

<b>Vorlage:</b>	<b>03/2024</b>
<b>Beschlussvorlage</b>	

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Kennung	Sitzung am	TOP
Tarifausschuss	beratend	nichtöffentlich	07.03.2024	3
Verbandsversammlung	beschließend	öffentlich	11.03.2024	12

Mitbestimmung der Zweckverbände erforderlich:				<input type="checkbox"/>
<b>ZWS</b>	<b>nph</b>	<b>ZRL</b>	<b>VVOWL</b>	<b>ZVM</b>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Einfache Mehrheit: <input checked="" type="checkbox"/>	2/3 Mehrheit: <input type="checkbox"/>	Einstimmig: <input type="checkbox"/>
---	---	---

Einmalige Kosten	Jährliche Folgekosten	Laufzeit	Gesamtkosten

Sachbearbeiter/in:	Berichtersteller/in:
Jörg Framenau	Lars Kagels

**Betreff:**  
**Fortsetzung des Deutschlandtickets ab dem 01.05.2024**

**Beschlussvorschlag**

Der NWL beschließt als SPNV-Aufgabenträger für seinen Verantwortungsbereich die Verlängerung der Anwendung des Deutschlandtickets zum Preis von 49,00 € pro Monat als Höchsttarif im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 über den 30.04.2024 hinaus bis zunächst zum 31.07.2024 unter der Voraussetzung, dass die Restmittel der Bund-Länder-Förderung aus dem Jahr 2023 in das Jahr 2024 übertragen werden. Eine Fortführung oder Entfristung ist angestrebt, setzt aber belastbare Grundlagen voraus.

Carsten Rehers	Matthias Goeken
Stellvertretender Vorstandsvorsteher NWL	Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Begründung:****Zusammenfassung:**

Das Deutschlandticket (D-Ticket) ist im NWL aktuell bis zum 30.04.2024 befristet. Eine Verlängerung des Zeitraums wurde von dem weiteren Vorgehen von Bund und Ländern abhängig gemacht. Inzwischen wurde im Rahmen der Abstimmung zwischen Bund und Ländern eine Fortführung des D-Tickets zum Preis von 49 € pro Monat für das gesamte Jahr 2024 vorgegeben. Die zugrundeliegende Annahme, dass die vorgehaltenen Fördermittel ausreichen, ist jedoch nicht mit einer Ausgleichsverpflichtung einhergegangen.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, das D-Ticket im Verbandsgebiet des NWL zunächst auf den 31.07.2024 zu befristen. Eine Fortführung oder sogar Entfristung wird seitens des NWL angestrebt. Dies setzt aber entsprechend belastbare Grundlagen voraus.

**Ausgangssituation:**

Mit Beschluss vom 29.09.2023 hat die Verbandsversammlung beschlossen, dass das D-Ticket zunächst bis zum 30.04.2024 verlängert wird. Dazu wurde die Anwendung des D-Tickets als Höchsttarif zum Preis von 49 € im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 im Verantwortungsbereich des NWL beschlossen. Die Preisentwicklung danach war zu diesem Zeitpunkt nicht bekannt, es wurde aber allgemein mit einer Preiserhöhung gerechnet, um möglichen Finanzierungsrisiken zu begegnen.

Am 22.01.2024 hat sich die Verkehrsministerkonferenz (VMK) in einer Sondersitzung erneut mit dem D-Ticket befasst. Dabei wurde beschlossen, dass der Ticketpreis in 2024 konstant bei 49 € gehalten werden soll. Im Beschluss der VMK (Anlage 1) wird unterstellt, dass nach aktuellen Prognosen die seitens des Bundes und der Länder für 2024 bereitgestellten Mittel in Höhe von rund 3,7 Mrd. € (1,5 Mrd. € Bund, 1,5 Mrd. € Länder, 0,35 Mrd. € Restmittel 2023 Bund, 0,35 Mrd. € Restmittel 2023 Länder) aller Voraussicht nach ausreichend sein werden, auch wenn der Ticketpreis in 2024 nicht angehoben wird.

Voraussetzung hierfür ist, dass Bund und Länder die Restmittel in Höhe von geschätzt 0,7 Mrd. € aus dem Jahr 2023 in das Jahr 2024 übertragen. Die hierfür notwendige Änderung des Regionalisierungsgesetzes wurde seitens des Bundes bereits im November 2023 zugesagt.

