



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

Verkehrsausschuss

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



**Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
Fon 0203 398 1698
info@probahn-nrw.de
www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:
Lothar Ebbers
Neugahlener Straße 20
46149 Oberhausen
Fon 0208 635 1916
ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 30. Oktober 2023

Stellungnahme zur schriftlichen Anhörung zum Antrag „Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket“ der SPD-Fraktion, Drucksache 18/4548

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN in der o. g. schriftlichen Anhörung darstellen zu können.

1. Vorbemerkungen

Die Einführung des Deutschlandtickets stellt nicht nur eine nie dagewesene Tarifrevolution für den ÖPNV in Deutschland dar, auch die bisherige Finanzierungsstruktur des ÖPNV wird damit grundlegend geändert. Nach inzwischen einem halben Jahr Laufzeit des Deutschlandtickets sind weder konsolidierte Zahlen über den tatsächlichen, regional aufgeschlüsselten Verkauf der Deutschlandtickets verfügbar, noch steht die Finanzierung für das nächste Jahr fest. Wichtige Entscheidungen müssen daher auf unsicherer Datengrundlage gefällt werden. Da die Verantwortung für den gesamten ÖPNV (SPNV und ÖSPV) in NRW in kommunaler Hand (Zweckverbände, Kreise, kreisfreie Städte, einzelne kreisangehörige Gemeinden) liegt und die Finanzierungssäulen, aber auch bestimmte tarifliche Angebote, vor allem im Schülerverkehr, regional sehr unterschiedlich sind, müssen Bund und Länder, die die Einführung des Deutschlandtickets beschlossen haben, dafür Sorge tragen, dass die Kommunen die dafür notwendigen Finanzmittel ausreichend und rechtzeitig erhalten. Für wichtige Entscheidungen, z. B. Angebotsausweitungen, sind teilweise lange Vorlaufzeiten für Ausschreibungen, Fahrzeugbeschaffung, Anwerbung und Ausbildung von Fahrpersonal, Anpassung der Infrastruktur usw. notwendig. All diese Erfordernisse werden in der jetzigen Situation nicht erfüllt. Wir haben teilweise den Eindruck, dass auf der Ebene des Bundesverkehrsministeriums keinerlei Vorstellungen darüber bestehen, welche gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden müssen, obwohl diese durch

Bundesgesetz festgelegt werden. Beispielhaft sei das Verfahren für die Änderung von Nahverkehrstarifen genannt.

Auf der Finanzierungsseite muss darauf geachtet werden, dass bestehende Finanzierungsquellen durch die öffentliche Hand weiterhin genutzt werden, ggf. durch Anpassung der entsprechenden Zahlungen. Insofern sind wir sehr verärgert, wenn berichtet wird, dass sich im NRW zahlreiche Schulträger aus bisherigen Schülerticket- oder Schulwegticket-Verträgen verabschieden und für die Anspruchsberechtigten direkt das Deutschlandticket kaufen. Sie machen sich damit einen schlanken Fuß und verhindern auch noch, dass nicht-anspruchsberechtigte Schüler in den Genuss eines ermäßigten Deutschlandtickets für Schüler kommen. Dieses Verhalten ist aus unserer Sicht doppelt unsolidarisch.

2. Kinder und Jugendliche

Wir möchten im Folgenden den Handlungsbedarf für einzelne Gruppen von Kindern und Jugendlichen darstellen und Vorschläge dazu machen.

2 a. Kinder bis 6 Jahre

Kinder unter 6 Jahren werden nach den NRW-Beförderungsbedingungen unentgeltlich befördert. Kinder unter 7 Jahren, die noch keine Schule besuchen, werden bis zum Zeitpunkt der Einschulung (Stichtag 01.08. eines jeden Jahres) ebenfalls unentgeltlich befördert. Wenn Erwachsene bspw. Kinder zum Kindergarten begleiten, ist für die Kinder kein zusätzlicher Fahrausweis nötig.

2 b. Grundschüler*innen (6 bis 10 Jahre)

Für Kinder im Grundschulalter ist generell ein Fahrausweis nötig. Sie benötigen entweder eine Zeitkarte nach dem Schülertarif oder ein Kinderticket nach dem Bartarif. Obwohl wir keine aufgeschlüsselte Statistik über die Verbreitung von Schülertickets finden konnten, gehen wir davon aus, dass in dieser Altersklasse deutlich weniger damit ausgestattet sind als in den höheren Jahrgängen. Zum einen sind die Grundschulen meist wohnortnäher als die weiterführenden Schulen, zum anderen werden Grundschüler auch deutlich häufiger im freigestellten Schülerverkehr befördert als Schüler weiterführender Schulen. Auch werden in dieser Altersklasse deutlich seltener Zeitkarten für Freizeit Zwecke der Schüler angeschafft als bei älteren Schülern. Dennoch sollte schon in dieser Altersklasse die Gewöhnung an die selbstverständliche Nutzung des ÖPNV erfolgen. Dies kann gut durch das Angebot von günstigen Tages- oder Zeitkarten für die Freizeitnutzung erfolgen. Hierfür ist sicherlich keine landes- oder gar bundesweite Gültigkeit erforderlich.

