Schülerticket Rheinland-Pfalz

Einführung eines landesweiten Jahrestickets für Schüler und Auszubildende – Abschätzung der Folgewirkungen

Auftraggeber:
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag Rheinland-Pfalz
Kaiser-Friedrich-Straße 3
55116 Mainz

Auftragnehmer:
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung
und Infrastrukturplanung GmbH
Nordstraße 11
38106 Braunschweig

BearbeiterInnen:
Jutta Henninger
Jochen Sauer

Januar 2021

Inhalt

1 Ausgangslage 1

2 Erfahrungsbericht Schülerticket Hessen 1

2.1 Tarifliche Entwicklung vor dem Schülerticket 1

2.2 Das Tarifangebot Schülerticket Hessen 2

2.3 Kostenfreie ÖPNV-Nutzung nach hessischem Schulgesetz 2

2.4 ÖPNV-Organisation und Finanzierung 3

2.5 Finanzierung des Schülertickets 3

2.6 Vertrieb 4

2.7 Erfolgsfaktoren bei der Einführung 5

3 Schülerticket Rheinland-Pfalz 5

3.1 Struktur des Untersuchungsraums 5

3.2 Schülerzahlen Rheinland-Pfalz 6

3.3 Fahrgeldeinnahmen im Schülerverkehr 8

3.4 Tarifmodell 8

3.5 Planfallberechnungen – 2 Szenarien 11

3.6 Ergebnis 12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Schülerinnen und Schüler in Rheinland-Pfalz im Schuljahr 2019/20 7

Tabelle 2: Fahrgeldeinnahmen im Schülerverkehr 2018 8

Tabelle 3: Prognostizierte Mindereinnahmen gemäß WVI-Modellrechnung 12

1 Ausgangslage

Das Land Hessen hat im Jahr 2017 gutachterlich prüfen lassen, mit welchen tariflichen Ansätzen der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende in Hessen attraktiver gestaltet werden kann. Zentrales Ziel war es, bei jungen Menschen einen Wandel im Mobilitätsverhalten aktiv zu unterstützen. Auf der Grundlage des von WVI vorgelegten Gutachtens wurde das Schülerticket Hessen zum Schuljahresbeginn 2017/18 im gesamten Bundesland Hessen eingeführt.

Im Auftrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Bayerischen Landtag hat die WVI im Jahr 2018 geprüft, ob ein solches Tarifangebot auf die Verkehrssituation in Bayern übertragbar ist.

Ausgehend von diesen Untersuchungen und umfangreichen Erfahrungen in der Entwicklung neuer Tarifangebote im ÖPNV hat die WVI die Einführung eines Schülertickets für Rheinland-Pfalz untersucht und die Ergebnisse in diesem Bericht zusammengefasst. Im ersten Teil des Berichts werden die Erfahrungen mit dem Schülerticket in Hessen dargestellt. Der zweite Teil befasst sich mit unserer Modellrechnung zu einem Schülerticket in Rheinland-Pfalz.

2 Erfahrungsbericht Schülerticket Hessen

2.1 Tarifliche Entwicklung vor dem Schülerticket

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) hat bereits in den Jahren 2011 bis 2016 gemeinsam mit der WVI für alle Landkreise eine kreisweit gültige CleverCard entwickelt und in fast allen Landkreisen eingeführt. Diese kann als Vorläufer des Schülertickets Hessen aufgefasst werden. Die CleverCardKreis war als Jahreskarte konzipiert und hat den Schülern und Auszubildenden eine einfache Nutzung des ÖPNV in ihrem Landkreis ermöglicht. Die CleverCardKreis wurde zum Einheitspreis vertrieben, wobei für jeden Landkreis ein sachgerechter Fahrpreis ermittelt wurde. Insbesondere für Auszubildende, die ihren Wohn-, Schul- und Ausbildungsort in demselben Landkreis hatten, war dies ein sehr attraktives Tarifangebot. Die CleverCardKreis ist von den Schülern und Auszubildenden umfangreich und gerne genutzt worden. Für die landkreisüberschreitenden Ausbildungsverkehre konnte ohne Unterstützung durch die Landespolitik kein vergleichbar einfaches und finanzierbares Tarifangebot entwickelt werden.

