

Schülerticket-Modelle für Oberberg



Deutschlandticket - Abumstellung



- Einführung zum 01.05.2023
- Migration der normalen Abonnenten durch „Opt-In“-Verfahren (aktive Vertragsänderung)
- Für Schülertickets gibt es - anders als beim 9-Euro-Ticket - keine „automatische“ Preisabsenkung.
- Zuständige Ministerien in NRW haben Schulträger um Geduld gebeten, bis landesweites Schülerticket-Modell ausgearbeitet wird.

- Das Deutschlandticket führt zu einem deutlichen Rückgang der Fahrgelderlöse und gravierenden Marktveränderungen im ÖPNV-Markt, u.a. in der Vertriebslandschaft (bundesweiter Vertriebswettbewerb).
- Zur Einnahmeaufteilung der bundesweiten Einnahmen gibt es erste Modelle. Die Auswirkungen auf die OVAG sind noch völlig offen. Da die Erlöse insgesamt zurückgehen, müssen sich alle Verkehrsunternehmen auf rückläufige Fahrgelderlöse einstellen.
- **Deutliche Verschiebung weg vom nutzerfinanzierten ÖPNV hin zum zuschussfinanzierten ÖPNV**
- 2023: vollständige Ausgleichsleistungen inkl. Nachschusspflicht, falls geplante Mittel nicht ausreichen, durch Bund + Land gesichert
- 2024: Ausgleichsleistungen ohne Nachschusspflicht (Deckelung der Mittel) durch Bund + Land gesichert
- 2025: offen

Hinweise zum Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen

Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
vom 02. Juni 2023

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 ÖPNV für Schule und Freizeit als Anspruchsberechtigte nach der Schülerfahrkostenverordnung durch den Schulträger ein Deutschlandticket erhalten oder dies als Selbstzahlende zu einem vergünstigten Preis von 29 Euro 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 das Schuljahr 2023/2024.

2 Finanzielle Grundlagen

Die Absenkung der Ticketpreise auf 49 Euro 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 (ÖPNVG-NRW), 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 SchulG i.V.m. der Schülerfahrkostenverordnung (SchfKVO),

- landesweites Schülerticket-Modell
- Gemeinsamer Erlass von Schulministerium und Verkehrsministerium wurde am 02.06.2023 veröffentlicht
- Dieses NRW-Modell gilt für Schuljahr 23/24
- Schulträger haben **Optionen**

- Freifahrtberechtigte gemäß Schülerfahrtkostenverordnung
 - Schulträger zahlen für anspruchsberechtigte Schüler die jeweils gültige Preisstufe (d.h. jeder Schulträger zahlt im Schnitt einen anderen Betrag) für 11 Monate im Jahr (d.h. ohne Ferienmonat Juli)
 - Freifahrtberechtigte Schüler zahlen Eigenanteil zwischen 0 und 14 Euro (abhängig von Standortkategorie und Anzahl Kinder mit Schülerticket), Einzug des Eigenanteils durch die OVAG (12x im Jahr, wegen Freizeitnutzen)
- Selbstzahler
 - Auch Selbstzahler beantragen des Ticket über den Schulträger (das Ticket können nur Schüler erwerben, deren Schulträger Schülertickets abnimmt)
 - Fahrpreis im Schuljahr 2022/2023: 33,20 Euro (Kat. 2) / 37,20 Euro (Kat. 1), Einzug durch die OVAG
- Schulträgerleistungen machen 50 % der Fahrgelderlöse der OVAG aus. Inkl. Eigenanteil und Selbstzahler machen Schülertickets mehr als 60 % der Fahrgelderlöse der OVAG aus.
- Beförderung der Schüler im Linienverkehr bestimmt maximalen Ressourcenbedarf der OVAG (Fahrzeuge, Fahrer, Flächen etc.)

Ausgangssituation Schülertickets (2)

Bestehende Schülerticket-Verträge, Preise:

- Freifahrtberechtigte

- Schulträgerleistung: 64,35 Euro* für 11/12 Monaten

Teilt man die jährliche Leistung auf 12 Monate auf: 59,00 Euro*

- Eigenanteile: 9,00 Euro* für 12/12 Monate

Summe: **68,00 Euro/Monat***

- Selbstzahler

- Preis: **35,55 Euro/Monat***

Hinweise:

- Aus Vereinfachungsgründen fokussiert sich die Präsentation auf die Schülertickets für Schüler weiterführender und berufsbildender Schulen, d.h. ohne VRS-Primatickets (Angebot für Grundschüler).
- Es handelt sich um Durchschnittswerte (*) über alle Schulträger im OBK im Schuljahr 2022/2023. Die jeweilige Einzelsituation wird bilateral mit den Schulträgern abgestimmt.

