

**STELLUNGNAHME
18/964**

Alle Abgeordneten

23. Oktober 2023

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

**Schriftliche Anhörung von Sachverständigen
durch den Verkehrsausschuss
zum
Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4584**

Vorbemerkung

Die Einführung des Deutschlandtickets hat die Kosten für die bundesweite (!) Nutzung auf 49 € im Monat begrenzt. Das bedeutet eine – teils sogar sehr erhebliche – finanzielle Entlastung praktisch aller regelmäßigen ÖPNV-Fahrgäste. Eine Monatskarte für eine typische Pendlerstrecke z. B. von Bonn nach Köln kostet im Abonnement statt 216,80 € lediglich 49 € oder nur noch 22,6 %. Die bundesweite Gültigkeit gibt es quasi gratis dazu. Betrachtet man alle bisherigen Fahrgäste, sparen sie mit dem Deutschlandticket im Durchschnitt 25–30 % ihres bisherigen Fahrpreises. Das belegen auch die Ergebnisse der Marktforschung (Stand August 2023). 46 % sind Abo-Umsteiger und weitere 44,6 % der Deutschlandticket-Inhaber haben bisher fallweise Einzel- oder Zeitkarten gekauft.

Selbst wenn einzelne nicht von der Einführung des Deutschlandtickets profitieren: Weil das bisherige Tarifangebot beibehalten wurde, wird kein Fahrgast schlechtergestellt.

Auch wenn es nicht zu den Kernaufgaben des VDV NRW gehört, zu sozialpolitischen Themen Stellung zu nehmen, stellt sich trotzdem grundsätzlich die Frage, ob es einer weitergehenden, derart allgemeinen Tarifsubvention „mit der Gießkanne“ bedarf. Schließlich profitieren die Deutschlandticket-Abonnenten nicht nur vom günstigen Preis, sondern auch von der bundesweiten Gültigkeit. Gerade Fahrgäste, die wie Schüler nicht zeitsensibel sind, können durch den erheblich ausgeweiteten Gültigkeitsbereich weitere deutliche Einsparungen ihrer Mobilitätsausgaben erzielen. Hinzu kommt, dass Mittel, die für konsumtive Zwecke wie Tarifsubventionen ausgegeben werden, dem Gesamtsystem ÖPNV für die Ausweitung der Betriebsleistungen und für investive Zwecke fehlen. Schließlich ist das Kernziel des Deutschlandtickets nicht die Subventionierung von Bestandskunden, sondern die Vereinfachung des ÖPNV-Systems und die Steigerung von dessen preislicher Attraktivität, um mit dem Ziel des Klimaschutzes zusätzliche Marktanteile vom Pkw zu gewinnen.

Der VDV NRW ist der Auffassung, dass Sozialleistungen grundsätzlich aus dem Sozialbereich und nicht aus dem Verkehrssektor zu finanzieren sind. Wenn es sozialpolitisch für notwendig erachtet wird, für bestimmte Bevölkerungsgruppen den ohnehin schon außerordentlich günstigen Preis des Deutschlandtickets in betriebswirtschaftlich nicht darstellbarer Größenordnung zusätzlich weiter zu reduzieren, ist das eine Aufgabe der Sozialpolitik und diese demnach aus dem Sozialetat zu finanzieren. Eine Finanzierung aus dem Verkehrsetat wäre systemwidrig.

Zu den einzelnen Punkten des Antrags:

Kostenfreies Deutschlandticket für Kinder und Jugendliche

Wie jede andere Dienstleistung hat auch der ÖPNV einen Wert. Deshalb ist es folgerichtig, dass für diese Leistung auch ein Entgelt zu entrichten ist. Durch diese Entgelte wird es den Verkehrsunternehmen erst möglich, zumindest einen gewissen Teil der erforderlichen Investitionen und natürlich des Betriebs selbst zu finanzieren. Wenn begrenzte öffentliche Mittel vorrangig in den Konsum fließen und Entgelte der Nutzer ersetzen, fehlen diese Mittel für die Refinanzierung des Ausbaus und notwendiger Investitionen. Fraglich ist zudem die sozialpolitische Rechtfertigung. Ein Großteil der Kinder und Jugendlichen wachsen in geordneten wirtschaftlichen Verhältnissen auf, und deren Eltern sind durchaus in der Lage, Fahrtkosten aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Das gilt insbesondere hier, wo die Kosten des öffentlichen Verkehrs auf maximal 49 € im Monat beschränkt sind.

Überlegenswert wäre jedoch aus Sicht des VDV NRW eine Reform der Übernahme der notwendigen Schülerfahrkosten durch die öffentliche Hand. Haben Schüler einen hinreichend weiten Schulweg, erhalten Sie vielfach ein aus öffentlichen Mitteln finanziertes Deutschlandticket im Rahmen der Übernahme der Schülerfahrkosten. Diese Leistung des Staates geht also weit über die gesetzliche Verpflichtung hinaus, die Fahrtkosten für den Weg von der Wohnung zur Schule zu übernehmen. Schüler, die näher an der Schule wohnen, gehen hingegen leer aus. Deshalb schlägt der VDV NRW vor, dass jeder Schüler gegen einen zu definierenden Eigenbeitrag, mit dem die Freizeitnutzung abgegolten wird und der deutlich unter 49 € pro Monat liegt, freiwillig das Deutschlandticket erwerben kann. Die Differenz zum Regeltarif übernimmt der Schulträger. Im Gegenzug entfällt die Übernahme der Schülerfahrkosten durch den Staat. Damit haben diejenigen, die heute im Wege eines Solidarmodells verbundweite Schülerfahrausweise beziehen, zukünftig ein Wahlrecht. Damit wird nicht nur eine Gerechtigkeitslücke zwischen freifahrtberechtigten und nicht freifahrtberechtigten Schülern geschlossen, sondern insbesondere durch den Wegfall der Berechtigungsprüfung erheblicher bürokratischer Aufwand bei Schülern, Schulträgern, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen vermieden.

