



Kreis Rendsburg-Eckernförde
Der Landrat

Beschlussauszug
aus der
Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses
vom 09.12.2021

Top 6.4 Bildungsticket

TOP

[Siehe Anlage.](#)

Tarifentwicklungsplan für den SH-Tarif

**Sitzung des Regionalen Entwicklungsausschuss des
Kreises Rendsburg-Eckernförde**

NAH.SH

Digital | 09.12.2021

Die Beschlüsse des Kreises Rendsburgs-Eckernförde und der Prozess des Tarifentwicklungsplans sind in Einklang zu bringen

Antrag Bildungsticket

Inhalte (Auszug):

- › Einführung eines kreisübergreifenden gültigen Bildungstickets
- › Einbeziehung des gesamten öffentlichen Verkehrs (insb. Bahn)

Tarifentwicklungsplan SH-Tarif

- › Entwurf einer neuen Tarifstrategie für Schleswig-Holstein
- › Ableitung von konkreten Maßnahmen für den Gesamtverkehr in Schleswig-Holstein aufbauend auf klaren Zielen der Tarifentwicklung

Vorgesehenes Vorgehen NAH.SH

- › Prüfung vordringlicher Ideen und Konzepte parallel zur Ausarbeitung des Tarifentwicklungsplans in der Wirkung auf den gesamten SH-Tarif
- › *Vorzeitige Umsetzung* bei dringlichen Themen und grundsätzlicher Kompatibilität zum Tarifentwicklungsplan (gleiche Stoßrichtung, Unterstützung einer Vision) im gesamten SH-Tarif



Ein Bildungsticket in Rendsburg-Eckernförde muss sich in das Gesamtgefüge des SH-Tarif einfügen



Umsetzungsvarianten

- › **Variante 1: (Neues) Konsensprodukt im SH-Tarif**
 - Flexible Gültigkeiten eines neuen Produktes: Kreisübergreifende Fahrten möglich (je nach konkreter räumlicher Ausgestaltung)
 - Mögliche Co-Finanzierung von Mindereinnahmen durch Land Schleswig-Holstein und weitere Kreise Schleswig-Holsteins
- › **Variante 2: Bildungsticket des Kreises Rendsburg-Eckernförde**
 - Neues Produkt: Gültigkeit strikt beschränkt auf die Kreisgrenzen (auch bei nur temporären Verlassens der Kreisgrenzen)
 - Komplettfinanzierung durch den Kreis erforderlich (auch des ggf. erwünschten Bahn-Anteils)
- › **Alternative: Anpassung der Schülerbeförderungssatzung**
 - Kein neues Produkt, jedoch Anpassung der Kreissatzung zur Förderung höherer Summen / weiterer Schüler/-innen
 - Kurzfristige Umsetzbarkeit im Kreis möglich

Beispiel für Variante 2:

Pressereaktion auf das Seniorenticket der Stadt Kiel

Keine Fahrt
durch Kronshagen

RABATT BEI BUS UND BAHN

Seniorenticket mit weißen Flecken

Keine Fahrt ins Ziel
für (Kiel-)Oppendorfer

- › **Vergleichbare Themen sind für Schüler/-innen im Speckgürtel in Rendsburg-Eckernförde zu erwarten**

Aus fachlicher Sicht ist ein Konsensprodukt im SH-Tarif zu empfehlen.

Bei der möglichen Neugestaltung eines Schüler/-innentickets soll der Freizeitverkehr der Nutzenden berücksichtigt werden; mehrere Konzepte stehen zur Wahl

Gestaltungselemente

Tickettyp 	Pauschalticket ¹⁾	Eigenständiges Freizeitticket ²⁾	Ergänzungskarte ³⁾	
Räumliche Gültigkeit 	Landkreis	Landkreis und benachbarter Landkreis	Verbundweit ⁴⁾	
Freizeitregelung 	Mit täglicher Sperrzeit ⁵⁾	Ganztägig	In Ferien ganztägig	...
Berechtigte 	Schüler/-innen (allgemeinbildender Schulen)	Azubis (insbes. „2-Wege“-Azubis)	Freiwilligendienste	Studierende (ohne Semesterticket)
Zeitliche Gültigkeit 	Monatskarte	Schuljahr (exkl. Sommerferien)	Jahr	
Kosten Schulträgerkarten 	Voll vom Schulträger finanziert	Kostenbeteiligung Berechtigte verpflichtend	Kostenbeteiligung Berechtigte freiwillig ⁶⁾	