Optionen Schülerticket

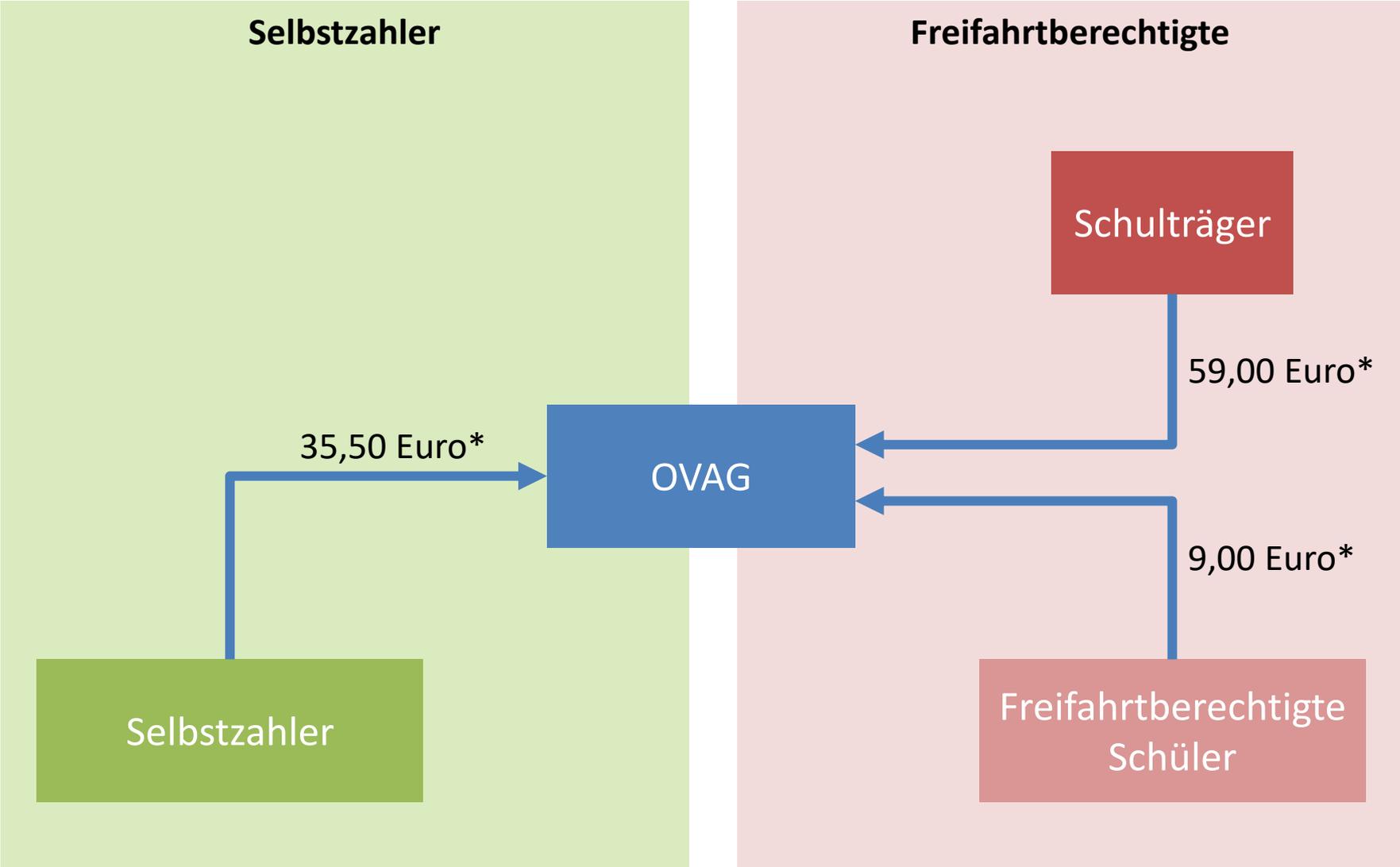
1. Beibehaltung VRS-Schülerticket-Vertrag
2. Wechsel auf das Modell Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in NRW (Land NRW)
3. Abnahme von Deutschlandtickets (SchülerTicket-Vertrag ruht)

Option 1: Beibehaltung VRS-Vertrag

Kriterium	Ausprägung
Gültigkeit der Tickets	VRS-weit
Schulträgerleistung für Freifahrtberechtigte	59,00 Euro/Monat *
Preis für Freifahrtberechtigte	9 Euro/Monat *
Preis für Selbstzahler	35,55 Euro/Monat *
Finanzielle Auswirkungen für Schulträger	keine
Finanzielle Auswirkungen für OVAG	keine
Finanzielle Auswirkungen Oberberg	keine

* Durchschnittswerte bezogen auf die Einnahmen der OVAG. Durchschnittliche Schulträgerleistung kann variieren, je nach Einzugsgebiet der Schule (Berufskolleg versus Grundschule). Die Eigenanteile sind abhängig von der Standortkategorie (Kommunen mit Schienenanschluss) und von der Anzahl der Geschwisterkinder

Option 1: Beibehaltung VRS-Vertrag



Option 1: Beibehaltung VRS-Vertrag

Bewertung

- Für OVAG
 - Liquidität bleibt gleich
 - Fahrgelderlöse bleiben vermutlich gleich (abhängig von Mechanismus VRS-Einnahmeaufteilung)