Deutschlandtickets für Studierende

Diesen Vorschlag unterstützt der VDV NRW nachdrücklich. Studierende sind in hohem Maße mobil. Deshalb profitieren sie ganz besonders von günstigen Angeboten des ÖPNV. Die heutigen Solidarmodelle des Semestertickets mit ihrer sehr hohen Akzeptanz unter den Studierenden belegen dies. Deshalb wäre es aus Sicht des VDV NRW ausdrücklich zu begrüßen, wenn diese Solidarmodelle des Semestertickets modifiziert werden könnten. Zu diesem Zweck hat der VDV vorgeschlagen, Semestertickets, die im Wege des Solidarmodells für alle Studierenden einer Hochschule verpflichtend für das jeweilige Semester abgenommen werden, mit einem Preisvorteil von 40 % auszugeben. Diesen Vorschlag diskutieren Bund und Länder aktuell, allerdings leider noch ohne Ergebnis.

Solidarticket für Empfänger von Sozialhilfeleistungen

Diesem Vorschlag steht der VDV NRW differenziert gegenüber. Sozialleistungen dienen der Sicherung des sogenannten „menschenwürdigen Existenzminimums“. Unter diesem Aspekt sind seit dem 1.1.2023 im Regelsatz des Bürgergeldes für Verkehr 45,02 € angesetzt. Da die Gültigkeit des Deutschlandtickets weit über dieses Minimum hinausgeht und der Preis des Deutschlandtickets in etwa dem Anteil für Verkehr im Regelsatz entspricht, bestünde für eine weitere Preisreduktion kein sachlicher Anknüpfungspunkt. Die dahinter stehende Frage, ob der Regelsatz des Bürgergeldes grundsätzlich angemessen ist, ist keine verkehrspolitische, sondern eine sozialpolitische Frage und dort zu diskutieren.

Fraglich ist jedoch, was unter „Solidarticket“ konkret zu verstehen ist. Unter Solidarmodell wird gemeinhin die verpflichtende Abnahme durch alle Bezugsberechtigten verstanden. So ist beim Semesterticket-Modell jeder Studierende verpflichtet, unabhängig vom persönlichen Bedarf das Semesterticket solidarisch abzunehmen. Wenn unter „Solidarticket für Sozialleistungsbezieher“ hier verstanden wird, dass jeder Sozialleistungsbezieher verpflichtend und unabhängig vom persönlichen Interesse und Bedarf als Re- altransfer oder Sachleistung ein Deutschlandticket für 29 € pro Monat erhält, wäre dies in der Tat ein

überlegenswerter Vorschlag. In diesem Fall müssten die Sozialbehörden den Fahrpreis direkt und für alle Bezugsberechtigten an die Verkehrsunternehmen abführen. Die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit für die Verkehrsunternehmen folgt neben der unterschiedlichen Nutzungshäufigkeit aus dem weitgehenden Wegfall der Vertriebskosten und des Risikos von Forderungsausfällen. Bedenkt man, dass der Preis von 29 € pro Monat dem Preis von 9 Fahrten innerhalb Kölns oder lediglich einer Hin- und Rückfahrt von Dortmund nach Duisburg entspricht, dürfte dies auch nicht gegen eine verbindliche Abnahme sprechen.

Finanzierung aus Kommunalhaushalten

Der VDV begrüßt die Forderung nach finanzieller Planungssicherheit für die Kommunen ausdrücklich.

Das Deutschlandticket ist das größte Experiment der deutschen Nahverkehrsgeschichte. Vieles, insbesondere die finanziellen Folgewirkungen, basieren auf Prognosen, sind aber tatsächlich noch weitgehend unklar. Deshalb wäre es aus Sicht des VDV NRW empfehlenswert, das Deutschlandticket erst grundsätzlich auszufinanzieren, bevor weitergehende Ermäßigungen eingeführt werden. Das Deutschlandticket hat, auch das wird gern übersehen, vorläufigen Charakter und ist bis 2025 befristet. Dann soll Bilanz gezogen werden. Werden beispielsweise die Klimaziele, die mit dem Deutschlandticket verbunden sind, nicht erreicht, ist zumindest denkbar, dass sich der Bund aus der Mitfinanzierung zurückzieht. Sein Finanzierungsanteil ist im Regionalisierungsgesetz bis 2025 befristet.

Auch wenn das Auslaufen des Deutschlandtickets eher unwahrscheinlich ist und aus Sicht des VDV NRW auch höchst kontraproduktiv wäre, ist es dennoch nicht auszuschließen. Deshalb sollte der Finanzbedarf für den Ausgleich der Mindererlöse zum jetzigen Zeitpunkt begrenzt werden. Damit wäre zumindest ein erster Schritt zur Schonung der Kommunalfinanzen getan.

Kontakt

Volker Wente
Geschäftsführer VDV NRW
Kamekestraße 37–39
50672 Köln

0221 57979-138
wente@vdv.de
www.vdv.de