- 1) Ticket, das sowohl Schul- als auch Freizeitfahrten ermöglicht
- 2) Zusatzkarte, die eigenständig erworben werden kann und Freizeitfahrten ermöglicht
- 3) Zuzahlungskarte zu Basis-Schülerzeitkarte, die Freizeitfahrten ermöglicht

- 4) Definiert als Gültigkeitsbereich des nah.sh-Tarif (auch inkl. ein/ausbrechende Verkehre HVV)
- 5) Nutzung nur in Talzeiten gestattet, bspw. Mo-Fr ab 14 Uhr, Sa, So ganztägig
- 6) Wenn keine Kostenbeteiligung: Ausgabe klassischer Streckenkarten wie bisher

Eine erste Idee der Projektgruppe ist ein ganztägig gültiges Pauschalticket für Schul- und Freizeitfahrten für Schüler/-innen mit jährlicher Gültigkeit

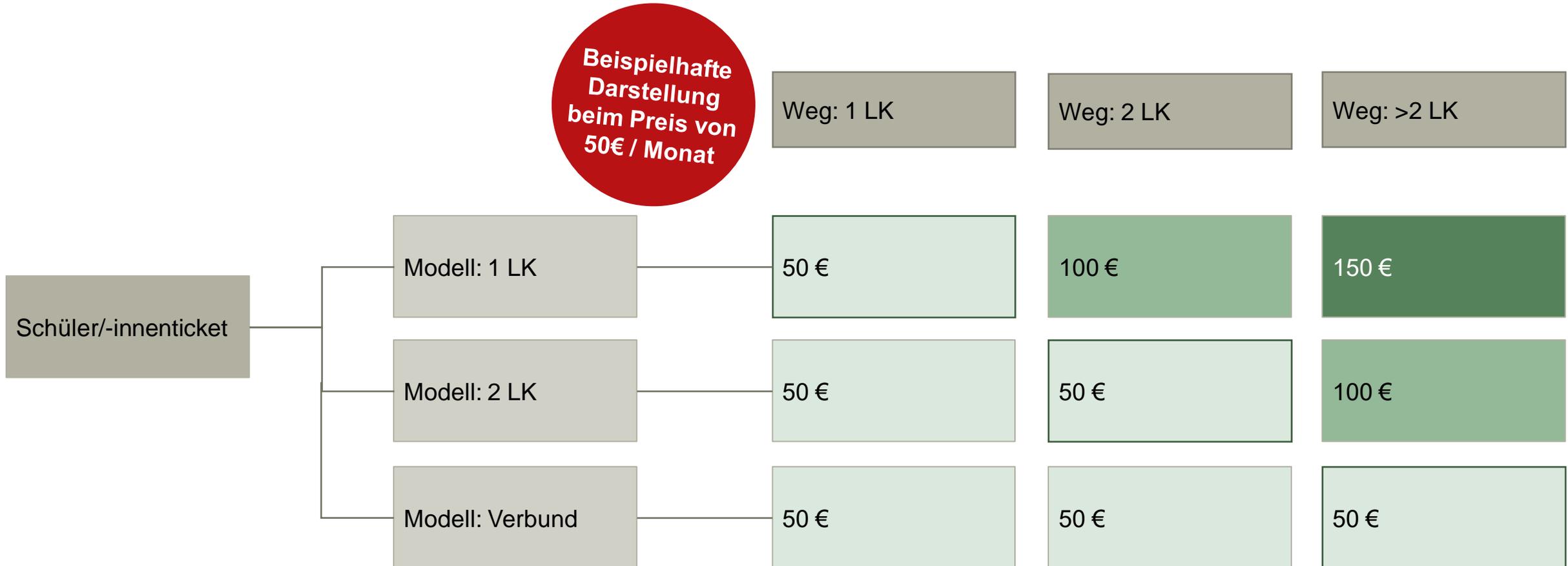
Gestaltungselemente

Tickettyp 	Pauschalticket ¹⁾	Eigenständiges Freizeitticket ²⁾	Ergänzungskarte ³⁾
Räumliche Gültigkeit 	Landkreis	Landkreis und benachbarter Landkreis	Verbundweit ⁴⁾
Freizeitregelung 	Mit täglicher Sperrzeit ⁵⁾	Ganztägig	In Ferien ganztägig
Berechtigte 	Schüler/-innen (allgemeinbildender Schulen)	Azubis (insbes. „2-Wege“-Azubis)	Freiwilligendienste
Zeitliche Gültigkeit 	Monatskarte	Schuljahr (exkl. Sommerferien)	Jahr
Kosten Schulträgerkarten 	Voll vom Schulträger finanziert	Kostenbeteiligung Berechtigte verpflichtend	Kostenbeteiligung Berechtigte freiwillig ⁶⁾