Demgegenüber stehen die Abschätzungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der für 2024 Mindererlöse von bundesweit etwa 4,1 Mrd. € prognostiziert. Somit ergäbe sich auf Basis der verfügbaren Ausgleichsmittel von Bund und Ländern bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ein Defizit von ca. 400 Mio. € in 2024. Eine Pressemitteilung des VDV vom gleichen Tag wie der VMK weist darauf hin, dass die Finanzierung des D-Tickets entgegen den Äußerungen von Bund und Ländern mitnichten geregelt sei (Anlage 2).

Leider ist das aktuelle Geschehen beim D-Ticket kaum planbar und berechenbar. Die Tarifgestaltung erfolgt nicht durch die Institutionen, welche erlösverantwortlich sind und in letzter Konsequenz das Risiko tragen (Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger), sondern auf politischer Ebene bei Bund und Ländern. Deren

Kalkulationsansätze sind intransparent und Tarifbeschlüsse werden nicht ausreichend begründet. Insofern besteht immer wieder die Sorge, dass die bekannten Kalkulationen, sowohl seitens des VDV als auch seitens der Politik, nicht der Realität entsprechen. Und es könnte niemand zur Verantwortung gezogen werden, falls die Rechnungen am Schluss nicht aufgehen.

Infolgedessen bestehen Unsicherheiten bei den Aufgabenträgern, denen es aufgrund der mangelnden Planbarkeit bei den Verkehrserlösen schwerfällt, anstehende Tarifentscheidungen vor Ort zu fällen. Daneben bestehen Befürchtungen, dass sich Mehreinnahmen aus erfolgreichen regionalen Tarifangeboten nicht unmittelbar lokal niederschlagen, sondern in die Aufwandsdeckung beim D-Ticket einfließen. So gehen Anreize verloren, durch lokale Tarifprodukte wirtschaftliche Erfolge zu erzielen. Zudem wird eine strategische Tarifentwicklung unterbunden, da in den Förderrichtlinien vorgeschrieben wird, bei Tarifmaßnahmen das übrige Tarifsortiment eines Verbundes über alle Ticketgattungen und Preisstufen proportional fortzuschreiben. Somit besteht eindeutig Optimierungsbedarf.

### **Herleitung der Beschlussfassung:**

Die Kalkulationsgrundlagen von Bund und Ländern fußen aktuell noch auf Prognosen. Bei der Bewertung sollte auch berücksichtigt werden, dass der VDV als Lobbyorganisation der ÖPNV-Branche geneigt sein könnte, das Defizit aus dem D-Ticket eher zu hoch als zu niedrig einzuschätzen. Insofern wurde der VDV seitens des Bundes und der Länder gebeten, seine Kalkulationen auf Basis der tatsächlichen Marktentwicklung zu präzisieren. Von Seiten des Landes NRW liegt inzwischen ein Schreiben (Anlage 3) vor, welches auf Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz verweist und eine Durchfinanzierung des Produktes für 2024 unterstellt. Somit sei eine neuerliche Befristung der Anerkennung nicht notwendig. Es fehlt jedoch (nach wie vor) die konkrete Absicherung für den Fall, dass diese Annahme nicht zutrifft.

Somit ist ein Beschluss bis zum Jahresende 2024 derzeit noch nicht anzuraten. Für den NWL besteht das Risiko, dass es bei einer Unterdeckung zu einer Finanzierungsnotwendigkeit seitens der Verbandsmitglieder kommt (z.B. in Form einer Verbandsumlage). Dies muss auf jeden Fall verhindert werden.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die Anwendung des D-Ticket zunächst auf den 31.07.2024 zu befristen. So besteht die Möglichkeit, konkretere und stabilere Datengrundlagen für eine Verlängerung bis zum Jahresende 2024 abzuwarten. So wird auch dem Umstand Rechnung getragen, dass es hier um erhebliche finanzielle Risiken geht, welche die Kommunen und erlösverantwortlichen Partner keinesfalls schultern können.

Demzufolge ist eine erneute Befassung der NWL-Gremien mit dem D-Ticket im Sommer 2024 (Tarifausschuss am 18.06.2024 und Verbandsversammlung am 20.06.2024) unabdingbar. Dafür wären aber verlässliche Grundlagendaten sowie Kenntnisse der faktischen Marktentwicklung beim D-Ticket hilfreich. Sollte im weiteren Verlauf eine explizite Nachschusspflicht von Bund und/oder Land ausgesprochen werden, würde eine Fortführung natürlich erheblich erleichtert.

