 49%) |
| <input type="checkbox"/> | nicht |
| <input type="checkbox"/> | nicht bekannt |

Erläuterungen:
Erläuterungen:

Finanzierungssituation zum Deutschlandticket

Wie bereits im Rahmen der Vorlage zur vorangehenden Sitzung des regionalen Beirats dargestellt, wurde seitens der Verkehrsminister der Länder als Ergebnis ihrer Sonderkonferenz am 22.01.2024 der Bund aufgefordert, die im Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 06.11.2023 vereinbarte Übertragung der Restmittel 2023, in Höhe von insgesamt 700 Mio. Euro (paritätisch zu tragen von Bund bzw. Ländern), auf den Gesamtzeitraum von 2023 – 2025 auszudehnen.

Für den auf den Bund entfallenden Anteil in Höhe von 350 Mio. Euro sollte eine entsprechende Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingebracht werden. Zur Einleitung dieser Änderung wurde Anfang Juli 2024 zwischenzeitlich der Entwurf eines zehnten Änderungsgesetzes zum Regionalisierungsgesetz vorgelegt, welcher die gewünschte Überjährigkeit der Ausgleichsmittel für das Deutschlandticket für den Gesamtzeitraum 2023-2025 herstellt und somit die Verwendbarkeit der aus 2023 verbliebenen Restmittel für den Gesamtzeitraum von Mai 2023 bis Ende 2025 gewährleisten würde. In einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 08.07.2024 haben die Verkehrsminister über den vorgelegten Gesetzesentwurf beraten. In ihrem Beschluss begrüßen sie zwar die vorgesehene Übertragbarkeit der Mittel, weisen den Gesetzesentwurf in Bezug auf die vorgenannten Kritikpunkte jedoch im Übrigen zurück. Dessen ungeachtet hat die Bundesregierung den Gesetzesentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes am 16. Juli 2024 zunächst ohne die Berücksichtigung von Änderungswünschen beschlossen. Am 16.08.2024 wurde von der Bundesregierung ein aktualisierter Gesetzesentwurf (**Anlage 1**) zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes eingebracht und dem Bundesrat zugeleitet. Darin ist eine sogenannte haushaltskonsolidierende Maßnahme enthalten. Danach soll ein Betrag in Höhe von 350 Mio. Euro dem Entwurf zufolge nicht im Jahr 2025 zur Auszahlung gebracht werden. Die Auszahlung soll erst nach Vorlage der Nachweise über die Verwendung der Regionalisierungsmittel für das Jahr 2025 im Jahr 2026 erfolgen. Zudem ist im Entwurf der Zeitraum der Abrechnung spezifiziert, damit nicht verbrauchte Mittel im Folgejahr eingesetzt werden können. Laut dem vorliegenden Entwurf des BMDV soll die gemeinsame Abrechnung der Jahre 2023 bis 2025 mit dem Zeitpunkt der Einführung des Deutschlandtickets beginnen und mit dem Ablauf des Kalenderjahres 2025 enden. Dies ermögliche den Ländern ein flexibleres Nachsteuern der Ausgleichbedarfe, so die Bundesregierung. Die Neuregelung sieht zudem vor, dass es keine über den Betrag von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Kalenderjahr in den Jahren 2023 bis 2025 hinausgehende Nachschusspflicht von Bund und Ländern gibt. Sofern der Betrag den gesetzten Rahmen von neun Milliarden Euro (je 1,5 Milliarden Euro von Bund und Ländern für die Jahre 2023 – 2025) überschreitet, müssen die Länder geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Zuschussbedarf zu decken. Hierzu könnte eine Preisanpassung des Deutschlandtickets in Betracht gezogen werden, heißt es im Entwurf. Klargestellt wird im Entwurf,

dass der Ausgleich finanzieller Nachteile aus dem Deutschlandticket nicht aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden darf. Dies betrifft insbesondere reduzierte Deutschlandtickets für Personengruppen wie Schülerinnen und Schüler und Geringverdienende. Diese Maßnahmen sind vom jeweiligen Land aus eigenen Landesmitteln zu finanzieren. Mitte September 2024 begannen im Verkehrs- und Finanzausschuss des Bundesrates die Beratungen zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (Deutschlandticket).