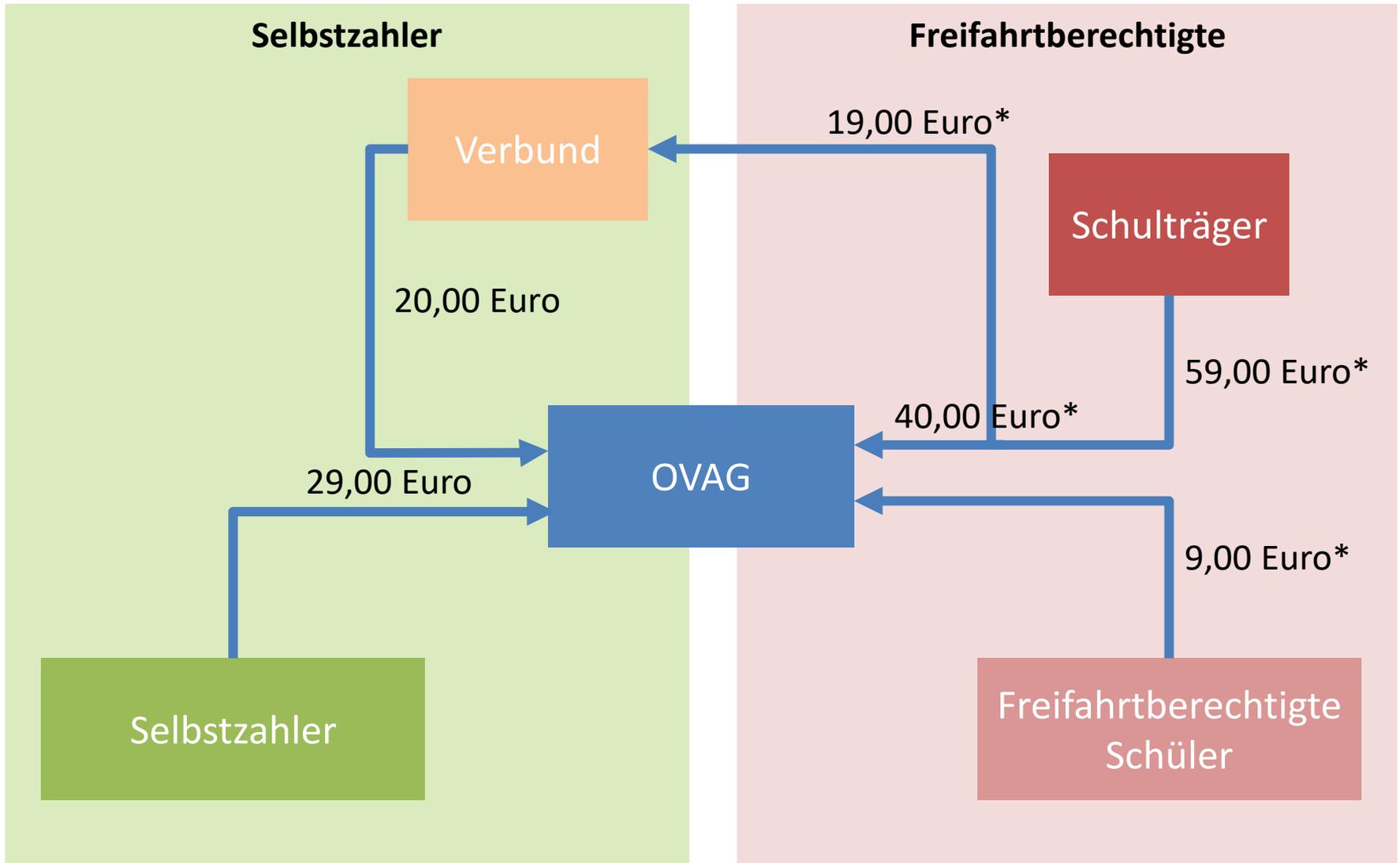
- Für Schulträger
 - Gleiche Zahlung wie bisher
 - Erklärungsbedürftig gegenüber Eltern:
 - Geringe Gültigkeit des Tickets (nur VRS versus ganz Deutschland)
 - Höherer Preis für Selbstzahler bei weniger Leistung
 - Erklärungsbedürftig gegenüber Bürgern:
 - Warum wird „freiwillig“ mehr Geld gezahlt?

Option 2: Modell Land NRW

Kriterium	Ausprägung
Gültigkeit der Tickets	Deutschlandweit
Schulträgerleistung für Freifahrtberechtigte	59,00 Euro/Monat *
Preis für Freifahrtberechtigte	9,00 Euro/Monat *
Preis für Selbstzahler	29,00 Euro/Monat für Schüler plus 20 Euro aus Einnahmepool
Finanzielle Auswirkungen für Schulträger	keine
Finanzielle Auswirkungen für OVAG	<ul style="list-style-type: none"> – Über 49,00 Euro hinausgehende Summe aus Schulträgerleistung und Eigenanteil wird zur Finanzierung von Selbstzahlertickets an Verbund weitergeleitet – Preisanstieg Selbstzahler von 35,55 Euro auf 49,00 Euro (nach Kompensation durch Verbund) – Bei den vorliegenden durchschnittlichen Schülerticket-Preisen der OVAG findet ein Mittelabfluss statt (dies erfolgt bei einem Selbstzahleranteil aller Ticketnutzer von weniger als 1/3) – Beibehaltung Eigenanteile unklar. Wegfall dieser würde zu weiteren Mittelabflüssen führen
Finanzielle Auswirkungen Oberberg	Abfluss in Regionen mit hohem Selbstzahleranteil (Ballungsräume).

* Durchschnittswerte bezogen auf die Einnahmen der OVAG. Durchschnittliche Schulträgerleistung kann variieren, je nach Einzugsgebiet der Schule (Berufskolleg versus Grundschule). Die Eigenanteile sind abhängig von der Standortkategorie (Kommunen mit Schienenanschluss) und von der Anzahl der Geschwisterkinder

Option 2: Modell Land NRW



Option 2: Modell Land NRW

Bewertung

- Für OVAG
 - Liquidität nur kurzfristig konstant
 - Fahrgelderlöse sinken deutlich (Menge der Selbstzahler gegenüber Freifahrtberechtigten deutlich geringer, so dass Mittel abfließen werden)
 - Für 2023 Ausgleich gesichert, für 2024 Ausgleich mit Restrisiko, für 2025 offen
 - Vertriebsaufwand sehr hoch (Austausch von bis zu 13.000 Tickets)

- Für Schulträger
 - Gleiche Zahlung wie bisher
 - Nicht erklärungsbedürftig gegenüber Eltern (stellen sich besser als bisher)
 - Erklärungsbedürftig gegenüber Bürgern:
 - Warum wird „freiwillig“ mehr Geld gezahlt?
 - Wieso fließen Mittel in Ballungsraum ab?

Allgemeine Bemerkungen

- Das landesweite Schülerticket-Modell basiert auf „freiwillige Teilnahme“
- Nur die eigenen Finanzen betrachtend (selbst unter Hinzunahme der Finanzierung des Verkehrsunternehmens), kann der Wechsel zugunsten des „reinen“ Deutschlandtickets jedoch für die ein oder andere Gebietskörperschaft attraktiver sein.
- Die Durchsetzung der „freiwilligen Teilnahme“ ist schwierig
- Erfolgen rationale Entscheidungen, werden nur die Gebietskörperschaften im System (Modell des Landes) bleiben, die einen Vorteil davon haben. Dies ist bei einem hohen (potenziellen) Selbstzahleranteil der Fall.
- Der ländliche Raum (hohe Entfernungen zur nächstgelegenen Schule) wird mit hoher Wahrscheinlichkeit keinen Vorteil haben und auf die freiwillige Teilnahme verzichten
- Der die Selbstzahler betreffende Solidargedanke kann auf dieser Basis nur unter hohen Zuschüssen des Landes aufrechterhalten werden