Eine Abschaffung des D-Tickets ab dem 01.05.2024 im Verantwortungsbereich des NWL wird seitens der Verwaltung nicht empfohlen. Dies wäre in der Praxis auch

kaum umsetzbar: Fahrgäste würden wohl dennoch mit dem D-Ticket die Züge nutzen und die Schulträger, die ihren Schülerinnen und Schülern aktuell ein Deutschlandticket zur Verfügung stellen, müssten kurzfristig wieder auf andere Ticketarten umschwenken. Dies ist kaum machbar, zudem würde der NWL keinerlei Anspruch auf Ausgleichsmittel für das D-Ticket mehr geltend machen können.

**Weiteres Vorgehen:**

Es ist nicht im Sinne des NWL, das D-Ticket immer wieder neu zu befristen. Den Kundinnen und Kunden sollte das D-Ticket verlässlich und dauerhaft angeboten werden. Nur dann ist ein nachhaltiger Markterfolg gewährleistet. Dazu ist es notwendig, dass dem Tarifausschuss und der Verbandsversammlung verlässliche Entscheidungsgrundlagen vorliegen. Daher wird die Verwaltung die weitere Entwicklung aufmerksam beobachten und dem Tarifausschuss am 18.06.2024 sowie der Verbandsversammlung am 20.06.2024 Vorschläge unterbreiten, wie es nach dem 31.07.2024 weitergehen kann. In jedem Fall erfolgt eine Information über den dann aktuellen Sachstand.

**Anlage(n):**

1. Beschluss der VMK vom 22.01.2024
2. Pressemitteilung des VDV vom 22.01.2024
3. Schreiben des Landes NRW vom 07.02.2024

# Beschluss

zur Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 22. Januar 2024  
(Telefon-/Videokonferenz)

**TOP 3**

## **Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024**

1. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass das Deutschlandticket mit seiner bundesweiten Geltung und seinem einheitlichen Preis ein Erfolg ist. Es wird millionenfach verkauft, entlastet Pendlerinnen und Pendler und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität, zur sozialen Teilhabe und zum Klimaschutz.
2. Die Verkehrsministerkonferenz weist auf die hohe Bedeutung der Verstetigung und Verlässlichkeit des Ticketangebots und den unmittelbaren Zusammenhang mit der Akzeptanz dieses Tarifangebots hin, um viele neue Kundinnen und Kunden gewinnen zu können und damit auch eine Verringerung des staatlichen Zuschussbedarfes zu erreichen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass nach aktuellen Prognosen der Szenario-AG die von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Mittel auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises im Jahr 2024 ausreichen, vorausgesetzt, dass die Mittel aus 2023 übertragen werden.
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, die im MPK-Beschluss vom 6. November 2023 getroffene Vereinbarung, im Jahr 2023 zur Verfügung gestellte und nicht verbrauchte Mittel ins Jahr 2024 zu übertragen, zügig umzusetzen und auf den Gesamtzeitraum 2023-2025 auszudehnen. Sie geht ferner davon aus, dass keine Kürzung von 350 Mio. Euro erfolgt.
5. Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Szenario-AG der ÖPNV-Branche, auf dieser Basis zusammen mit den Ländern und der Clearingstelle fortlaufend aktualisierte Daten, Berechnungen und Prognosen vorzulegen, um auf einer tragfähigen Grundlage die weiteren Entscheidungen für das Deutschlandticket treffen zu können.
6. Die Verkehrsministerkonferenz beschließt, basierend auf der Vereinbarung zur Einführung des Deutschlandtickets, dass der monatliche Ticketpreis von 49 Euro im Jahr 2024 beibehalten wird. Sollte sich im weiteren Jahresverlauf auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, ob ein Defizit in der Einführungsphase konkret zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen.