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat zu dem Gesetzesentwurf eine Stellungnahme (**Anlage 2**) bei den Ländern eingereicht und um Berücksichtigung bei den Beratungen gebeten. Positiv bewertet der VDV, dass die Gesetzesinitiative eine überjährige Mittelbereitstellung zur Finanzierung des Deutschlandtickets für den Gesamtzeitraum 2023 bis 2025 vorsieht. Negativ bewertet die Stellungnahme jedoch die im Gesetzentwurf vorgesehene Verschiebung der Auszahlung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 350 Mio. Euro von 2025 auf den Dezember 2026. Im Übrigen fehlt in der Gesetzesinitiative nach Ansicht des VDV nach wie vor eine Finanzierungsperspektive für das Deutschlandticket ab 2026.

Eine weiterführende Kritik an dem Entwurf bestand dahingehend, dass eine Anpassung des § 9 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz nahelegt, dass der Bund eine Abkehr von der bislang vereinbarten paritätischen Finanzierung seitens des Bundes und der Länder anstrebt, der zufolge sich die Länder im Vergleich zum Bund künftig „mindestens in gleicher Höhe“ beteiligen müssten. Nicht zuletzt ist dem Gesetzentwurf zu entnehmen, dass den Ländern untersagt werden soll, reguläre Regionalisierungsmittel des Bundes für weitergehende Tarifabsenkungen beim Deutschlandticket einzusetzen.

Es bleibt somit abzuwarten, ob die Länder die vorgenannten Einschränkungen hinnehmen werden, um eine zügige Herstellung der gesetzlichen Grundlage für die angestrebte Überjährigkeit sicherzustellen. Andernfalls könnte sich das Gesetzgebungsverfahren und damit verbunden die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der Finanzierungssituation noch weiter verzögern.

Von Seiten der Verkehrsministerkonferenz wurde am 08.07.2024 kommuniziert, dass nach den aktuell prognostizierten Mittelbedarfen eine Preiserhöhung des Deutschlandtickets in 2025 erforderlich ist. Auf Grundlage der Entwicklung und Prognosen zu den Verkaufszahlen soll im Herbst 2024 der Ticketpreis festgelegt werden. Ein Vorschlag zu einem geeigneten Fortschreibungswert wurde im Rahmen einer bundesweiten Unterarbeitsgruppe erarbeitet. Das Expertengremium empfiehlt eine Erhöhung des Ticketpreises um mindestens 5 bis maximal 10 Euro. Dieser Preis sei laut Expertengremium für eine auskömmliche Finanzierung bei einem gleichbleibenden Zuschuss von jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr von Bund und Ländern ausreichend. Der finale Preis des Deutschlandtickets für 2025 soll nach Aussage des MUNV in einer Sonder-Verkehrsministerkonferenz

am 23.10.2024 verabschiedet werden.

Befragung zum Deutschlandticket im AVV

Die Verbundgesellschaft hat im Frühjahr 2024 gemeinsam mit den vier Aufgabenträgern im AVV beim Institut für klimaneutrale Stadt- und Regionalentwicklung (ikre) eine Befragung mit dem Schwerpunkt der Nutzung und Zufriedenheit des Deutschlandtickets im AVV in Auftrag gegeben. Die Befragungen fanden im Zeitraum vom 08.03.2024 bis 24.03.2024 statt. Befragt wurden ca. 1.400 ÖPNV-Nutzer*innen im Bereich des Aachener Verkehrsverbundes.

Knapp **63 Prozent** der Befragten nutzen das Deutschlandticket. Hierbei muss beachtet werden, dass zum Zeitpunkt der Befragung an der RWTH Aachen das Deutschlandsemesterticket noch nicht eingeführt worden ist. Als wichtigste Gründe für die Nutzung des Deutschlandtickets wurden die deutschlandweite Gültigkeit, der günstigere Preis im Vergleich zum vorherigen Ticket, der Umweltschutz sowie der bewusste Verzicht auf das Autofahren angegeben. Gemäß der Befragungsergebnisse profitieren knapp 60 Prozent der Befragten von einem geringeren Ticketpreis. Etwa 65 Prozent der Befragten machen mindestens einmal pro Monat von der Möglichkeit verbundraumüberschreitender Fahrten Gebrauch.

