

**Hinweise
zum Deutschlandticket
für Schülerinnen und Schüler
in Nordrhein-Westfalen
in den Schuljahren 2026/2027 und 2027/2028**

Gemeinsamer Runderlass
des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisie-
rung,
des Ministeriums für Schule und Bildung und
des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
Vom 27. Februar 2026

**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 die Schuljahre 2026/2027 und 2027/2028.

**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, Verkehrsverbünden 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 „Solidarismodelle“ 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 Tarifanpassungen 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 2025/2026 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 10. Juli 2025 (GV. NRW. S. 618) geändert worden ist, steht der Teilnahme einer Kommune an diesem Programm in den Schuljahren 2026/2027 und 2027/2028 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.