Wir sehen einen weiteren Handlungsbedarf. Gerade bei jungen Schülern besteht häufiger der Wunsch der Eltern, diese zur Schule zu begleiten bzw. dort wieder abzuholen. Wenn Eltern dies mit dem ÖV tun, ist dafür aber fast immer neben dem Fahrausweis für den Erwachsenen ein zusätzlicher Fahrausweis für den Schüler nötig, da die generelle Kostenfreiheit nur für Kinder unter 6 Jahre bzw. bis zur Schulpflicht gilt. Eine Mitnahmemöglichkeit ist bei den meisten Zeitkarten nicht gegeben oder nur auf den Abend und das Wochenende beschränkt. Nur wenige Angebote wie das TagesTicket 24 des Westfalentarifs erlauben die Mitnahme von bis zu drei Kindern unter 15 Jahren. Wir schlagen vor, die kostenlose Mitnahme von bis zu drei Kindern mindestens bis zum Ende des Grundschulbesuchs (unter 10 oder 11 Jahre) generell zu ermöglichen, ggf. beschränkt auf

bestimmte Ticketarten. Dies wäre auch eine mögliche Alternative zur übermäßigen Nutzung der oft verkehrsgefährdenden „Elterntaxis“ für den Schulweg.

Einiges spricht auch dafür, die Grenze der Mitnahmemöglichkeit von Kindern auf unter 15 Jahre festzulegen. So erlaubt der Nahverkehrs-Deutschlandtarif Personen ab 15 Jahren die kostenlose Mitnahme von drei, der DB-Fernverkehrstarif von vier Kindern unter 15 Jahren, wenn sie vorher auf dem Ticket eingetragen werden. Für die Verbundtarife in NRW und den NRW-Tarif gilt diese Regel jedoch leider nicht. Hier ist eine bundesweit einheitliche Regelung wünschenswert.

2 c. Schüler*innen weiterführender Schulen (10 bis 18 Jahre)

Größter Kritikpunkt für Schüler*innen weiterführender Schulen ist die bestehende Regelung für die Anspruchsberechtigung für die kostenlose Schülerbeförderung, die einzig nach einer starren, nach Schulstufen gestaffelten Entfernungsgrenze erteilt wird und keinerlei soziale Staffelung erlaubt. Zwar müssen die Eltern von anspruchsberechtigten Schüler*innen, die ein Schülerticket mit Möglichkeit der Freizeitnutzung erhalten, einen Eigenanteil für das erste Kind von maximal 14 Euro pro Monat bezahlen, für das zweite werden maximal 7 Euro fällig, weitere Kinder erhalten das Ticket kostenlos. Für die nicht anspruchsberechtigten Schüler*innen ist dennoch mindestens das Doppelte zu bezahlen (29 Euro für Deutschlandticket Schule). Das Verfahren ist aufwändig und bürokratisch und führt zu zahlreichen Widerspruchs- und Gerichtsverfahren, vor allem über die für Schüler*innen zumutbaren Wege. Kommunale Spitzenverbände und Tariforganisationen wünschen eine Novellierung, nach unseren Informationen blockiert hierbei das Schulministerium.

2 d. Studierende

Die Länder haben sich für Studierende auf ein solidarisches Ticket nach dem Vorbild des NRW-Semestertickets geeinigt, aber leider blockiert hier das Bundesverkehrsministerium, wobei wir über die Gründe hierfür nur spekulieren können. Wir begrüßen die klare Aussage aus NRW, im Falle eines Scheiterns des bundesweiten Semestertickets eine eigene NRW-Lösung einzuführen. Ein fakultatives Semesterticket wäre ein erheblicher Rückschritt auf dem Weg zur Verkehrswende. Die Tatsache, dass bereits die ASten einiger größerer NRW-Hochschulen das Semesterticket zum Ende des Studienjahres 2023/2024 gekündigt haben, ist nicht auf Unzufriedenheit mit dem solidarischen Semesterticket zurückzuführen, sondern darauf, dass die rechtliche Grundlage hierfür, nämlich der Preisabstand zum normalen Ticket für Jedermann, durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallen ist und daher die Gefahr besteht, dass bei einer Klage gegen den Semesterticketvertrag dieser für nicht rechtmäßig erklärt wird.

