

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/975**

Alle Abgeordneten

26. Oktober 2023

**VRR-Stellungnahme zur
Antrag der Fraktion der SPD im Landtag NRW**

„Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket“

Drucksache 18/4584 vom 06.06.2023

**Gemeinsame Stellungnahme von AVV, WTG, VRS und
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AÖR**

Die NRW-Verbünde begrüßen ausdrücklich das Ziel der Bundes- und der Landesregierung mit dem Deutschlandticket den ÖPNV mehr Menschen mittels eines preislich reduzierten ÖPNV-Tarifs zugänglich zu machen. Hierzu ist aber auch eine dauerhafte und auskömmliche Finanzierung Grundvoraussetzung.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets am 01.05.2023 hat dieses eine kontinuierlich wachsende Nutzerzahl erfahren. Erste Verkaufsergebnisse:

VRR:

Der Absatz des Deutschlandtickets (ohne JobTicket etc.) liegt im VRR-Raum im August bereits bei 20 % über dem Absatz im Mai 2023. Die Neukundenquote wird über die Marktforschung mit ca. 6-8 % ermittelt.

WTG:

Im Tarifraum Westfalen – Lippe besitzen gemäß Auswertung der Marktforschung (Monate Mai und Juni) ca. 11 % der Kunden ein Deutschlandticket. Der Neukundenanteil lag hier bei ca. 8%. Im Abo-Bereich sind rund 2/3 der Kunden auf das Deutschlandticket abgewandert. Die Einnahmerückgänge werden derzeit nur durch die Hälfte von Mehreinnahmen aus Verkäufen des Deutschlandtickets gedeckt.

VRS:

Auch im VRS ist ein steigender Absatz des Tickets zu beobachten. Zwischen Mai und August betrug der Zuwachs rund 47%, im September wurden insgesamt sogar 450.000 Deutschlandtickets vertrieben.

AVV

Der Absatz des Deutschlandtickets (ohne JobTicket etc.) liegt im AVV-Raum im August bereits bei über 22 % über dem Absatz im Mai 2023.

1. Forderung nach echtem Solidarmodell

Im Segment der Studierenden sind die Solidarmodelle seit vielen Jahren nahezu flächendeckend in NRW als traditionell zu bezeichnen. Für die NRW-Verbände sind die solidarischen SemesterTickets eine sinnvolle Heranführung der Zielgruppe an den ÖPNV. Es besteht Einigkeit der NRW-Verbände die Verträge zu erhalten und die hierfür erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Die NRW-Verbände unterstützen die Aktivitäten des Landes NRW in Richtung einer bundeseinheitlichen Lösung und begrüßen die Aktivitäten, die auf den Erhalt des solidarischen Semestertickets ausgerichtet sind. Leider konnte in der Verkehrsministerkonferenz am 12.10.2023 hierzu keine Lösung gefunden werden.

Als Alternative sollte aus Sicht der NRW-Verbände eine Landeslösung schnellstmöglich auf den Weg gebracht werden. Diese ist mithin als dringlich zu bezeichnen. Dem VRR liegen inzwischen Kündigungen mehrerer Hochschulen vor, wodurch eine erhebliche Anzahl an Studierenden betroffen ist. Begründet werden die Kündigungen mit der Nichteinhaltung des erforderlichen Preisabstands zwischen solidarisch finanziertem Preis und dem Preis für das allgemein erhältliche Deutschlandticket.

Im AVV stellt sich die Situation so dar, dass die aktuellen Verträge mit Ende des Wintersemesters 23/24 auslaufen. Aufgrund der derzeitigen Nichteinhaltung des Preisabstandsgebotes sind die ASten im Aachener Raum nicht legitimiert neue Verträge unter den aktuellen Prämissen abzuschließen.

Die NRW-Verbände sehen erhebliche Risiken für das relevante Marktsegment der Studierenden. Studierende sind grundsätzlich im ganzen Land gut miteinander vernetzt, so dass Kündigungen und auslaufende Verträge sicherlich kein regionales Phänomen darstellen, sondern flächendeckend NRW-weit zu beobachten sein werden.

2. Kostenloser ÖPNV für Kinder und Jugendliche

Durch den Erlass des Landes NRW wurde die Möglichkeit geschaffen, nicht freifahrtberechtigten Schüler*innen ein Deutschlandticket zum reduzierten Preis von 29 Euro auf der Basis bestehender Schulträgerverträge zugänglich zu machen. Hierzu sind die bestehenden Finanzierungssäulen und die Schülerfahrkostenverordnung in NRW zunächst unangetastet geblieben, um mit geringem zeitlichem Vorlauf den Schülerinnen und Schülern in NRW das Deutschlandticket bereits zum Schuljahreswechsel 2023/2024 anbieten zu können. Dieses Vorgehen wird vom MUNV, MSB und den NRW-Verbänden als „Übergangsmodell“ für ein bis zwei Jahre angestrebt, ehe es durch ein reformiertes Modell abgelöst wird.