1) Ticket, das sowohl Schul- als auch Freizeitfahrten ermöglicht
 2) Zusatzkarte, die eigenständig erworben werden kann und Freizeitfahrten ermöglicht
 3) Zuzahlungskarte zu Basis-Schülerzeitkarte, die Freizeitfahrten ermöglicht

4) Definiert als Gültigkeitsbereich des SH-Tarifs (insb. auch inkl. ein/ausbrechende Verkehre HVV)
 5) Nutzung nur in Talzeiten gestattet, bspw. Mo-Fr ab 14 Uhr, Sa, So ganztägig
 6) Wenn keine Kostenbeteiligung: Ausgabe klassischer Streckenkarten wie bisher

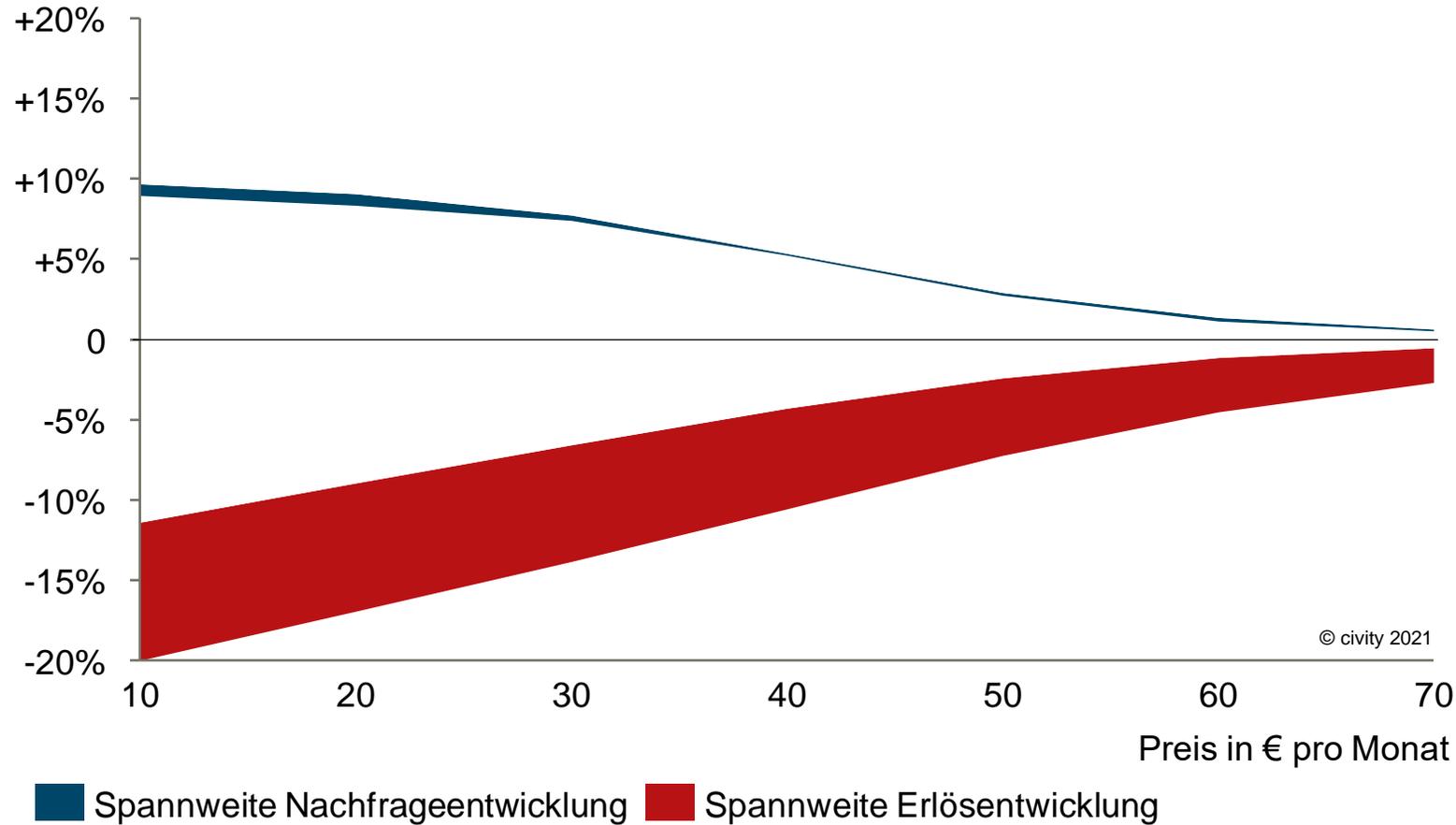
Sowohl der Preis als auch der Geltungsbereich des Schüler-/innentickets sind noch festzulegen, zwischen Geltungsbereich und Preis besteht dabei ein Zusammenhang