2 e. Auszubildende

Bislang gibt es in NRW keine Anstrengungen, ein besonderes Deutschlandticket Azubi zu entwickeln. Zwar ist der Großteil der Nutzer von den bisherigen Abonnements auf das Deutschlandticket bzw. auf das Deutschlandticket Job gewechselt. Aber damit ist keinerlei Vorteil gegenüber einem normalen Arbeitnehmer mehr verbunden. Wir halten auch für diese Zielgruppe ein gezieltes Angebot für angemessen. Eine Möglichkeit hierfür wäre ein abgesenkter Preis, eine andere wäre aber auch die Ein- bzw. Weiterführung von bestimmten Zusatznutzen. So können zahlreiche Azubis ihren Arbeitsplatz z. B. in Gewerbe-

gebieten am Ortsrand alleine mit öffentlichen Verkehrsmitteln insbesondere am frühen Morgen kaum erreichen und greifen dafür auf ein mitgenommenes Fahrrad zurück. Auch die Mitnahme einer weiteren Person abends und am Wochenende ist beliebt und könnte hierfür vorgesehen werden.

3. Zum Antrag

Wir sehen zur Zeit die Hauptaufgabe, den ÖPNV und SPNV zukunftstauglich auszubauen durch eine Verbesserung der Infrastruktur, des Angebots und der Qualität. Dafür sind zur Zeit die notwendigen Finanzmittel überhaupt nicht absehbar, aber die Planungen insbesondere für den Infrastrukturausbau müssen ohne weiteren Zeitverzug weitergeführt werden. So innovativ und nutzerfreundlich das Deutschlandticket auch ist, in der jetzigen Lage des Öffentlichen Verkehrs reicht es nicht aus, um in größerer Zahl neue Fahrgäste vom Autoverkehr in Bus und Bahn umzulenken. Die bisherigen Verkaufserfolge und Nutzungszahlen zeigen, dass vor allem bisherige Gelegenheitskunden mehr fahren, vor allem im Freizeitverkehr. Das kann nicht der Hauptzweck des Tickets sein.

Die regionale Verteilung der Deutschlandticketkäufer zeigt ganz deutlich: Im ländlichen Raum ist ein massiver Angebotsausbau vor allem im Busnetz erforderlich. Während der SPNV auf allen Strecken an allen Wochentagen und fast überall mindestens stündlich verkehrt und auch die abendlichen Verbindungen vielfach ausgebaut werden, sind im Busbereich noch große Angebotslücken zu finden. Vielerorts kann ein Deutschlandticket im Freizeitbereich kaum genutzt werden und findet daher kaum Resonanz. Hier wären zusätzliche Finanzmittel das Landes wichtig, allerdings dürfen die Kreise nicht aus ihrer vorrangigen Verantwortung entlassen werden.

Spätestens ab 2025 muss nicht nur die langfristige Finanzierungssituation für das Deutschlandticket auf allen Ebenen geklärt sein, dann gilt es auch, das bisherige Tarifsystem neu aufzustellen, vor allem im Bartarif. In diesem Zusammenhang sind auch die zielgruppenspezifischen Angebote für Kinder und Jugendliche zu überprüfen.

Generell sollten tarifliche Erleichterungen für Kinder und Jugendliche, Einkommensschwache, Azubis oder andere Zielgruppen aus den entsprechenden Fachhaushalten (Familie, Schule, Soziales, usw.) finanziert werden und nicht aus dem Verkehrshaushalt. Auf keinen Fall dürfen diese Zahlungen die Möglichkeiten der Aufgabenträger zum Angebots- und Infrastrukturausbau einschränken.

Trotz deutlicher Sympathie für zahlreiche Forderungen des Antrags müssen wir die vorgenannten Vorbehalte äußern. Gerade was die soziale Komponente angeht, halten wir eine generelle Kostenfreiheit für Kinder und Jugendliche für sozial nicht sehr ausgewogen, da so auch zahlreiche finanzkräftige Familien deutlich profitieren. Wir bevorzugen hierfür zielgenauere Tarifmaßnahmen. Gerade bei der angedachten Neuordnung der Schülerbeförderung bestehen hierfür zahlreiche Möglichkeiten.

Mit freundlichen Grüßen

Lothar Ebbers
PRO BAHN NRW e. V.
– Referent für RRX und Landespolitik –