Etwa 60 Prozent nutzten vor dem Deutschlandticket ein anderes ABO- bzw. Monatsticket. Knapp 30 Prozent waren Umsteiger aus dem Einzelticketsegment. Diese Prozentzahl deckt sich in etwa mit dem Rückgang der Stückzahlen aus dem Bartarifsegment seit Einführung des Deutschlandtickets.

Bezüglich des Kündigungsverhaltens zeigte sich, dass etwa ein Fünftel das Deutschlandticket mindestens einmal gekündigt hat. Die überwiegende Mehrheit (ca. 70 Prozent) hat das Ticket bisher lediglich einmal gekündigt. Gründe für Kündigungen waren mehrheitlich ein nicht vorhandener ABO-Bedarf sowie kein Bedarf an der enthaltenen deutschlandweiten Gültigkeit. Das Abonnementkriterium des Deutschlandtickets ist neben einer geringen ÖPNV-Nutzungsfrequenz zudem einer der beiden Hauptgründe für einen Nichtkauf des Deutschlandtickets.

Einnahmensituation AVV

Basierend auf den Verkaufszahlen ergibt sich die in der **Anlage 3** dargestellte Einnahmesituation im AVV bezogen auf das Deutschlandticket (Stand: Juli 2024) und den AVV-Tarif (Stand: Juni 2024).

Seit Einführung des Deutschlandsemestertickets im März 2024 stiegen die Verkaufszahlen des

Deutschlandtickets inkl. etwaiger Derivate weiter an. Im Juli 2024 erreichte der Wert mit ca. 149.000 verkauften Tickets seinen bisherigen Höhepunkt. Bei knapp 40 Prozent der verkauften Deutschlandtickets handelt es sich derzeit um Deutschlandsemestertickets. Insgesamt wurden im Verbundgebiet seit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 knapp 1,4 Millionen Deutschlandtickets verkauft.

Die Entwicklung des AVV-Tarifs zeigt, dass die Einnahmen im Juni 2024 bei ca. 2,3 Mio. Euro lagen, was einem Rückgang von ca. 73 Prozent im Vergleich zum April 2023 (vor Einführung Deutschlandticket) entspricht. Der weitere Rückgang des Anteils des AVV-Anteils ist auf die Einführung des Deutschlandsemestertickets an den Aachener Hochschulen sowie die voranschreitende Abwanderung von Kunden aus dem Mobil-Ticket-Segment in das Deutschlandticket Sozial und den Wechsel weiterer Unternehmen in das Deutschland-Jobticket zu-rückzuführen.

Unter Berücksichtigung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket und den daraus resultierenden Einnahmen in Höhe von ca. 8,8 Mio. Euro konnte in diesem Monat ein Einnahmewachstum von ca. 4,1 Prozent verzeichnet werden. Die Steigerung der Gesamteinnahmen inklusive Deutschlandticket kann überwiegend Verlagerungen aus anderen Ticketsegmenten – insbesondere dem Semesterticket - zugerechnet werden.

Deutschlandticket Schule

Aktueller Sachstand im AVV

Wie bereits im Rahmen der vergangenen Beiratssitzung berichtet, wird 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 (MUNV NRW) vom 19. April 2024 das Angebot des landesweiten Modellansatzes („Deutschlandticket Schule“) auch im Schuljahr 2024/2025 weiter fortgeführt.

Nahezu die Hälfte der Schulträger im AVV (ca. 47 %) bieten weiterhin das Deutschlandticket Schule unter dem landesweiten Modellansatz des MUNV NRW an und ermöglichen dadurch den nicht anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern den Bezug eines um 20 Euro rabattierten Deutschlandtickets.