Schüler/-innenticket in „Preisstufe 1“ „Preisstufe 2“ „Preisstufe 3“

Im Ergebnis ergeben sich preis- und gültigkeitsabhängige Mindererlöse, verbunden mit prozentual kleinerer Mehrnachfrage

Nachfrage- und Erlösdeltas eines Schüler/-innen- und Azubitickets in %



Ergebnisse

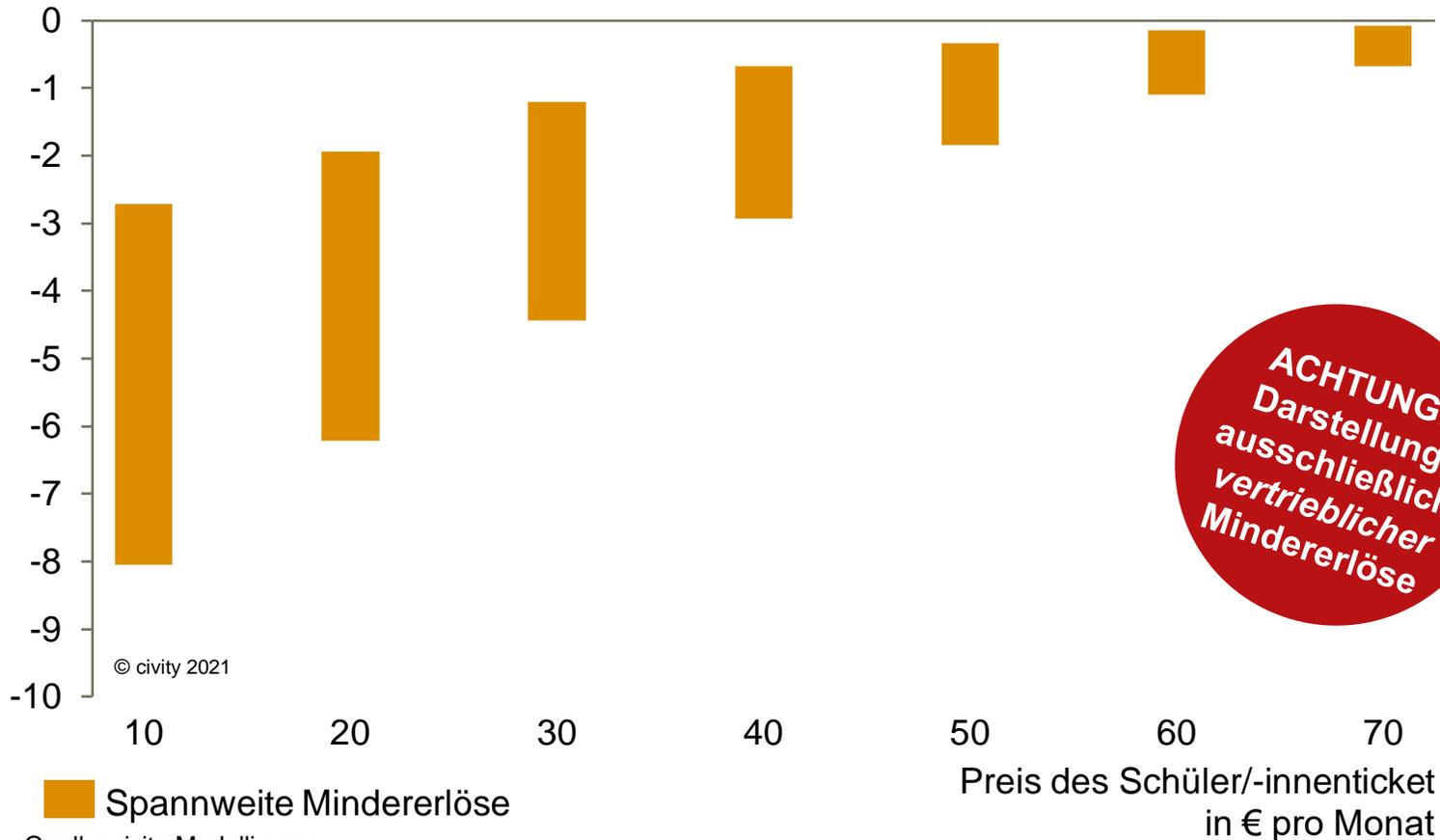
- > Die Spannweite der Erlösrückgänge ist sehr groß. Sie ist dabei sehr stark abhängig
 - einerseits vom Preis
 - andererseits vom der gewährten räumlichen Gültigkeit (1 Kreis, 2 Kreise oder das gesamte SH-Tarif-Gebiet)
- > Die Spannweite der Nachfrageänderung ist vergleichsweise sehr viel kleiner
 - Sie ist stark vom Preis abhängig (der bestimmt, wie viele Kunden in das neue Produkt wechseln)
 - Sie ist nur wenig von der räumlichen Gültigkeit abhängig, da die Mehrheit der zusätzlichen Freizeitfahrten, die induziert werden, im eigenen Wohn-Landkreis stattfindet