---

# Pressemitteilung

Berlin, den 22. Januar 2024

## **Vorerst keine Preiserhöhung: VDV unterstützt Bekenntnis der Verkehrsministerkonferenz zum Deutschland-Ticket, aber Finanzierungsrisiken bleiben**

Der Branchenverband VDV wertet den heutigen Beschluss der Verkehrsministerinnen und -minister als richtigen Schritt, um die Attraktivität des Deutschland-Tickets zu erhalten und somit weitere Fahrgäste dafür zu gewinnen. In einer Sondersitzung hat die Verkehrsministerkonferenz beschlossen, dass das Deutschland-Ticket im Jahr 2024 zunächst weiterhin 49 Euro im Monat kosten soll. Gleichzeitig gibt es jedoch keine Zusage, dass Einnahmeverluste, auch wenn sie über die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Mittel hinausgehen, vollständig ausgeglichen werden. Die Länder fordern hierzu zwar den Bund auf, seiner Zusage zur Übertragung der Restmittel aus dem vergangenen Jahr nachzukommen. Dies ist aber keine Garantie, die die komplette Finanzierung des Tickets sicherstellt. Für die Verkehrsunternehmen bedeutet dies ein Risiko durch eine mögliche Finanzierungslücke von bis zu einer Milliarde Euro im Jahr 2024.

**VDV-Präsident Ingo Wortmann:** „Für die Fahrgäste ist der heutige Beschluss zur Preisstabilität beim Deutschland-Ticket eine gute Nachricht. Der Branche fällt es damit leichter, das Ticket weiterhin stark zu vermarkten und die Nachfrage zu steigern. Aber es fehlen noch die haushalterischen Schritte, die Finanzierungslücke, die uns durch Einnahmeausfälle entsteht, vollumfänglich auszugleichen. Erst wenn aus den bisherigen Prognosen zu möglichen Einnahmeverlusten die Ergebnisse auf Basis der harten Verkaufszahlen vorliegen, wissen wir, ob die Ausgleichszahlungen ausreichen. Das bedeutet bis dahin weitere große finanzielle Unsicherheiten für die Branche. Wir betonen erneut: Wer das Deutschland-Ticket dauerhaft will, muss wirtschaftliche Planungssicherheit und ein Ende der Unsicherheiten über die Zukunft Tickets sicherstellen.“

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)**

Lars Wagner · Pressesprecher · T 030 399932-14 · wagner@vdv.de  
Eike Arnold · stv. Pressesprecher · T 030 399932-19 · arnold@vdv.de

---

Der **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** ist der Branchenverband des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit über **640 Mitgliedsunternehmen**. Branche und Branchenverband sorgen für mehr klimaschonende Beförderung und Transport von Menschen und Gütern bei weniger Verkehr: Rund **7,1 Milliarden Fahrgäste in Deutschland** nutzten im Corona-Jahr 2020 den Öffentlichen Personennahverkehr der VDV-Mitgliedsunternehmen. Busse und Bahnen ersetzen damit jeden Tag rund 14 Millionen Autofahrten auf deutschen Straßen. 2020 transportierten die VDV-Unternehmen im **Schienengüterverkehr 288 Millionen Tonnen** und ersetzen so rund 67.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.

---



---

Wenn diese E-Mail nicht korrekt angezeigt wird, klicken Sie bitte [hier](#). Sollten Sie keine Presseinformationen mehr von uns wünschen oder sich Ihre Kontaktdaten geändert haben, informieren Sie uns bitte per Mail an [presse@vdv.de](mailto:presse@vdv.de). Die VDV-Newsletter können Sie [hier](#) abbestellen. Das Löschen Ihrer Daten leiten Sie durch eine E-Mail an [datenschutz@vdv.de](mailto:datenschutz@vdv.de) ein. Hinweise zur Datenverarbeitung beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) finden Sie [hier](#). Weitere VDV-Informationen im [Impressum](#).



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

per E-Mail

Aufgabenträger des ÖPNV

über

Bezirksregierungen  
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf,  
Köln und Münster

nachrichtlich:

Kompetenzcenter Marketing NRW  
c/o Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
Augustastrasse 1  
45879 Gelsenkirchen

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln

Aachener Verkehrsverbund GmbH  
Neuköllner Straße 1  
52068 Aachen

WestfalenTarif GmbH  
Willy-Brandt-Platz 2  
33602 Bielefeld

Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH  
Schorlemerstraße 12 - 14  
48143 Münster

Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd  
Spandauer Straße 36  
57072 Siegen