Schülermarktreform

Die NRW-Verbände, einzelne Verkehrsunternehmensvertreter sowie das Kompetenzcenter Marketing NRW befanden sich - unter gutachterlicher Begleitung - in den vergangenen Monaten in der fachlichen Diskussion zu alternativen Modellansätzen, welche das Potential dazu hätten, den Schülerticketmarkt in NRW grundlegend und langfristig zu reformieren und dadurch den derzeitigen landesweiten Modellansatz des MUNV NRW perspektivisch abzulösen. Mit Fortschreiten des Projekts und auf Basis der durch die Gutachter bereitgestellten Auswertungen wurde zunehmend deutlich, dass der in der Facharbeitsgruppe in NRW verfolgte Ansatz zu einem künftigen Schülerticketmodell nicht ausreichend Potential dahingehend aufwies, den Erwartungen an ein künftiges Schülerticketmodell gerecht zu werden. So wäre der vorgestellte Modellansatz u. a. mit teils erheblichen Mindererlösen für die Verkehrsunternehmen in NRW verbunden gewesen, denen zugleich ein aus Fahrgastsicht verhältnismäßig geringer Mehrwert entgegenstand. Zudem wäre eine Anpassung der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine Neuregelung der Schülerfahrkostenverordnung NRW obligatorisch und Grundvoraussetzung für die weitere Verfolgung des oben genannten Schülerticketmodells gewesen. Eine solch weitreichende Änderung des Gesetzeslage war jedoch auf Landesebene nicht absehbar. Unabhängig davon konnten im Zuge des Projektes jedoch wichtige Erkenntnisse über den Schülerticketmarkt im Verbund sowie in NRW gewonnen werden.

Die Tariforganisationen in NRW erarbeiten derzeit – auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem zurückliegenden Projekt - einen Vorschlag für ein mögliches dauerhaftes Schülermarktmodell auf Basis der aktuellen gesetzlichen Regelungen und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie der Kundenakzeptanz.

Deutschland-Job-Ticket

Seit der Einführung des Deutschland-Job-Tickets im Mai 2023 haben bereits 214 Unternehmen einen Vertrag über das Deutschland-Job-Ticket abgeschlossen. Ein Großteil dieser Unternehmen, ca. 78 %, hat allerdings weniger als 100 Beschäftigte. Ca. 18 % der Unternehmen haben Beschäftigtenzahlen zwischen 100 und 1000 Personen, während immerhin ca. 4 % der Unternehmen sogar über 1000 Beschäftigte aufweisen.

Um den Absatz des Deutschland-Job-Tickets weiter zu steigern, wurde u. a. eine landesweite Kampagne für das Deutschland-Job-Ticket durch das KompetenzCenterMarketing NRW (KCM) durchgeführt.

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. Der Vertrag wurde aufgrund der damals unklaren Rahmenbedingungen und unklaren Preisentwicklung des Deutschlandtickets zunächst nur für die Vertragsdauer von einem Semester geschlossen. Im Laufe des Sommersemesters 2024 stimmte sich die Verbundgesellschaft zusammen mit der ASEAG frühzeitig mit den ASten der RWTH und FH Aachen zu einem Folgevertrag mit positivem Ergebnis ab. Der Folgevertrag wurde dabei auf unbestimmte Zeit mit Berücksichtigung etwaiger Kündigungsmöglichkeiten geschlossen.

Zum Semesterbeginn am 01.10.2024 ist geplant, die Deutschlandsemestertickets als Standardausgabeform über die naveo-App zunächst den Studierenden im Erstsemester der RWTH Aachen auf dem Smartphone zur Verfügung zu stellen. Zum 01.12.2024 sollen dann alle weiteren Studierenden der RWTH ihr Semesterticket in der naveo App erhalten. Eine alternative Ausgabe auf Chipkarte ist mittels Antrag durch den Studierenden möglich.

Auch die FH Aachen hat großes Interesse an der Auslieferung des Semestertickets in die naveo App geäußert. Jedoch müssen noch Voraussetzungen in der Einschreibeordnung hergestellt werden. Die Verbundgesellschaft und die ASEAG befinden sich hinsichtlich eines Umstellungstermins in Abstimmung mit der FH Aachen.

Deutschlandticket Sozial

Wie bereits ausführlich im Rahmen vergangener Sitzungen berichtet, erfolgte zum 01.01.2024 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.