Im Landkreis Bergstraße wurde das MAXX-Ticket des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) angeboten. Dieses ermöglicht die verbundweite Mobilität zum günstigen Einheitspreis. Allerdings waren nur die Ziele Richtung Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg integriert. Der ÖPNV in die angrenzenden hessischen Gebiete des RMV konnte nur über den Erwerb der herkömmlichen Angebote im Ausbildungstarif des RMV in Anspruch genommen werden.

Im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) wurden die in herkömmlichen Preisstufen gestaffelten Ausbildungstarife angeboten.

2.2 Das Tarifangebot Schülerticket Hessen

Alle Schüler und Auszubildenden in Hessen können seit dem Schuljahr 2017/18 das Schülerticket Hessen für 365,- € erwerben und damit für ein Jahr den gesamten ÖPNV in Hessen sowie in Mainz und in einigen an den RMV angrenzenden Gebieten nutzen. Voraussetzung ist, dass der Wohnsitz, der Schulort oder der Ausbildungsort in Hessen liegen.

Gegenüber den zuvor geltenden Tarifangeboten ergeben sich für die Schüler und Auszubildenden insbesondere folgende Vorteile:

- Die räumliche Beschränkung der bisherigen Tarifangebote entfällt.
- Der ÖPNV kann rund um die Uhr im gesamten Bundesland ohne Einschränkung genutzt werden.
- Die Kosten der ÖPNV-Nutzung werden gegenüber dem Vorher-Zustand erheblich abgesenkt.

Insbesondere für Auszubildende sind die herkömmlichen, räumlich begrenzten Tarifangebote nicht sachgerecht, da die wechselnden Wege zwischen Wohnort, Arbeitsort und Schulort nicht angemessen bepreist werden. Darüber hinaus stehen die Kosten der herkömmlichen Ausbildungszeitkarten in keinem angemessenen Verhältnis zum Einkommen der Auszubildenden.

2.3 Kostenfreie ÖPNV-Nutzung nach hessischem Schulgesetz

Die Tarifangebote im hessischen Ausbildungsverkehr sind durch das hessische Schulgesetz geprägt. Gemäß §161 des hessischen Schulgesetzes wird Schülern und Auszubildenden eine Ausbildungszeitkarte finanziert, sofern der Weg zwischen Wohnort und Schule länger als zwei Kilometer (Grundschule) oder länger als drei Kilometer (ab der fünften Jahrgangsstufe) ist. Damit erhalten alle Schüler, die entsprechend weit von der Schule entfernt wohnen, eine Freifahrtberechtigung. Anspruchsberechtigt sind jedoch nur Schüler in der Primarstufe und der Mittelstufe (Sekundarstufe 1) sowie Auszubildende im ersten Ausbildungsjahr. Durch diese gesetzliche Grundlage erhält etwa ein Fünftel aller Schüler eine für sie kostenfreie Zeitkarte für die ÖPNV-Nutzung. Die Kostenfreiheit der ÖPNV-Nutzung für diese Personengruppe wurde durch das Schülerticket Hessen nicht verändert. Allerdings entfällt auch für diese Schüler die bisherige räumliche Begrenzung der ÖPNV-Nutzung, da sie nun kostenfrei das Schülerticket Hessen erhalten.

2.4 ÖPNV-Organisation und Finanzierung

Der ÖPNV in Hessen wird von drei Verkehrsverbünden geplant, organisiert und finanziert. Die Verkehrsverbünde sind im Auftrag der kommunalen Aufgabenträger tätig. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund ist für den Verkehr in Süd- und Mittelhessen zuständig, der Nordhessische Verkehrsverbund für Kassel und die nordhessischen Landkreise und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar für den Landkreis Bergstraße im Süden. Die Zuständigkeitsgebiete der drei Verkehrsverbünde umfassen die gesamte Fläche des Bundeslandes Hessen. Die kreisfreien Städte, Landkreise und Sonderstatusstädte vertreten ihre Interessen als Aufgabenträger des ÖPNV über die zuständigen Gremien in den Verkehrsverbünden. Damit bestehen bewährte, landesweit einheitliche Kommunikationsstrukturen, um die unterschiedlichen Interessen hinsichtlich der Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen abzustimmen und zu bündeln.