Quelle: civity-Modellierung

Ein pauschales Ticket für Schüler/-innen allgemeinbildender Schulen bedeutet je nach Positionierung bei Preis und Gültigkeit sehr unterschiedliche Mindererlöse

Erlöseffekte eines Schüler/-innentickets im Kreis RD

Vertriebliche Mindererlöse in Mio. € pro Jahr



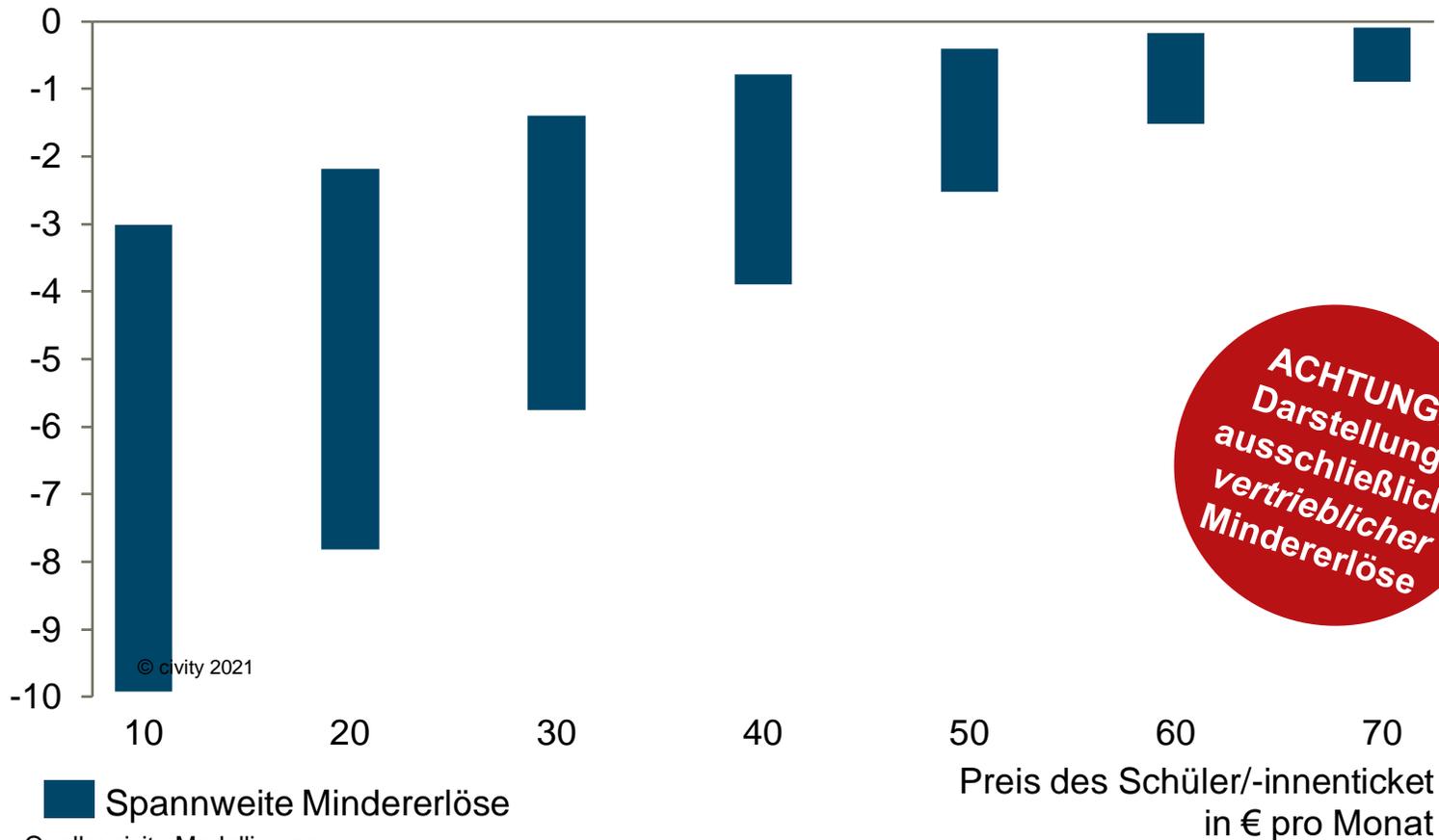
Modellierungsannahmen

- › Das Ticket kann von Schüler/-innen allgemeinbildender Schulen erworben werden, die im Kreis wohnen und/oder zur Schule gehen.
- › Die Gültigkeit beträgt "Kreis RD" (geringere Mindererlöse) bzw. das „SH-Tarif-Gebiet“ (höhere Mindererlöse).
- › Abhängig von der Modellvariante entfällt ein großer bis überwiegender Teil der Mindererlöse auf entfallenden Gelegenheitstarif (Freizeitfahrten der Schüler/-innen, künftig in Leistung des Fahrscheins enthalten).
- › Risiken aus abnehmenden Erstattungen für Schwerbehinderte und Schülerbeförderung sowie steigende Kosten der Verkehrsunternehmen sind nicht enthalten (siehe Folie 10).
- › Ersparnisse der Träger der Schülerbeförderung aus sinkenden Fahrscheinpreisen sind ebenfalls nicht enthalten (siehe Folie 11).

Ein pauschales Ticket für Schüler/-innen allgemeinbildender Schulen bedeutet je nach Positionierung bei Preis und Gültigkeit sehr unterschiedliche Mindererlöse

Erlöseffekte eines Schüler/-innen- und Azubitickets im Kreis RD

Vertriebliche Mindererlöse in Mio. € pro Jahr



Modellierungsannahmen