Im Hinblick auf die insgesamt steigende Anzahl an verkauften Deutschlandticket Sozial setzt sich der Trend der vergangenen Monate im AVV auch mit Blick auf den Juni 2024 weiter fort. So stieg die Anzahl der ausgestellten Deutschlandticket Sozial erneut von insgesamt 4.339 Stück (Mai 2024) auf einen neuen bisherigen Höchstwert von insgesamt 4.830 Stück (Juni 2024) im AVV an, was einem Zuwachs von ca. 11,3 % zum Vormonat entspricht. Im Juli konnte sogar nochmal eine Steigerung um ca. 9 % auf 5.311 Stück verzeichnet werden. Mit Blick auf die verbundweiten Entwicklungen zu den Verkaufszahlen des Deutschlandticket Sozial ist – seit der Einführung des Tickets im Januar 2024 –

fast eine Verfünffachung bei der Anzahl der ausgestellten Deutschlandticket Sozial festzustellen (1.122 Stück im Januar 2024 versus 5.311 Stück im Juli 2024). Zugleich ist die Anzahl der in der StädteRegion Aachen verkauften Mobil-Tickets (inkl. Mobil-ABO) im Juni 2024 im Vergleich zum Vormonat weiterhin rückläufig und reduzierte sich insgesamt betrachtet um mehr als 8 %. Das Mobil-ABO StädteRegion Aachen bleibt hier anteilmäßig weitestgehend stabil. Trotz der vorgenannten Entwicklungen liegt der Anteil verkaufter Tickets im Bereich der regionalen Mobil-Ticket-Angebote im AVV mit ca. 70 % auch weiterhin deutlich oberhalb des Anteils verkaufter Deutschlandticket Sozial. Ein Vergleich des Zeitraums Januar bis Juni 2024 mit dem Vorjahr zeigt, dass sich die Gesamtzahl der im AVV verkauften Sozialtickets (inkl. D-Ticket Sozial) um ca. 16 % verringert hat.

Monitoring

Vor Einführung des Deutschlandticket Sozial befürchteten Kommunen, dass stark steigende Neukundenzahlen die NRW-weit gedeckelten Landesfördermittel von 40 Millionen Euro übersteigen und so kommunale Ausgleichszahlungen nötig werden könnten. Um mögliche Entwicklungstendenzen je Gebietskörperschaft und sich daraus ergebende Risiken frühzeitig zu erkennen, wurde auf Wunsch der Tarifräume ein fortlaufendes Monitoring eingerichtet. Die Auswertung der bislang vorliegenden Verkaufszahlen zeigt jedoch keine Anzeichen, dass die Fördermittel durch das Deutschlandticket Sozial aufgebraucht werden.

Um in Anbetracht der unklaren Entwicklungen eventuelle „Schieflagen“ aus Sicht der Kommunen frühzeitig erkennen zu können, wurde auf Wunsch der Tarifräume ein fortlaufendes Monitoring zum Deutschlandticket Sozial eingerichtet, aus dessen Ergebnis sich künftige Entwicklungstendenzen je Gebietskörperschaft erkennen und Risikopotentiale daraus ableiten lassen. Die seitens der Kommunen im Vorfeld geäußerten Befürchtungen, dass stark steigende Absatzzahlen des Deutschlandticket Sozial die Landesförderung aufzehren und damit die Wirtschaftlichkeit der Bestandsprodukte gefährden könnte, ist nach Auswertung der bislang vorliegenden Verkaufszahlen nicht erkennbar.

Einnahmenaufteilung

In den vergangenen Sitzungen wurde bereits über das geplante Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket gesprochen. Da die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen für die Umsetzung der zweiten Stufe (Zuteilung nach Postleitzahlen) noch nicht gegeben sind, bleibt vorerst das bisherige Prinzip des Einnahmenbehalts bestehen. Der Koordinierungsrat wurde beauftragt, bis Herbst ein Konzept für die Umsetzung der dritten Stufe zu erarbeiten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurden die Verbände bdo, BSN, VDV sowie die DTVG von Bund und Ländern beauftragt, die zahlreichen offenen Fragen zum Management der bundesweiten Fahrgeldeinnahmen aus diesem Ticket gemeinsam zu bearbeiten. Dazu hatten die vier Partner zunächst im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft (ARGE) die wichtigsten Rahmenbedingungen zur Einnahmeaufteilung aus dem Deutschlandticket geklärt. Zur langfristigen Durchführung dieser Aufgabe haben die Mitglieder der ARGE zwischenzeitlich die D-Tix GmbH & Co. KG gegründet.