Das Übergangsmodell bietet insbesondere für Schulträger, die bereits ein fakultatives SchülerTicket angeboten haben, die Erweiterung der Nutzungsmöglichkeit durch die Umstellung auf Deutschlandtickets. Bestehende Verträge konnten durch Nachträge angepasst und verlängert werden. Die Umsetzung ist für die Schulträger nicht verpflichtend, sondern freiwillig.

VRR:

Im VRR-Raum wurde mit Einführung des SchokoTickets im Jahr 2002 für Anspruchsberechtigte und Selbstzahlende ein von konkreten Schulwegen unabhängiges verbundweit gültiges pauschales Schülerticket sehr erfolgreich eingeführt. Zuletzt lag der Marktanteil bei ca. 45 % alle Schüler*innen im VRR-Gebiet.

Seit August 2023 und mit Umsetzung des DeutschlandTicket Schule in NRW und im VRR-Raum nutzen mehr als 95% der Schülerinnen das DeutschlandTicke Ca. 5 % der Schüler*innen nutzen weiterhin das bisherige VRR-weit gültige SchokoTicket. Die Umstellung auch der verbliebenen Schüler*innen ist gemeinsames Ziel der VRR-Verkehrsunternehmen und des VRR.

WTG:

In Westfalen – Lippe ist aufgrund der oftmals längeren Wege zur Schule der Anteil der anspruchsberechtigten Schüler*innen signifikant höher als in den anderen Tarifräumen in NRW. Hinzu kommt, dass die Angebotsdichte in vielen Fällen eine geringere Relevanz für den Freizeitverkehr besitzt. Die flächendeckende Einführung eines pauschalen SchülerTickets war in Westfalen erst im Frühjahr 2020 gestartet worden. Rund ¼ der Schulträger hatte zu diesem Zeitpunkt einen Vertrag zur Abnahme von SchülerTickets abgeschlossen. Alle übrigen

Schulträger hatten traditionelle SchulwegTickets für Anspruchsberechtigte Schüler*innen erworben, deren Nutzung ausschließlich auf den Schulweg beschränkt war bzw. ist.

Der überwiegende Teil der Schulträger hat in Westfalen das bisherige SchulwegTicket durch ein oftmals wesentlich günstigeres Deutschlandticket ersetzt. In diesen Fällen erhalten nichtanspruchsberechtigte Schüler*innen kein vergünstigtes Ticket. Auch bestehende pauschale SchülerTicket – Verträge wurden zum Teil aufgrund der erheblichen Einsparungsmöglichkeiten gekündigt. Etwa 90 % der anspruchsberechtigten Schüler*innen hat in Westfalen-Lippe mittlerweile ein Deutschlandticket. Nur ca. 30% der Schüler*innen in Westfalen wird von ihren Schulträgern dabei das Landesmodell („Übergangsmodell“) angeboten. Die restlichen Schulträger konnten ihre Kosten für die Schülerbeförderung erheblich senken. Etwa 30% der Nichtanspruchsberechtigten Schüler*innen erhält über die Schule keinerlei Ticketangebot. Aufgrund der Kurzfristigkeit dauert der Migrationsprozess noch an. Eine erhebliche Menge an Schulträgern stellt erst Anfang 2024 auf die Ausgabe von DT in den verschiedenen möglichen Varianten um. Die im o.g. Text genannten Zahlen berücksichtigen auch heute schon bekannte Umstellungen.

VRS

Im VRS sind viele Schulträger ganz bewusst in den „alten“ regionalen SchülerTicket-Modellen verblieben, unter anderem auch deshalb, weil das Deutschlandticket Schule-Modell vorerst nur für ein Jahr angewendet werden soll. Die fehlende Sicherheit, verbunden mit der Notwendigkeit, die jeweiligen Anwendungsmodell jeweils vor Ort beschließen zu lassen, hat einen Wechsel bei einigen Schulträger erschwert oder gar verhindert.

Andere Schulträger setzen das neue (Übergangs-)Modell Deutschlandticket Schule um und bieten ihren Schüler*innen das Deutschlandticket an. Wiederum anderen setzen individuelle Ticketlösungen vor Ort um. Die Gemengelage ist leider sehr heterogen.

Die Nachfrage nach dem DT Schule spiegelt im VRS die bereits vorhandene gute Produktausstattung und die Besonderheiten im ländlichen Raum wider.