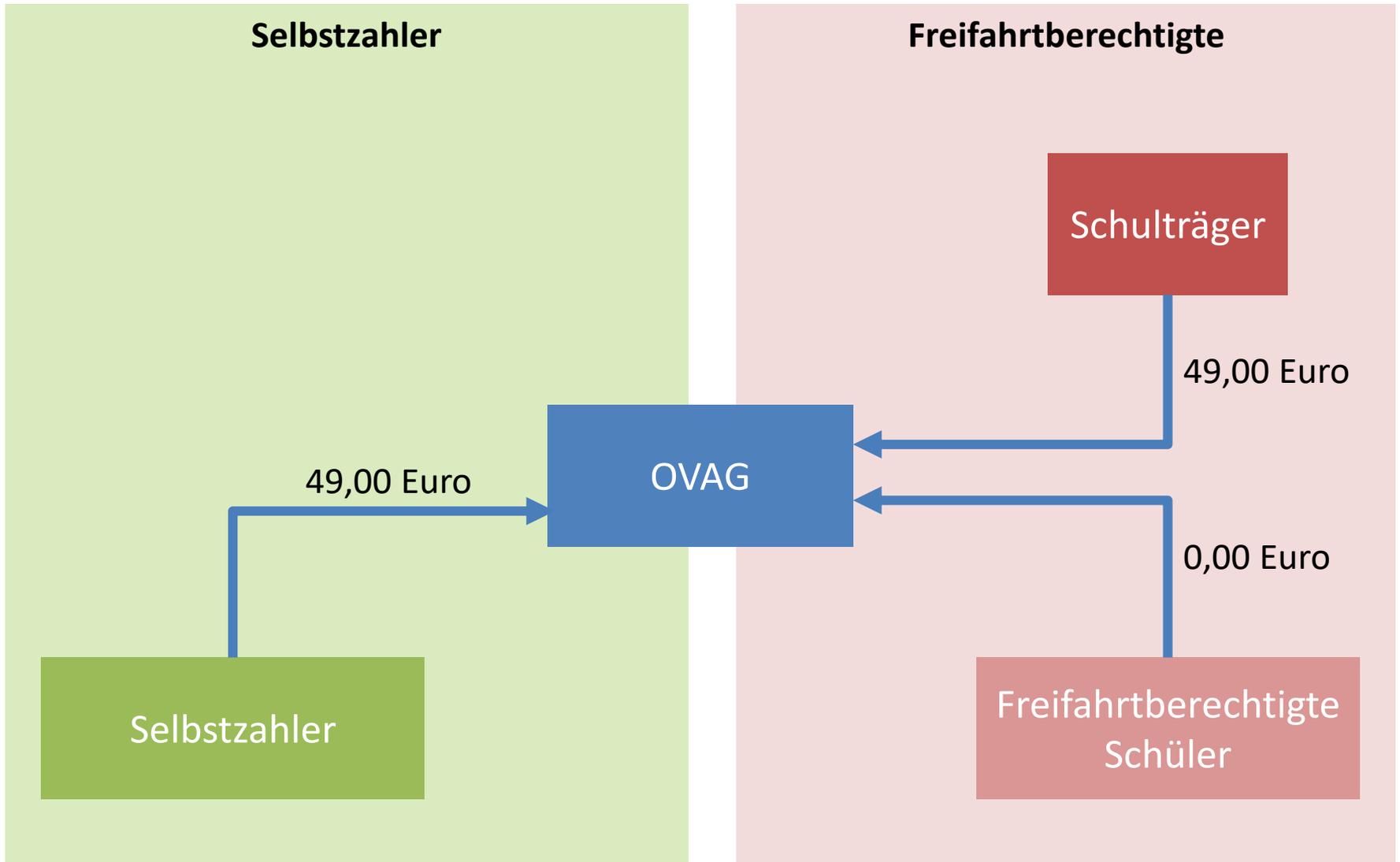
Option 3a: Deutschlandticket (DT) „pur“

Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

Kriterium	Ausprägung
Gültigkeit der Tickets	Deutschlandweit
Schulträgerleistung für Freifahrtberechtigte	49,00 Euro/Monat
Preis für Freifahrtberechtigte	0,00 Euro/Monat
Preis für Selbstzahler	49,00 Euro/Monat
Finanzielle Auswirkungen für Schulträger	Rückgang Schulträgerleistung um 10,00 Euro/Monat *
Finanzielle Auswirkungen für OVAG	<ul style="list-style-type: none"> – Rückgang Schulträgerleistung um 10,00 Euro/Monat * – Wegfall Eigenanteile 9,00 Euro/Monat * – Preisanstieg Selbstzahler von 35,55 Euro auf 49,00 Euro – Mittelabfluss zugunsten der Schulträger und Schüler
Finanzielle Auswirkungen Oberberg	Hohes Einsparpotential durch Erstattung der durch das Deutschlandticket verursachten Einnahmehausfälle (zumindest temporär)

* Durchschnittswerte bezogen auf die Einnahmen der OVAG. Durchschnittliche Schulträgerleistung kann variieren, je nach Einzugsgebiet der Schule (Berufskolleg versus Grundschule). Die Eigenanteile sind abhängig von der Standortkategorie (Kommunen mit Schienenanschluss) und von der Anzahl der Geschwisterkinder

Option 3a: DT „pur“



Gesonderte Betrachtung PrimaTickets

PrimaTickets (Grundschüler) und StarterTickets (Schulen ohne SchülerTicket-Vertrag) sind gesondert zu betrachten.