Das Land Hessen stellt den Verkehrsverbünden die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel in vollem Umfang zur Verfügung, mit denen vor allem die Schienenverkehre und regionale Busverkehre finanziert werden. Geregelt wird die Finanzierung zwischen Land und Verkehrsverbünden in Finanzierungsvereinbarungen mit mehrjähriger Laufzeit, die auch gemeinsam vereinbarte Ziele zur Mittelverwendung enthalten.

Die Verkehrsunternehmen werden in Hessen nahezu ausschließlich über Brutto-Verträge beauftragt. Dies bedeutet, dass die Verkehrsunternehmen kein Risiko hinsichtlich der Fahrgeldeinnahmen übernehmen. Die Vergütung erfolgt vielmehr anhand des vertraglich fixierten Bedienungsangebotes zu einem vereinbarten Kostensatz. Vor diesem Hintergrund müssen Änderungen am Tarifsystem nicht mit den Verkehrsunternehmen, sondern ausschließlich mit den Aufgabenträgern abgestimmt werden.

2.5 Finanzierung des Schülertickets

Die Einführung des Schülertickets Hessen war in den meisten Gebieten mit einer deutlichen Absenkung des Fahrpreisniveaus verbunden. Dies könnte zu erheblichen Finanzeinbußen bei den Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen führen und dadurch mittelfristig zu einer spürbaren Reduzierung des Verkehrsangebotes beitragen. Bereits im Vorfeld stand daher eine tragfähige Gegenfinanzierung im Mittelpunkt der Untersuchung. Drei Sachverhalte sollten die Finanzierung des ÖPNV sichern:

- kommunale Finanzmittel für die kostenfreie Schülerbeförderung erhalten und dynamisieren
- neue ÖPNV-Kunden gewinnen
- zusätzliche Landesmittel als Defizitausgleich garantieren.

Es ist unabdingbar, dass die Finanzmittel der Kommunen für die kostenfreie Schülerbeförderung erhalten und dynamisiert werden. Vor diesem Hintergrund waren belastbare Regelungen zu entwickeln, um diese Finanzmittel in Abstimmung zwischen dem Land, den Verkehrsverbünden, den Lokalen Nahverkehrsorganisationen und den Kommunen weiterhin dem ÖPNV zuführen zu können.

Durch die Festlegung des Fahrpreises des Schülertickets auf den Symbolpreis von 365,- Euro werden die Fahrgeldeinnahmen des ÖPNV begrenzt, da Tariferhöhungen kaum umsetzbar sind. Für die jährlichen Kostensteigerungen im ÖPNV müssen daher Haushaltsmittel des Landes bereitgestellt werden. Darüber hinaus ist es sinnvoll, zusätzliche Finanzierungquellen (Drittnutzerfinanzierung) aufzubauen (s. hierzu das FGSV-Papier „Hinweise zur Einführung und Anwendung neuer Finanzierungsinstrumente im ÖPNV" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).

Durch die Absenkung der Fahrpreise ergibt sich ein Nachfragezuwachs. Üblicherweise kompensiert der Nachfragezuwachs jedoch nicht die Einnahmenausfälle. Es war daher erforderlich, für die sehr heterogenen Verkehrsräume eine sachgerechte Einschätzung vorzunehmen, mit welchen Nachfragezuwächsen und Einnahmenminderungen gebietsspezifisch zu rechnen ist. Anhand von vier Szenarien wurden die zu erwartenden Einnahmenausfällen prognostiziert.

Unter Berücksichtigung der prognostizierten Einnahmenausfälle hat sich das Land bereiterklärt, 20 Mio. Euro pro Jahr als Defizitausgleich bereitzustellen und im Rahmen eines dreijährigen Pilotversuches die Nachfrage- und Einnahmenentwicklung zu beobachten.