- › Das Ticket kann von Schüler/-innen und Azubis Schulen erworben werden, die im Kreis wohnen und/oder ihren Ausbildungsplatz haben, nicht von Freiwilligendienstlern und Studierenden.
- › Die Gültigkeit beträgt "Kreis RD" (geringere Mindererlöse) bzw. das „SH-Tarif-Gebiet“ (höhere Mindererlöse).
- › Abhängig von der Modellvariante entfällt ein großer bis überwiegender Teil der Mindererlöse auf entfallenden Gelegenheitstarif (Freizeitfahrten der Nutzer/-innen, künftig in Leistung des Fahrscheins enthalten) .
- › Risiken aus abnehmenden Erstattungen für Schwerbehinderte und Schülerbeförderung sowie steigende Kosten der Verkehrsunternehmen sind nicht enthalten (siehe Folie 10).
- › Ersparnisse der Träger der Schülerbeförderung aus sinkenden Fahrscheinpreisen sind ebenfalls nicht enthalten (siehe Folie 11).

Neben den vertrieblichen Mindererlösen gibt es weitere Effekte, die bei der Einführung eines Bildungsticket entstehen würden

Ausgleichszahlungen Schüler/-innen

- › Für Ausbildungszeitkarten erfolgen üblicherweise **Erstattungen gemäß landesspezifischen §45a-PbefG-Nachfolgeregelungen**. Die Höhe diese Ausgleichszahlung kann sich durch ein Bildungsticket ggf. verändern.
- › Die genauen Mechanismen der Erstattungen für mögliche pauschalierte Tickets in Schleswig-Holstein **müssten** erst **erarbeitet werden** und sind uns noch nicht bekannt.

Erstattungen gemäß SGB IX (Schwerbehinderte)