Hier fallen Schulträgerleistung analog zum SchülerTicket an ohne Eigenanteile und es gibt auch keinen rabattierten Selbstzahlerpreis

- Preis: 57,30 Euro für PS 1a, 74,90 Euro für PS 2a

In diesen Fällen lohnt sich immer ein Wechsel auf das Deutschlandticket (Modell 3a)

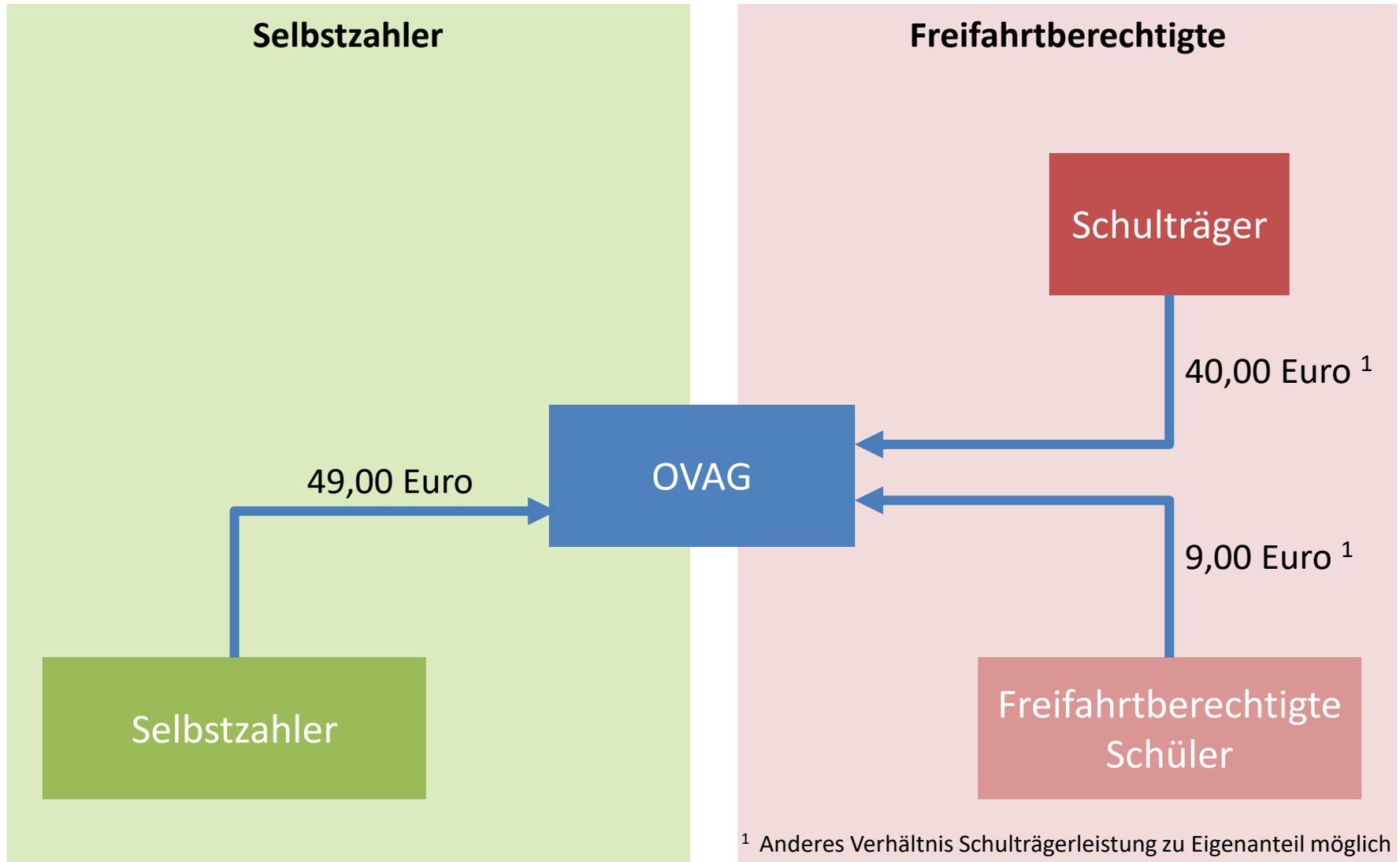
Option 3b: DT + Eigenanteile (E-Anteile)

Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

Kriterium	Ausprägung
Gültigkeit der Tickets	Deutschlandweit
Schulträgerleistung für Freifahrtberechtigte	40,00 Euro/Monat *
Preis für Freifahrtberechtigte	9,00 Euro/Monat *
Preis für Selbstzahler	49,00 Euro/Monat
Finanzielle Auswirkungen für Schulträger	<ul style="list-style-type: none"> – Rückgang Schulträgerleistung um 19,00 Euro/Monat * – Dienstleistungsentgelt von 1,00 Euro/Monat für Zahlungsabwicklung an OVAG
Finanzielle Auswirkungen für OVAG	<ul style="list-style-type: none"> – Rückgang Schulträgerleistung um 19,00 Euro/Monat * – Preisanstieg Selbstzahler von 35,55 Euro auf 49,00 Euro – Mittelabfluss zugunsten der Schulträger
Finanzielle Auswirkungen Oberberg	Hohes Einsparpotential durch Erstattung der Einnahmenausfälle aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets (zumindest temporär)

* Durchschnittswerte bezogen auf die Einnahmen der OVAG. Durchschnittliche Schulträgerleistung kann variieren, je nach Einzugsgebiet der Schule (Berufskolleg versus Grundschule). Die Eigenanteile sind abhängig von der Standortkategorie (Kommunen mit Schienenanschluss) und von der Anzahl der Geschwisterkinder