2.6 Vertrieb

Die Umstellung auf das Schülerticket Hessen war auch eine große vertriebliche Herausforderung. Der Vertriebsprozess wird in Hessen zentral über die Verkehrsverbünde gesteuert, die dabei eng mit den lokalen Ebenen zusammenarbeiten. Der RMV war bereits weit fortgeschritten, Zeitkarten in Form von elektronischen Chipkarten auszugeben. Durch die Weiterentwicklung und Anpassung der vorhandenen und ausgereiften Vertriebstechnik, die von beiden großen Verkehrsverbünden genutzt wird, wurde die erfolgreiche vertriebliche Umsetzung des Schülertickets umfassend unterstützt. Dennoch war ein erheblicher personeller Einsatz erforderlich, um die zusätzlichen Verkaufsvorgänge zeitnah bearbeiten zum können. Die unbürokratische Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Organisationen und Einrichtungen hat ebenfalls maßgeblich zum Erfolg beigetragen.

2.7 Erfolgsfaktoren bei der Einführung

Ausgehend von den vorgenannten Ausführungen können 7 Erfolgsfaktoren benannt werden, die dazu beigetragen haben, dass das Schülerticket Hessen mit einer so kurzen Vorlaufzeit eingeführt werden konnte:

- Es bestand ein breiter gesellschaftspolitischer Konsens, die Tarifsituation im Ausbildungsverkehr weiterzuentwickeln.
- 3 Verkehrsverbünde verantworten den gesamten ÖPNV in Hessen und können die unterschiedlichen Interessen der verschiedenen Aufgabenträger bündeln.
- Kreisweite Schülertickets (CleverCardKreis) haben den Weg zum Landesticket vorbereitet.
- Brutto-Verträge mit den Verkehrsunternehmen führen dazu, dass die weit über hundert Verkehrsunternehmen in Hessen nicht an der Tarifentscheidung beteiligt sind.
- Das Land und die Kommunen unterstützen das neue Tarifangebot und stellen dem ÖPNV die bisherigen Finanzmittel, die u. a. zur Finanzierung der kostenfreien Schülerbeförderung eingesetzt wurden, weiterhin in vollem Umfang zur Verfügung.
- Nachgewiesene Defizite gegenüber dem Vorherzustand werden vom Land ausgeglichen. Dafür stellt das Land 20 Mio. Euro pro Jahr in den Haushalt ein.
- Zeitkarten werden als Chipkarten über einheitliche, softwaregestützte Vertriebsstrukturen ausgegeben.

3 Schülerticket Rheinland-Pfalz

Ausgehend von den Erfahrungen mit dem Schülerticket Hessen soll geprüft werden, ob auch in Rheinland-Pfalz ein landesweit gültiges Schülerticket zum Preis von 365€/Jahr eingeführt werden kann und welche Nachfrage- und Einnahmenwirkungen bei Einführung eines solchen Tickets zu erwarten wären. Das Schülerticket soll für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende angeboten werden sowie für Personen, die den Bundesfreiwilligendienst leisten bzw. Absolventinnen und Absolventen des Freiwilligen Sozialen Jahres. Die Kundengruppe entspricht somit weitgehend den heutigen Nutzern des Ausbildungstarifs im ÖPNV.

3.1 Struktur des Untersuchungsraums

Das Bundesland Rheinland-Pfalz ist mit knapp über 4 Millionen Einwohner das sechstgrößte der 16 Bundesländer. Das im Südwesten der Bundesrepublik gelegene Bundesland grenzt an die europäischen Nachbarländer Frankreich, Luxemburg und Belgien.

Im Norden und Osten schließen sich Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg an. Das Bundesland ist in seiner Gesamtheit Teil der europäischen Großregion Saar-Lor-Lux.

Administrativ ist Rheinland-Pfalz in 24 Landkreise und 12 kreisfreie Städte gegliedert, darunter 5 Großstädte mit über 100.000 Einwohnern. Letztere übernehmen die Funktion von Oberzentren, während die übrigen kreisfreien Städte als Mittelzentren (z.T. mit Teilfunktion eines Oberzentrums) einzustufen sind. Der Untersuchungsraum ist insgesamt eher kleinstädtisch geprägt. Entsprechend ihrer Lage in räumlicher Nähe zu den Nachbar(bundes)ländern haben die Oberzentren z.T. enge Verflechtungen zu benachbarten Wirtschafts- und Verkehrsräumen. Die Landeshauptstadt Mainz ist Teil der Metropolregion Rhein-Main, und die zweitgrößte Stadt Ludwigshafen ist zugleich zweitgrößte Stadt der Metropolregion Rhein-Neckar.