07.02.2024  
Seite 1 von 4

Aktenzeichen  
VII D 3 - 58.53.08-000006  
bei Antwort bitte angeben

Telefon: 0211 4566-143  
Telefax: 0211 4566-388  
christopher.coenen  
@munv.nrw.de

Umsatzsteuer  
ID-Nr.: DE 306 505 705

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Emilie-Preyer-Platz 1  
40479 Düsseldorf  
Telefon 0211 4566-0  
Telefax 0211 4566-388  
poststelle@munv.nrw.de  
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien U78 und U79  
oder Buslinie 722 (Messe)  
Haltestelle Nordstraße





OWL Verkehr GmbH  
Willi-Brandt-Platz 2  
33602 Bielefeld

Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH  
Rolandsweg 80  
33102 Paderborn

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe  
Friedrich-Ebert-Straße 19  
59425 Unna

go.Rheinland GmbH  
Deutzer Allee 4  
50679 Köln

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
- Landesgruppe Nordrhein-Westfalen -  
Kamekestraße 37 – 39  
50672 Köln

Verband Nordrhein-Westfälischer  
Omnibusunternehmen e.V.  
Heinrich-von-Stephan-Straße 1  
40764 Langenfeld

Städtetag Nordrhein-Westfalen  
Gereonstraße 18-32  
50670 Köln

Landkreistag Nordrhein-Westfalen  
Kavalleriestraße 8  
40213 Düsseldorf

Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen e. V.  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf



## **Umsetzung des Deutschlandtickets im Jahr 2024**

Seite 3 von 4

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Deutschlandticket ist ein Erfolgsprojekt für ein einfaches, günstiges und deutschlandweit gültiges Ticket. Es hat die ÖPNV-Landschaft nachhaltig verändert und muss in einer gemeinsamen Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Aufgabenträgern fortgeführt werden.

Damit auch eine nachhaltige Finanzierung des Deutschlandtickets gewährleistet ist, wurde die Verkehrsministerkonferenz aus der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 6. November 2023 beauftragt, rechtzeitig vor dem 1. Mai 2024 ein Konzept zur Durchführung des Deutschlandtickets ab dem Jahre 2024 vorzulegen.

Die Verkehrsministerkonferenz ist diesem Auftrag nachgekommen und hat eine Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Mitglieder und des Hauptamtes des VDV e.V., des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo), mofair e.V. und des Bundesverbands Schienennahverkehr e.V. (BSN) unter Begleitung von Vertreterinnen und Vertretern der Länder gebeten, die deutschlandweit prognostizierten nicht gedeckten Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket zu aktualisieren. Nach den vorgelegten Zahlen reichen die von Bund und Ländern zur Verfügung gestellten Mittel auch ohne eine Anhebung des Ticketpreises aus, um das Deutschlandticket im Jahr 2024 zu finanzieren. Die Verkehrsministerkonferenz hat daher beschlossen, den monatlichen Ticketpreis von 49 Euro im Jahr beizubehalten. Sollte sich auf Basis neuerer Zahlen herausstellen, dass ein Defizit zu erwarten ist, wird sich die Verkehrsministerkonferenz zeitnah damit befassen.

Vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen ist die in den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 empfohlene Befristung der Umsetzungsregelungen bis April obsolet geworden. Die von der Verkehrsministerkonferenz beschlossenen Maßnahmen stellen sicher, dass die auskömmliche Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder jederzeit gewährleistet werden kann. Dies

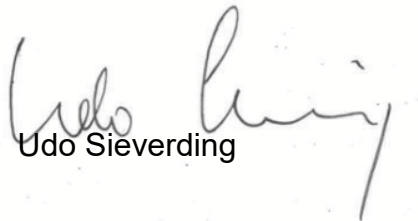


gilt auch für die auf Basis der vorgenannten Muster-Richtlinien erstellten Ausgleichsrichtlinien für Nordrhein-Westfalen.

Seite 4 von 4

Die Verlässlichkeit des Deutschlandticketangebots hat unmittelbare Auswirkungen auf die Akzeptanz bei den Bestandskundinnen und -kunden und bei der Gewinnung neuer Kundinnen und Kunden. Damit verbunden ist auch eine Verringerung des staatlichen Zuschussbedarfs. Ich bitte daher darum, dass Sie -falls erforderlich- die nötigen Schritte zur Weitergeltung des Deutschlandtickets ab dem 1. Mai 2024 einleiten.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

  
Udo Sieverding