AVV

Im AVV-Verbundgebiet bieten ca. 80 % der dortigen Schulträger ihren freifahrtberechtigten Schüler*innen seit dem Schuljahreswechsel 2023/2024 das attraktive DeutschlandTicket an. Hiermit sind ca. 95 % der Schülerinnen und Schüler im Besitz eines Deutschlandtickets.

3. Perspektive NRW-Schülerticket

Die NRW-Verbünde und das Kompetenzzentrum Marketing leiten Im Herbst 2023 die fachliche Diskussion alternativer Zukunftsmodelle als Ablösung des „Übergangsmodells“ ein. Leitend

hierbei sind u.a. der Megatrend der Digitalisierung, des Bürokratieabbaus und die Einfachheit der Handhabung für Schüler*innen, Eltern, Schulträger sowie die Einnahmesicherung für die verantwortlichen Stellen.

Im Fokus ist dabei auch eine Neuregelung für die im Antrag erwähnte Schülerfahrkostenverordnung. Im Grundsatz sollen dabei die bestehenden Mittel im System ÖPNV verbleiben. Deren Ausreichung soll allerdings auf einer zukunftsfähigen, sozialen und sachgerechten Basis erfolgen. Die Ergebnisse können nach aktueller Einschätzung bis zum Schuljahr 2025/2026 zur Verfügung stehen.

Die im o.g. Antrag skizzierte Zielstellung eines „kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche“ würde einen erheblichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf auslösen. Es wäre zu klären, ob nur der Anteil der Nutzerfinanzierung ersetzt werden soll oder auch die heute bereits vorhandenen Mittel von Bund und Land sowie der Kreise und Kommunen. Dieses wäre unter der Beachtung der Fahrgeldsurrogate (§11a ÖPNVG-Mittel etc.) und sonstiger Wechselwirkungen zu simulieren und zu bewerten, was in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht fundiert leistbar war. Ohnedies ist festzustellen, dass ein vollständiges Einnamesegment entfallen würde, das im VRR-Raum ca. 16 % der Gesamtfahrgeldeinnahmen ausmacht.

Im AVV machen die Einnahmen aus dem Fahrausweissegment, welches sich speziell an Schüler*innen richtet, nahezu ein Drittel (ca. 32%) der Gesamteinnahmen im AVV aus, welche im Zuge einer Umsetzung der o. g. Forderung entfallen würden. In Westfalen-Lippe liegt der Anteil bei rund der Hälfte der Gesamteinnahmen.

Sollten weitere Landesmittel – die dringend notwendig sind - in den Nahverkehr fließen, sollte die Finanzierung des Leistungsangebotes oberste Priorität haben.

4. Fazit

Überlegungen in NRW, den Nahverkehr verstärkt zu fördern und dafür zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, sind insbesondere in den aktuell wirtschaftlich unruhigen Zeiten grundsätzlich zu begrüßen und ein wichtiger Schritt in Richtung klimafreundliche Mobilität.

Eine generelle kostenlose Beförderung von Kindern und Jugendlichen in NRW würde sicherlich Finanzbeträge im mehrstelligen Millionenbereich kosten und müssten dann auch dauerhaft dem ÖPNV in NRW zur Verfügung gestellt werden. Es ist nicht vorstellbar, dass „die Branche“, also indirekt die Kommunen in NRW, die entsprechende Beträge hierfür übernimmt.

Eine nachhaltige Verkehrswende gelingt allerdings nur mit einem attraktiven und qualitativ hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehr, der einfach, flexibel und innovativ ist, auf klimafreundliche Antriebstechnologien setzt und für Menschen in der Stadt und auf dem Land vernetzte Mobilitätslösungen mit verschiedenen Verkehrsträgern bietet. Um die klimapolitischen Ziele erreichen zu können, ist eine quantitative und qualitative Verbesserung des Leistungsangebotes unabdingbar und hat oberste Priorität.

Tarifinitiativen wie das 9 Euro-Ticket und das Deutschlandticket stellen einen sicherlich mutigen Schritt in Richtung Klimaschutz dar, sind als alleinige Lösung aber nicht geeignet. Die grundsätzlichen finanziellen Herausforderungen, denen sich der ÖPNV stellen muss, lösen sie nicht, was auch durch diverse Gutachten und Studien hinreichend belegt ist. Vielmehr bedarf es einer umfassenden und nachhaltigen Finanzierungsregelung, die dem Dreiklang aus:

- der qualitativen Bestandssicherung des Angebots,
- dem Ausbau des Nahverkehrs und einer Antriebswende,
- sowie der Umsetzung des Deutschlandtickets mit gleichzeitigem Ausbau der Kundenservices

gerecht wird, um den ÖPNV als Rückgrat nachhaltiger Mobilität dauerhaft attraktiver ausgestalten zu können.