Der Öffentliche Personennahverkehr ist in Verkehrsverbünden organsiert, die das Bundesland vollständig abdecken; jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt in Rheinland-Pfalz gehört einem der Tarifgebiete

- Verkehrsverbund Rhein-Nahe (RNN)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Verkehrsverbund Region Trier (VRT)
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)

an. Die Stadt Worms und der Landkreis Alzey-Worms sowie der Donnersbergkreis gehören sowohl dem RNN als auch dem VRN an. Übergangsbereiche bestehen zum Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV).

3.2 Schülerzahlen Rheinland-Pfalz

Die Berechnungen basieren auf Schülerzahlen des Schuljahres 2019/2020 je Landkreis.

	Verwaltungsbezirk	Verkehrs-verbund	Anzahl Schüler* 2019/20**
kreisfreie Städte	Stadt Frankenthal (Pfalz)	VRN	9.326
	Stadt Kaiserslautern	VRN	14.842
	Stadt Koblenz	VRM	15.652
	Stadt Landau i. d. Pfalz	VRN	10.148
	Stadt Ludwigshafen a. Rh.	VRN	23.638
	Stadt Mainz	RNN	28.701
	Stadt Neustadt a. d. Weinstr.	VRN	6.579
	Stadt Pirmasens	VRN	5.643
	Stadt Speyer	VRN	10.100
	Stadt Trier	VRT	15.256
	Stadt Worms	RNN/VRN	11.455
	Stadt Zweibrücken	VRN	5.259
Landkreise	Lkr Ahrweiler	VRM	15.678
	Lkr Altenkirchen (Ww.)	VRM	15.923
	Lkr Alzey-Worms	RNN/VRN	16.803
	Lkr Bad Dürkheim	VRN	14.056
	Lkr Bad Kreuznach	RNN	21.105
	Lkr Bernkastel-Wittlich	VRT	14.058
	Lkr Birkenfeld	RNN	8.722
	Lkr Cochem-Zell	VRM	6.107
	Donnersbergkreis	RNN/VRN	10.448
	Eifelkreis Bitburg-Prüm	VRT	12.930
	Lkr Germersheim	VRN	15.727
	Lkr Kaiserslautern	VRN	12.791
	Lkr Kusel	VRN	7.068
	Lkr Mainz-Bingen	RNN	28.436
	Lkr Mayen-Koblenz	VRM	25.773
	Lkr Neuwied	VRM	23.637
	Rhein-Hunsrück-Kreis	VRM	13.011
	Rhein-Lahn-Kreis	VRM	15.422
	Rhein-Pfalz-Kreis	VRN	14.502
	Lkr Südliche Weinstraße	VRN	12.332
	Lkr Südwestpfalz	VRN	8.539
	Lkr Trier-Saarburg	VRT	16.848
	Lkr Vulkaneifel	VRT	7.309
	Westerwaldkreis	VRM	24.162
	Rheinland-Pfalz		**517.987**

* Schüler an allgemeinbildenden Schulen und an Berufsschulen

** Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz und eigene Berechnungen

Tabelle 1: Schülerinnen und Schüler in Rheinland-Pfalz im Schuljahr 2019/20

3.3 Fahrgeldeinnahmen im Schülerverkehr

Grundlage für die Abschätzung der bei Einführung des landesweiten Schülertickets zu erwartenden Einnahmerückgänge sind die heute erzielten Einnahmen bei den Zeitkarten im Schülerverkehr (Wochen-, Monats-, Jahreskarten) der vier in Rheinland-Pfalz vertretenen Verbünde. Die Einnahmen für das Jahr 2018 sind in Tabelle 2 dargestellt. Bei den Verbünden VRN und RNN handelt es sich jeweils um die Fahrgeldeinnahmen im rheinland-pfälzischen Teil des Verbunds.

Die von der WVI durchgeführten Modellrechnungen beziehen sich auf das Jahr 2020. Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler je Landkreis sowie die Fahrpreise der zu berücksichtigenden Tarifprodukte entsprechen dem Stand 2020. Die zur Verfügung gestellten Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsverbünde sind Einnahmen aus dem Jahr 2018 (siehe Tabelle 2). Um im Modell Vergleichbarkeit herzustellen, wurden die hier dargestellten Fahrgeldeinnahmen unter Ansatz der durchschnittlichen Preissteigerungen je Verbund auf das Jahr 2020 fortgeschrieben. Bei einer durchschnittlichen Preissteigerung zwischen 2,4% und 2,9% ergeben sich für das Jahr 2020 Einnahmen von insgesamt 145.000.000 € (ohne Berücksichtigung der Pandemie). Dieser Betrag dient als Referenzgröße zur Berechnung der Mindereinnahmen.