Option 3b: DT + E-Anteile



Option 3c: DT + E-Anteile + SZ-Zuschuss

Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH

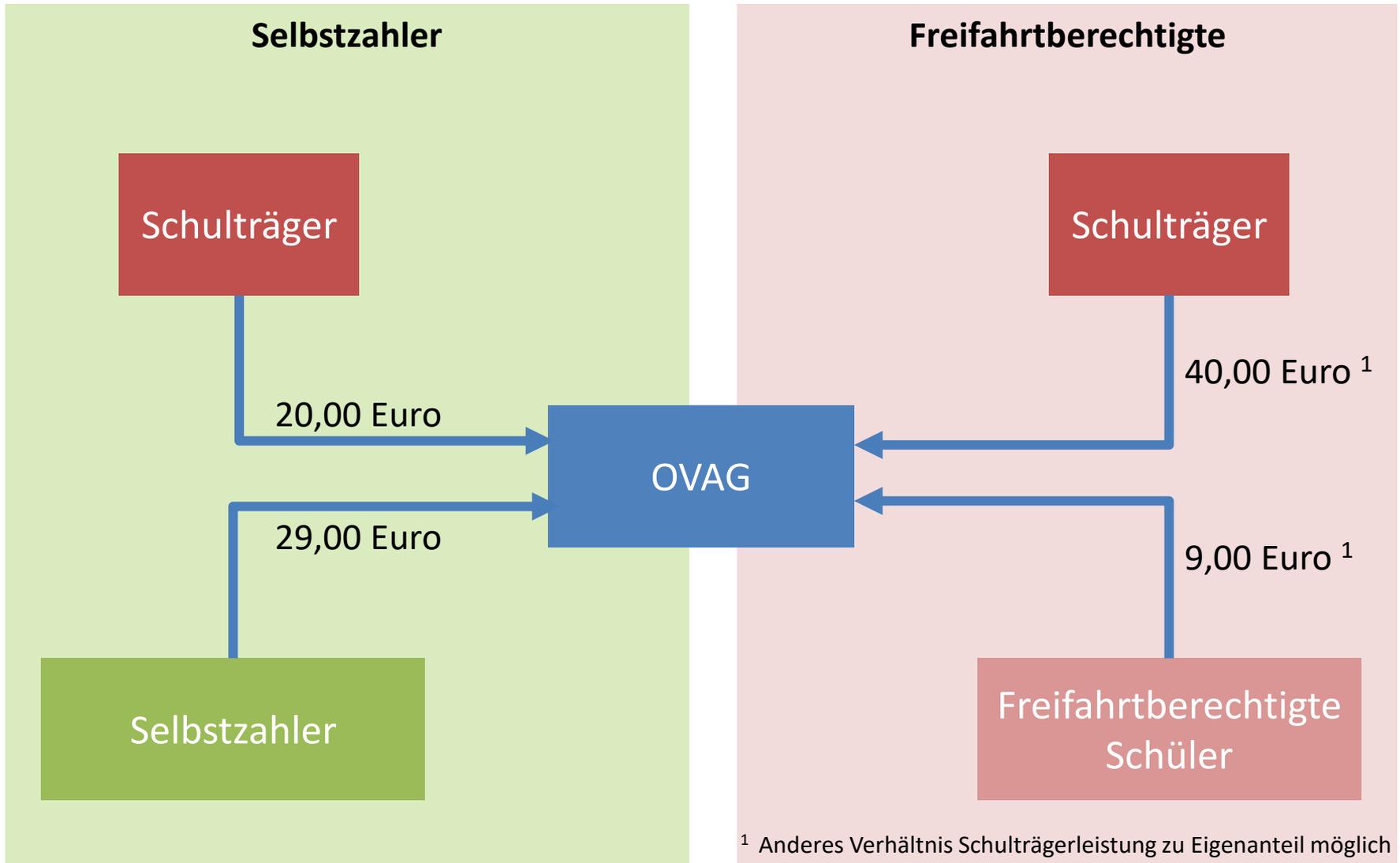
Kriterium	Ausprägung
Gültigkeit der Tickets	Deutschlandweit
Schulträgerleistung für Freifahrtberechtigte	40,00 Euro/Monat *
Preis für Freifahrtberechtigte	9,00 Euro/Monat *
Preis für Selbstzahler	29,00 Euro/Monat Schulträger leistet Zuschuss in Höhe von 20 Euro
Finanzielle Auswirkungen für Schulträger	<ul style="list-style-type: none"> – Rückgang Schulträgerleistung um 19,00 Euro/Monat * – Zuschuss für Selbstzahler in Höhe von 20 Euro – Dienstleistungsentgelt von 1,00 Euro/Monat für Zahlungsabwicklung an OVAG
Finanzielle Auswirkungen für OVAG	<ul style="list-style-type: none"> – Rückgang Schulträgerleistung um 19,00 Euro/Monat * – Preisanstieg Selbstzahler von 35,55 Euro auf 49,00 Euro (inklusive Zuschuss der Schulträger) – Mittelabfluss zugunsten der Schulträger
Finanzielle Auswirkungen Oberberg	Hohes Einsparpotential durch Erstattung der Einnahmenausfälle aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets (zumindest temporär)

Entspricht dem **Modell in Euskirchen**.

Zahlungsabwicklung der OVAG muss umfassend überarbeitet werden.

* Durchschnittswerte bezogen auf die Einnahmen der OVAG. Durchschnittliche Schulträgerleistung kann variieren, je nach Einzugsgebiet der Schule (Berufskolleg versus Grundschule). Die Eigenanteile sind abhängig von der Standortkategorie (Kommunen mit Schienenanschluss) und von der Anzahl der Geschwisterkinder

Option 3c: DT + E-Anteile + SZ-Zuschuss



Option 3: Deutschlandticket

Bewertung

- Für OVAG
 - Liquidität sinkt unmittelbar
 - Fahrgelderlöse sinken deutlich
 - Für 2023 Ausgleich gesichert, für 2024 Ausgleich mit Restrisiko, für 2025 offen
 - Vertriebsaufwand sehr hoch (Austausch von bis zu 13.000 Tickets)

- Für Schulträger
 - Kurzfristige Einsparungen sehr wahrscheinlich
 - Erklärungsbedürftigkeit gegenüber Eltern: Abhängig von konkreter Ausgestaltung (Höhe Eigenanteil, Höhe Zuschuss für Selbstzahler)
 - Nicht Erklärungsbedürftig gegenüber Bürgern

- Für Kommune
 - Ab 2024: Risiko, dass ÖPNV-Finanzierung steigt

Weitere Aspekte:

- Modell 3 (Deutschlandticket) rechnet sich im Schuljahr 2023/2024; abhängig von der weiteren Preisentwicklung des Deutschlandtickets kann aber in den Folgejahren die Rechnung „kippen“
- Reaktion des Landes NRW bei Ausscheren aus „Solidaransatz“ offen (Kürzung der Schulpauschale möglich??)
- Reaktion VRS (insb. Vertragskündigung des trilateralen VRS-Schülerticket-Vertrags) auf Modell 3 noch zu klären (allerdings Präzedenzfall in Euskirchen bereits da)
- Schüler in Kommunen bzw. Schulen ohne Schülerticketvertrag bekommen – wie bisher auch – kein Ticket zum reduzierten Selbstzahlerpreis (Modelle 2 + 3c). Abschluss unter neuen Bedingungen möglich.
- Kommune ohne oder mit geringem Einsparpotenzial (insb. Reichshof) zahlt perspektivisch auch mehr für ÖPNV

Übersicht der Optionen

Nr.	Beschreibung
1	Beibehaltung VRS-Schülerticket-Vertrag
2	Wechsel auf das Modell Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in NRW (Land NRW)
3a)	Abnahme von Deutschlandtickets (SchülerTicket-Vertrag ruht)
3b)	Abnahme von Deutschlandtickets (SchülerTicket-Vertrag ruht) + Einzug von Eigenanteilen durch die OVAG
3c)	Abnahme von Deutschlandtickets (SchülerTicket-Vertrag ruht) + Einzug von Eigenanteilen durch die OVAG + Zuschuss für Selbstzahler durch die OVAG abgewickelt

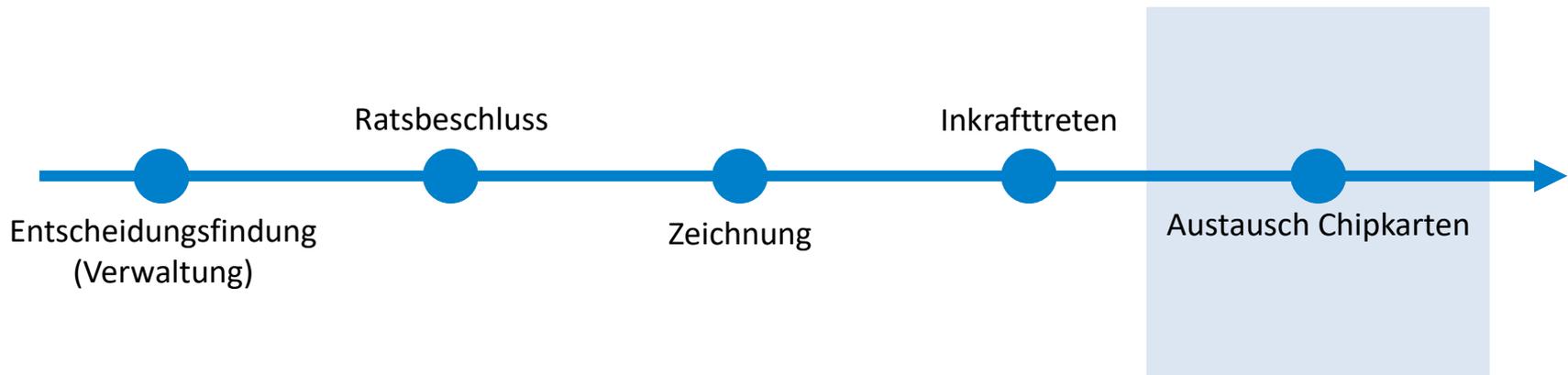
Weitere Schritte

- Vertragswechsel setzt ggf. Ratsbeschluss voraus
- Umstellung ist ein kapazitives Problem bei der OVAG (temporäre Personalaufstockung)
- Bezuschussung Selbstzahler (Modell 3c) muss ggf. geprüft werden

Zeitkette Migration



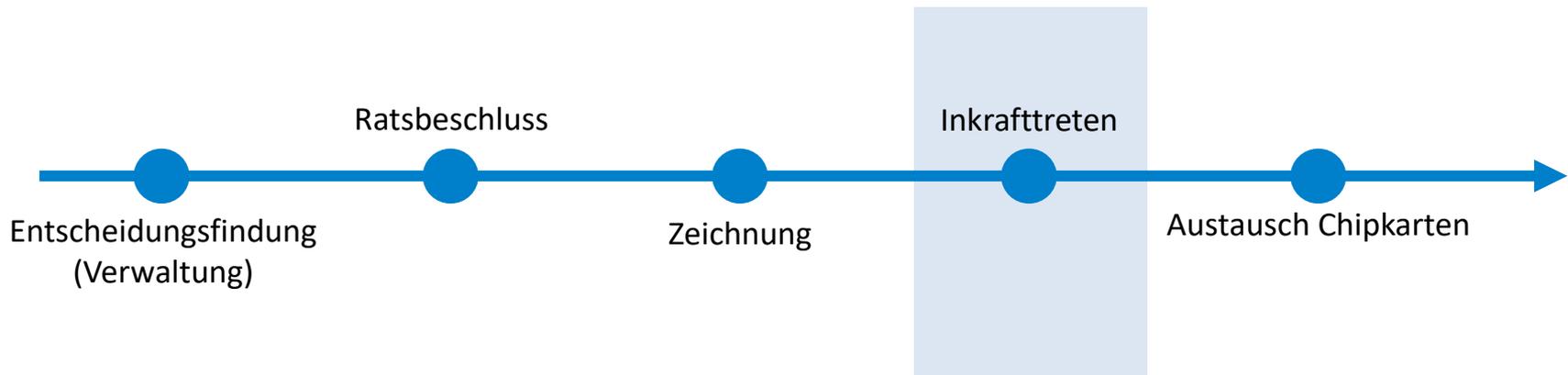
Im Folgenden wird die Zeitkette von Hinten nach Vorne aufgerollt



- Schuljahreswechsel voll im Gange
- Austausch aller Chipkarten zum 01.08. kapazitativ nicht umsetzbar
- Ggf. Kulanzfrist auf NRW-Ebene: Akzeptanz aller Verbund-Schülertickets in ganz NRW