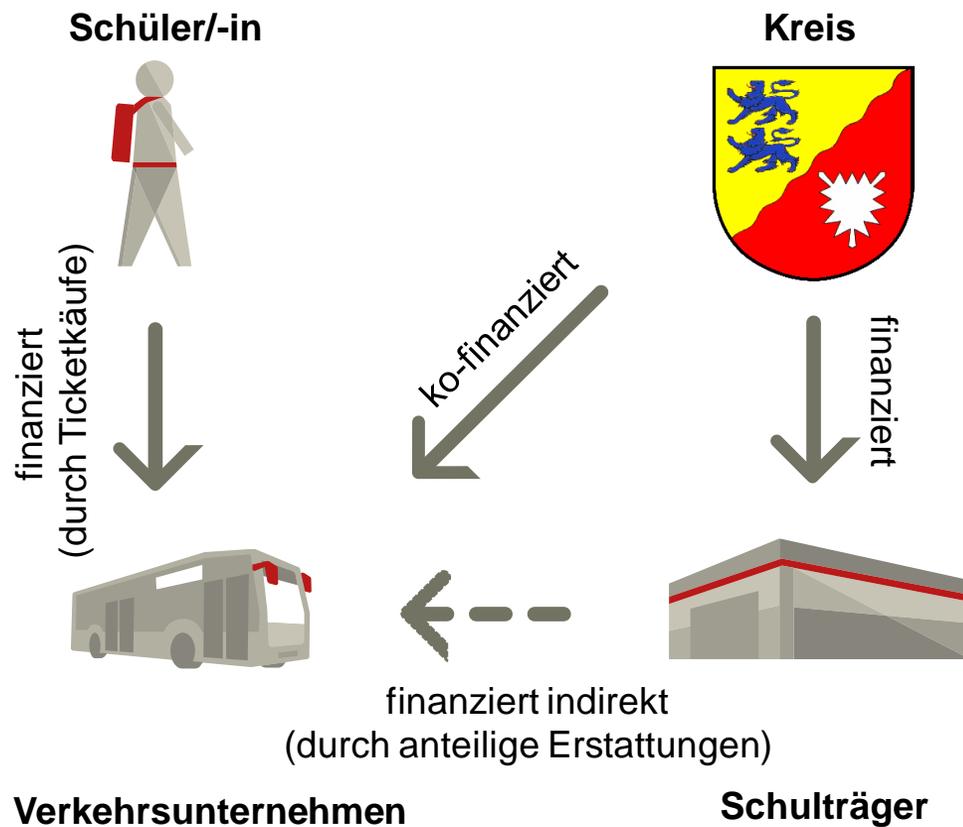
- › Zusätzlich reduzieren sich bei sinkenden Erlösen auch die **Erstattungen** aus der Beförderung **schwerbehinderter Personen** zu den gemäß §231 definierten Prozentsätzen, da sich diese auf den Gesamtumsatz durch Fahrgelderlöse beziehen.

Mehrverkehrsbedarf

- › In Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung entsteht Mehrnachfrage durch induzierte zusätzliche Fahrten (in der Regel Freizeitfahrten von Schüler/-innen, welche zum weit überwiegenden Teil in den Nebenverkehrszeiten stattfinden).
- › Bei der Ausgestaltung zum aktuell diskutierten Preisniveau gehen wir weder von wesentlichen zeitlichen oder räumlichen Auslastungsspeaks noch von starken Nachfragesteigerungen aus (vgl. bspw. die dargestellten Nachfragesteigerungen auf Folie 7 beim zu erwartenden Preisniveau).
- › Wir gehen daher von keinem signifikanten Mehrverkehrsbedarf aus.

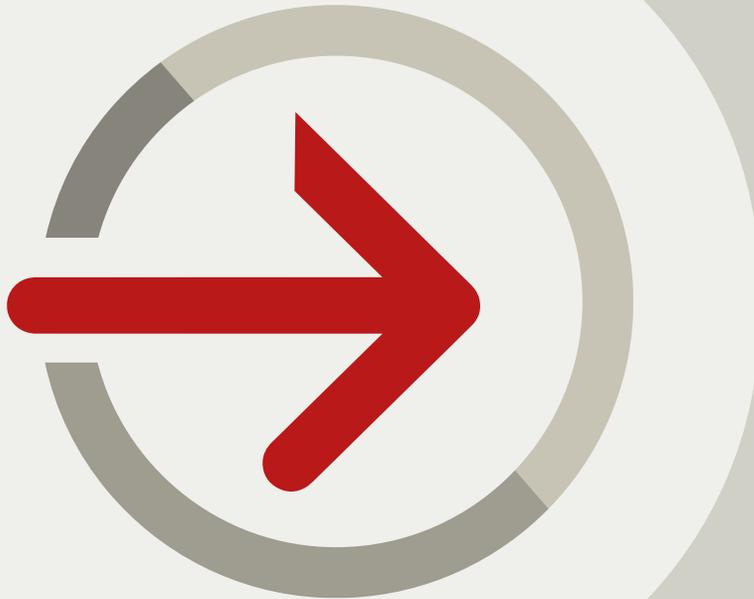
Die entstehenden Mindererlöse im ÖPNV sind Einsparungen von Schüler/-innen sowie des Schulträgers, letztere sind für den Kreis daher eine Budgetverschiebung

Finanzierungsströme im ÖPNV von Schülern (vereinfacht)