Verkehrsverbund	Kürzel	Zeitkarten im Schülerverkehr Fahrgeldeinnahmen 2018*
Rhein-Nahe-Verkehrsverbund	RNN	21.800.000 €
Verkehrsverbund Rhein-Mosel	VRM	47.300.000 €
Verkehrsverbund Rhein-Neckar	VRN	46.400.000 €
Verkehrsverbund Region Trier	VRT	25.800.000 €
Summe		**141.300.000 €**

*Quelle: Antwort des Ministers für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz auf eine kleine Anfrage der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen

Tabelle 2: Fahrgeldeinnahmen im Schülerverkehr 2018

3.4 Tarifmodell

Um die Auswirkung von Tarifmaßnahmen auf die Nachfrage und die Einnahmen zu berechnen, verwendet die WVI seit vielen Jahren ein Tarifmodell, welches an die spezifischen Rahmenbedingungen des jeweiligen Untersuchungsraums angepasst werden

kann. Alle Berechnungen wurden auf der Ebene Landkreis bzw. kreisfreie Stadt durchgeführt, um die spezifischen Unterschiede der jeweiligen Verkehrsräume angemessen zu berücksichtigen. Die Landkreise und kreisfreien Städte werden im Rahmen der Modellbearbeitung zu Raumkategorien zusammengefasst. Es sei darauf hingewiesen, dass es das angewandte Verfahren nicht erlaubt, valide Ergebnisse auf Gebietskörperschaftsebene auszuweisen.

Die Prognose der Nachfrage- und Einnahmenentwicklung erfolgt differenziert nach Nutzergruppen und Verkehrsräumen. Das Modell wurde unter der Prämisse aufgebaut, dass die Einnahmen bei den durch die Schulwegkostenträger finanzierten Zeitkarten unverändert bleiben. Das Entwicklungspotenzial liegt im Segment der Selbstzahler sowie bei neu zu gewinnenden Kunden unter den Schülern und Auszubildenden.

Im Folgenden werden die Parameter dargestellt, die in das Tarifmodell eingeflossen sind.

ÖV-Nutzeranteil der Schüler

Nach einschlägigen Untersuchungen des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) nutzen knapp die Hälfte der Schüler und Studierenden in der Bundesrepublik Deutschland für den Weg zwischen Wohnung und Ausbildungsstätte den ÖPNV. Für die Planfallberechnung wurde die durchschnittliche ÖPNV-Nutzerquote von 48% unter den Schülern und Auszubildenden angenommen.

Unterscheidung Anspruchsberechtigte - Selbstzahler

Der Anteil der Schüler, die im Rahmen der Schulwegkostenfreiheit einen Anspruch auf eine kostenlose Zeitkarte haben, ist je nach Untersuchungsraum unterschiedlich. Erfahrungswerte der WVI aus verschiedenen Verkehrsräumen wurden auf die definierten Raumkategorien im Modell übertragen. Daraus lassen sich für jede der betrachteten Gebietskörperschaften die Anteile der Anspruchsberechtigten und der Selbstzahler an den Nutzern der Schüler-Zeitkarten ableiten.

Migration zum neuen Angebot (Selbstzahler)

Ob ein Schüler, der heute bereits in Besitz einer Zeitkarte ist, sich für das neue Angebot des landesweiten Schüler-Tickets entscheidet, hängt im Wesentlichen von der Preisgestaltung des bisherigen Angebots und von seinen Mobilitätsgewohnheiten ab. Man kann davon ausgehen, dass er sich für die neue Jahreskarte entscheidet, wenn diese kostengünstiger ist als seine bisherigen jährlichen Ausgaben für den ÖPNV, oder wenn für ihn der ggf. höhere Preis aufgrund des Zusatznutzens der landesweiten Schülerkarte rentabel ist.