Am 11.07.2024 wurde in einer bundesweiten Arbeitsgruppe (UAG EAV D-Ticket – ohne Einbindung der Verbände) ein erster Entwurf eines bundesweiten Vertrags über die Anerkennung und Anwendung des Tarifs „Deutschland-Ticket“ und die Aufteilung der Einnahmen (EAV D-Ticket) vorgestellt. Dieser Vertrag, der von einer Anwaltskanzlei im Auftrag der neu gegründeten D-Tix GmbH erstellt wurde, regelt alle wichtigen Aspekte rund um das Deutschlandticket. Wesentliche Vertragsinhalte sind die Regelung zu Tarif, Vertrieb, Anerkennung und Anwendung des Tarifs sowie die Durchführung der Einnahmenaufteilung für das Deutschland-Ticket. Darüber hinaus werden die Rolle und die Befugnisse der D-Tix GmbH & Co KG geregelt. Einige Verbände haben zu diesem Vertragsentwurf Stellung genommen und dabei darauf hingewiesen, dass der Vertrag sich auf die wesentlichen Inhalte zur Abwicklung der Einnahmenaufteilung konzentrieren sollte. Der vorliegende Vertragsentwurf geht an einer Vielzahl von Stellen deutlich darüber hinaus und weist der D-Tix GmbH & Co KG eine weitreichende Gestaltungsmacht zu. Eine solche Gestaltung der Rolle der D-Tix GmbH & Co KG wird von den Verbänden deutlich kritisiert.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat in Abstimmung mit weiteren großen Verkehrsverbänden Deutschlands KCW mit der Erstellung eines Gutachtes zur dauerhaften Etablierung des Deutschlandtickets, insbesondere im Hinblick auf die dafür erforderlichen Strukturen und Zuständigkeiten, beauftragt. Dieses Gutachten befindet sich derzeit in der finalen Abstimmung. Eine bereits erstellte Summary soll in die Abstimmungsrunden zwischen Bund und Ländern eingebracht werden. Neben dem MUNV wurde das Dokument darüber hinaus auch den kommunalen Spitzenverbände der jeweiligen Länder sowie Frau Henckel, der zuständigen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, zur Verfügung gestellt.

Weitere Beschlussfassung

In Anbetracht der befristeten Beschlüsse im AVV zur Fortführung des Deutschlandtickets und der befristeten Umsetzung des Deutschlandticket Sozial bedarf es nunmehr einer Beschlussfassung zur weiteren Anwendung des Deutschlandtickets und etwaiger abgeleiteter Produkte. Vor dem Hintergrund der anhaltenden unsicheren Finanzierungssituation gilt es auch weiterhin, etwaige Beschlüsse zur Anwendung und Anerkennung des Deutschlandtickets unter dem Vorbehalt dieser zu stellen.

Die Verkehrsverbände in NRW setzen sich gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen intensiv für die Belange und Interessen der Aufgabenträger ein. Dies insbesondere bei allen Aktivitäten und Planungen im Zusammenhang mit der dauerhaften Etablierung und auskömmlichen Finanzierung des Deutschlandtickets. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Verbänden, den Aufgabenträgern, Kommunen und politischen Vertretungen gewährleistet, dass regionale Interessen auch auf Landes- und Bundesebene wirkungsvoll vertreten werden.

Über die weiteren Entwicklungen wird im Rahmen der Sitzung berichtet.

Anlage/n:

- 1 - 20241010_TOP 1_Anlage 1_Gesetzesentwurf Regionalisierungsgesetz (öffentlich)
- 2 - 20241010_TOP 1_Anlage 2_VDV-Stellungnahme_zur_Aend._RegG-1 (öffentlich)
- 3 - 20241010_TOP 1_Anlage 3_Deutschlandticket_Kennzahlen (öffentlich)