Priorisierung:

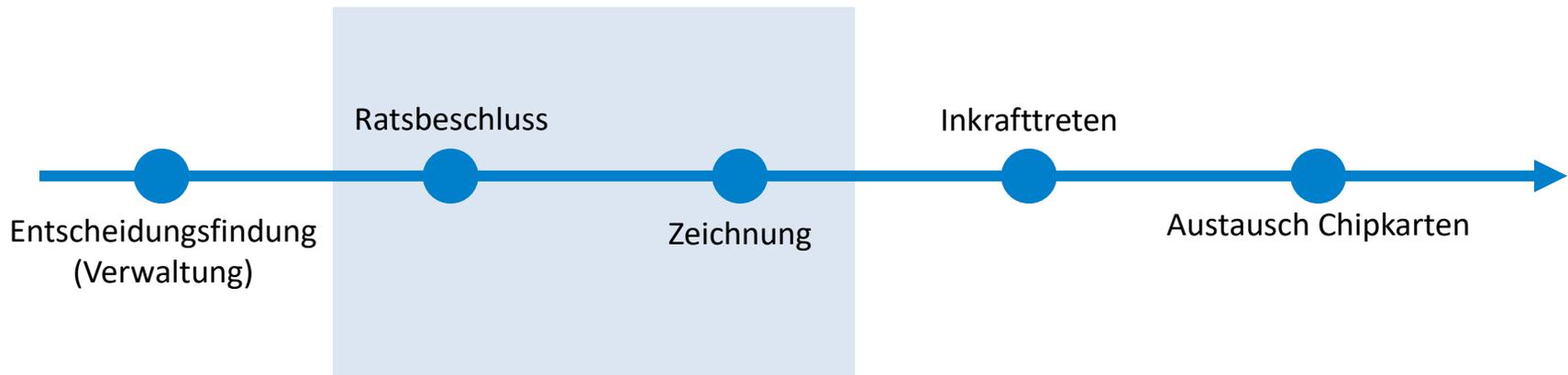
1. Bei Wechsel auf das Deutschlandticket sollten Neuanträge nach Möglichkeit direkt als Deutschlandticket ausgestellt werden
2. Lösung vorhandener Spezialfälle. Teilweise müssen für Schüler aktuell zwei Tickets für verschiedene Verkehrsverbünde erworben werden
3. Sukzessiver Austausch der im Umlauf befindlichen PrimaTickets, StarterTickets und Schülertickets



Inkrafttreten des neuen Vertrages auch ohne abgeschlossenen Austausch der Chipkarten möglich?

- „Finanziellen Vorteil sofort heben, auch wenn die Schüler die Deutschlandtickets später erhalten“.
- Für Schülertickets besteht ein trilateraler Rahmenvertrag. Wechsel ist mit VRS abzustimmen
- Bei Prima- und StarterTickets (freiverkäuflich ohne vertragliche Bindung) ist der Wechsel vertraglich problemlos möglich
- Vertriebs- und Abrechnungsprozesse müssen bei OVAG, je nach, Modell umfangreich überarbeitet werden. Dies spricht für ein **einheitliches Vorgehen** aller Schulträger in Oberberg

Zeitkette Migration

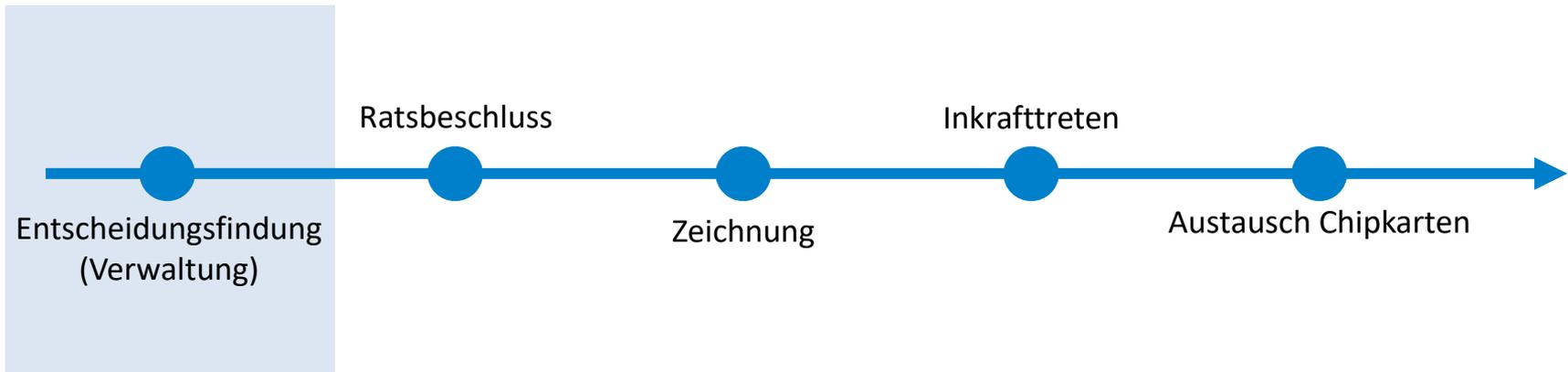


Für Inkrafttreten zum 01.08. wäre Ratsbeschluss oder Dringlichkeitsentscheidung vonnöten.

Mögliche Argumentation: „Finanzielle Ersparnisse bei gleichzeitiger Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches auf ganz Deutschland“

Bei Prima- und StarterTickets (freiverkäuflich ohne vertragliche Bindung) ist ggf. auch ein Wechsel ohne Ratsbeschluss möglich.

Zeitkette Migration



Entscheidungsvorlage mit klarer Empfehlung

- Finanzielle Betrachtung
- Geltungsbereich für Freifahrtberechtigte
- Umgang mit Eigenanteilen für Freifahrtberechtigte
- Umgang mit Selbstzahlern (Bezuschussung versus Konzentration auf „Erstattung von Beförderungsaufwendungen bei freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schülern“)