Zur Abschätzung der Wanderungsquoten wurden die öffentlich verfügbaren Tarifinformationen der Verbünde recherchiert und aufbereitet. Davon ausgehend, dass Schüler und Auszubildende den ÖPNV vorrangig in der Schulzeit nutzen, wurde für jede Ge-

bietskörperschaft die Nutzenschwelle berechnet, ab der sich der Erwerb des landesweiten Schülertickets mit dem anvisierten Preis von 365€/Jahr rechnet. Darauf aufbauend wurden für jede Raumkategorie Annahmen über die Höhe der Wanderungsquoten von den bisherigen Angeboten hin zum landesweiten Schülerticket getroffen. Die Gebietskörperschaften wurden zu folgenden räumlichen Kategorien zusammengefasst:

- Großstadt: Großstädte mit der Funktion eines Oberzentrums
- Stadt: kreisfreie Städte unter 100.000 Einwohner mit zentralörtlicher Bedeutung
- Landkreis 1: Landkreise in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Oberzentren
- Landkreis 2: Landkreise ohne Oberzentrum.

Ein bestimmter Anteil der Schüler und Auszubildenden wird nicht auf das neue Schülerticket umsteigen, sondern die bisherigen Tarifprodukte weiter nutzen. Das sind diejenigen, deren bisherige Monatskarten so kostengünstig sind, dass der Erwerb der landesweiten Schülerkarte trotz des damit verbundenen Zusatznutzens nicht wirtschaftlich ist sowie Schüler und Auszubildende, deren ÖV-Nutzung sich auf wenige Monate im Jahr beschränkt. Für diese Gruppe wurde basierend auf Erfahrungswerten ein durchschnittlicher Jahreserlös je Person festgelegt.

- **Migration zum neuen Angebot (Anspruchsberechtigte)**

Der überwiegende Teil der Schüler und Auszubildenden, die in Rheinland-Pfalz den ÖPNV nutzen, erhalten dafür einen für die Nutzer kostenfreien Fahrschein. Die Kosten für diese Fahrscheine werden vom Land übernommen und somit über die Landkreise und kreisfreien Städte finanziert. Die Kostenfreiheit des Schulweges wird im Schulgesetz des Landes Rheinland-Pfalz, §69 Beförderung der Schülerinnen und Schüler, geregelt: Vereinfacht dargestellt haben alle Schülerinnen und Schüler Anspruch auf kostenfreie Beförderung, deren Fußweg zwischen Wohnung und Schule länger als 2 Kilometer (Grundschüler) bzw. 4 Kilometer (weiterführende Schulen) beträgt.

Die Einführung eines Schülertickets führt zu einer deutlichen Absenkung des Fahrpreises. Um die daraus resultierende Minderung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Ticketverkauf zu minimieren, müssen die bisherigen staatlichen Finanzmittel für den Ausbildungsverkehr weiterhin zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere müssen die bisherigen Finanzmittel für die kostenfreie Schülerbeförderung erhalten und anhand von Preisindizes und Schülerentwicklungen dynamisiert werden. Dass dies prinzipiell möglich ist, hat die Einführung des Schülertickets in Hessen gezeigt.

- **Nachfrageelastizität**

Die Attraktivität des neuen Tarifangebots wird zu einem Nachfragezuwachs führen, dessen Ausmaß u.a. vom ÖPNV-Angebot im jeweiligen Verkehrsraum abhängt. Für Schüler und Auszubildende, die neben den Wegen zwischen Wohnort und Ausbildungsort weitere regelmäßige Wege zurücklegen, ist der Erwerb einer kostengünstigen Jahreskarte wirtschaftlich attraktiv, sofern ihnen ein leistungsfähiges ÖPNV-Netz zur

Verfügung steht. Das zusätzliche Nachfragepotenzial speist sich u.a. aus den folgenden Zielgruppen:

- Schüler und Auszubildende, die ihre Ausbildungsstätte zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können, den ÖPNV aber häufig in ihrer Freizeit nutzen. Für diesen Personenkreis lohnt sich u.U. der Kauf einer kostengünstigen Jahreskarte.
- Auszubildende, die aktuell mit dem eigenen Auto zu ihrer Ausbildungsstätte fahren. Der Preisvorteil der Jahreskarte und systembedingte Vorteile des ÖV können dazu führen, dass diese Personengruppe den ÖPNV als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrnimmt und zumindest einen Teil der Fahrten mit Bus und/oder Bahn zurücklegt.
- Auszubildende, für die die bisherigen ÖPNV-Zeitkarten unattraktiv sind, da sie unterschiedliche Zeitkarten für die Wege zum Arbeitsort sowie zur Berufsschule benötigen würden.
- Schüler, die ihre Mobilität weitgehend mit dem „Elterntaxi" bestreiten und aufgrund des kostengünstigen Angebots (zusätzlich) eine Jahreskarte erwerben.

Die Höhe der Zuwachsraten steht auch in Zusammenhang mit der Diskussion gesellschafts- und umweltpolitischer Zukunftsvisionen und sie ist nicht zuletzt beeinflussbar durch flankierende Maßnahmen bei der Einführung des neuen Produkts (Imagekampagnen, Werbung).

3.5 Planfallberechnungen – 2 Szenarien

Mit Hilfe des zuvor beschriebenen Tarifmodells und ausgehend von den Fahrgeldeinnahmen und der damit verbundenen Nachfrage im Status quo wurde die Nachfrage- und Einnahmenwirkung der Einführung eines landesweiten Schülertickets für 365€/Jahr in zwei Szenarien untersucht.

Die beiden Szenarien unterscheiden sich bei sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen und Annahmen im Parameter Nachfragezuwachs, mit dem der Wechsel aus dem Segment der bisherigen Nicht-ÖPNV-Nutzer beschrieben wird.

In Szenario 1 wurde der Nachfragezuwachs mit 3,5% angenommen, gemessen an allen Schülern in Rheinland-Pfalz. Das entspricht bezogen auf die Schüler mit einer Ausbildungszeitkarte für Selbstzahler einer Steigerungsrate von 20%.
In Szenario 2 wurde der Nachfragezuwachs mit 9% angenommen, gemessen an allen Schülern in Rheinland-Pfalz. Das entspricht bezogen auf die Schüler mit einer Ausbildungszeitkarte für Selbstzahler einer Steigerungsrate von 50%.

Die verwendeten Annahmen zur Nachfrageelastizität stehen im Kontext zum gesamten Modellansatz und beruhen auf Erfahrungswerten aus zahlreichen Tarifuntersuchungen

der WVI, u. a. aus Modellrechnungen zur Einführung von Schülertickets in Hessen und Bayern.

In beiden Szenarien wurde vorausgesetzt, dass die Stückzahl und das Einnahmenvolumen der von den Schulwegkostenträgern finanzierten Ausbildungskarten unverändert bleiben.

3.6 Ergebnis

Ausgehend von den aktuellen Einnahmen (prognostiziert für das Jahr 2020 (s. Kapitel 3.3) und den in den beiden Szenarien prognostizierten Einnahmen bei den Zeitkarten für Auszubildende können die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen beziffert werden, die infolge der Einführung eines kostengünstigen Jahrestickets zu erwarten sind. **Die Mindereinnahmen liegen je nach angenommenem Nachfragezuwachs zwischen 5 und 15 Millionen Euro pro Jahr.**

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Berechnungen auf Basis der Schülerzahlen 2019/20 und der auf das Jahr 2020 fortgeschriebenen Fahrgeldeinnahmen durchgeführt wurden. Diese Vorgehensweise blendet die aktuellen pandemiebedingten Nachfragereaktionen aus und unterstellt, dass wir nach der Pandemie wieder zu einem Nachfrageverhalten zurückkehren, das dem Zustand vor der Pandemie weitgehend entspricht.

Szenario	Einnahmen ZKA* Kostenträger	Einnahmen ZKA* Selbstzahler	Einnahmen ZKA* gesamt	Mindereinnahmen
Status quo			145.000.000 €	
Szenario 1	92.000.000 €	38.000.000 €	130.000.000 €	-15.000.000 €
Szenario 2	92.000.000 €	48.000.000 €	140.000.000 €	-5.000.000 €

*Zeitkarten im Ausbildungsverkehr

Tabelle 3: Prognostizierte Mindereinnahmen gemäß WVI-Modellrechnung