- Schüler/-innen, deren Fahrschein vom Träger der Schülerbeförderung finanziert wird, erhalten dieses Ticket, wenn es sich aus Sicht des Schulträgers lohnt, das Ticket also günstiger ist als das Bisherige. Schüler ohne Kostenübernahme können es selbst erwerben, ebenso ggf. Azubis (modellabhängig).
- Insoweit der Kreis die Schülerbeförderung finanziert, werden dabei Ausgabenpositionen verlagert: Der Schulträger-Etat des Kreises sinkt (Schulträger sparen durch günstigere Tickets), der Finanzierungsaufwand des Kreises im ÖPNV steigt (sinkende Fahrgeldeinnahmen).
- Da (modellabhängig) ein großer bis überwiegender Teil der Mindererlöse dem entfallenden Gelegenheitstarif entstammt (Freizeitfahrten der Schüler/-innen, künftig mit Pauschalticket abgedeckt), umfasst diese Verlagerung nur einen Teil der Mindererlöse.
- Auch bei Schüler/-innen anderer Schulträger (bspw. der dänischen Schulen) ergeben sich Ersparnisse für die Schulträger; wegen im Mittel längerer Reiseweiten vsl. sogar höhere Beträge je Schüler/in.
- Die vom Kreis finanzierte Schülerbeförderung wird zwischen ca. **-25 T €** (Ticketpreis 70 €) und **-2,3 Mio. €** (Ticketpreis 10 €) günstiger. Beim Ticketpreis 50 € sind es ca. **-200 T €**. Um diesen Betrag sinkt der Finanzierungsaufwand des Kreises *insgesamt*.

Ein mögliches Schüler/-innenticket sollte aus fachlicher Sicht im gesamten SH-Tarif angeboten werden



Zusammenfassung

- › Die Einführung eines Bildungsticket führt zu moderaten Nachfragesteigerungen bei prozentual etwas höheren Mindererlösen.
- › Aus fachlicher Sicht ist ein einheitliches Tarifsortiment für Schüler/-innen und Auszubildenden mit Gültigkeit über Kreisgrenzen allen Verkehrsmitteln die Vorzugslösung, wenn ein pauschales Ticket umgesetzt werden soll

Der Tarifentwicklungsplan wird unter Einbindung des Kreises Rendsburg-Eckernförde in den relevanten Gremien im nächsten Jahr aufgestellt

Gremium: Tarifkommission (Lenkungskreis)



- › Entscheidungsgremium für den Tarifentwicklungsplan
- › Vertretung des Kreis Rendsburg-Eckernförde durch die Verwaltung (Hr. Nevermann)

Gremium: Arbeitskreis Tarifentwicklungsplan



- › Vorbereitung und Abstimmung von Konzepten und Methodiken für den Tarifentwicklungsplan
- › Vertretung des Kreis Rendsburg-Eckernförde durch die Verwaltung (Hr. Nevermann)

Weitere Veranstaltungen: Politik- und Fachforen



- › Aufnahme von Anforderungen und Hinweisen aller Akteure zum laufenden Erarbeitungsprozess des TEP
- › *Fachöffentlichkeit erwünscht!*

**Nächstes Forum
Anfang 2022**

Aktuell geplante Termine des Arbeitskreises im Überblick



- › 1.: 03.12.21: Auftaktsitzung
- › 2.: 10.02.22: Bestandsaufnahme SH-Tarif
- › 3.: April 22: 1. Workshop Tarifanalyse
- › 4.: Mai 22: 2. Workshop Tarifanalyse
- › 5.: Juni 22: 1. Workshop Konzeption künftiger SH-Tarif
- › 6.: Ca. September 22: 2. Workshop Konzeption künftiger SH-Tarif
- › 7.: Ca. November 22: 1. Workshop Effekte Tarifmaßnahmen
- › 8.: Ca. Dezember 22: 2. Workshop Effekte Tarifmaßnahmen
- › 9.: Ca. Q1/23: 1. Workshop Finalisierung & Umsetzungspfad
- › 10.: Ca. Q1/23: 2. Workshop Finalisierung & Umsetzungspfad
- › (...)

Vielen Dank



Tarik Shah

Wallstraße 27
10179 Berlin

T +49 (0)30 688 135 22-25
M +49 (0)151 503 119 13

tarik.shah@civity.de
www.civity.de



Matthias Schulz

Große Reichenstraße 27
20457 Hamburg

T +49 (0)40 181 22 36-64
M +49 (0)160 588 37 62

matthias.schulz@civity.de
www.civity.de



Jonathan Laser

Wallstraße 27
10179 Berlin

T +49 (0)30 688 135 22-31
M +49 (0)160 745 74 51

jonathan.laser@civity.de
www.civity.de



Katja Bürger

Große Reichenstraße 27
20457 Hamburg

T +49 (0)40 181 22 36-75

katja.buerger@civity.de
www.civity.de

Beratung aus Begeisterung

