



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlvw.rlp.de
www.mwwlvw.rlp.de

6. Oktober 2017

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29. August 2017

TOP 8 Zukunft des Semestertickets in Rheinland-Pfalz/Einführung eines Azubi-Tickets in Rheinland-Pfalz

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 17/1804

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29. August 2017 wurde zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt zugesagt, den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen. Entsprechend dieser Zusage erhalten Sie nunmehr den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29. August 2017

TOP 8 Zukunft des Semestertickets in Rheinland-Pfalz / Einführung eines Azubi-Tickets in Rheinland-Pfalz

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT

- Vorlage 17/1804 -

Anrede,

Semestertickets gibt es derzeit an allen rheinland-pfälzischen Hochschulen. Sie gewähren jeweils eine uneingeschränkte Anzahl von Fahrten mit allen Verkehrsmitteln eines kompletten Verkehrsverbundes. Viele Hochschulen haben sogar einen noch darüber hinaus reichenden Gültigkeitsbereich. Aufgrund der im Vergleich zu anderen Ländern geringeren Größe der Verkehrsverbünde und der Struktur des Landes besteht für einen geringen Prozentsatz der Studierenden jedoch die Notwendigkeit, ein Ticket zu besitzen, welches in der Gültigkeit noch weiter reicht und z. B. das Gebiet zweier kompletter Verkehrsverbünde umfasst. Dabei orientieren sich die Fahrtbedürfnisse der Studierenden nicht an den Landesgrenzen, so dass weitergehende Lösungen, wie sie die Landesregierung beabsichtigt, auch Fahrten in benachbarte Räume der umliegenden Länder ermöglichen müssten, um erfolgreich zu sein. Das Verkehrsressort steht hierzu bereits seit längerer Zeit in Verhandlungen mit Vertretern der Studierenden und den zuständigen Verkehrsverbänden.

Derzeit unterscheiden sich die Rahmenbedingungen nicht sonderlich, nach denen Studierende und Auszubildende Tickets für den Öffentlichen Nahverkehr erwerben können. Auszubildende wie Studierende sind den Schülern der allgemeinbildenden Schulen gleichgesetzt und haben Anspruch auf die gegenüber dem Regeltarif deutlich vergünstigten Schülerzeitfahrkarten. Diese Fahrkarten werden nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durch öffentliche Kassen subventioniert.

Die seit einigen Jahren auch in Rheinland-Pfalz vorhandenen Semestertickets sind ebenfalls durch § 45a PBefG abgedeckt, wobei der Subventionssatz identisch ist. Die Preisunterschiede zwischen den Schülerzeitfahrkarten und einem Semesterticket kommen daher nicht über eine unterschiedliche Subventionierung, sondern auf anderem Weg zustande:

Semestertickets werden im sogenannten Solidarmodell angeboten. Dies bedeutet, dass die Verkehrsverbünde die Tickets nicht an die einzelnen Studierenden verkaufen, sondern *einen* Vertrag mit dem jeweiligen ASTA oder Studierendenwerk haben, so dass ein erheblicher Vertriebsaufwand entfällt, der im Einzelverkauf gegeben wäre. Darüber hinaus sind alle Studierenden verpflichtet, je nach Verbund entweder das Ticket komplett zu erwerben oder mindestens einen Sockelbeitrag hierfür zu bezahlen. Somit zahlen demnach diejenigen Studierenden, die die Tickets nicht nutzen, einen Beitrag dafür, dass die Nutzer des ÖPNV diesen zu nochmals reduzierten Kosten nutzen können. Ohne diesen Solidarbeitrag könnten entsprechende Angebote nicht zu den bekannten sehr niedrigen Preisen angeboten werden, da die Verkehrsverbünde gesetzlich verpflichtet sind, kostendeckende Fahrpreise für ihre Leistungen zu verlangen. Würden die Verbünde nichtkostendeckende Tarife aufstellen, müssten die Mindererlöse durch einen Ausgleich von dritter Seite gedeckt werden, wie dies etwa beim Jobticket der Fall ist, bei dem sich die Arbeitgeber zugunsten ihrer Arbeitnehmer finanziell engagieren.

Ein Azubi-Ticket nach Vorbild des Semestertickets hätte für die Verkehrswirtschaft einige durchaus interessante Aspekte. Zum einen werden somit alle Azubis im Land zu Pflichtkunden. Es dürfte gegenüber heute einen erheblich höheren Prozentsatz an jungen Erwachsenen geben, der aufgrund der Tatsache, dass der ÖPNV ohnehin bereits bezahlt ist, die Angebote ausprobiert und sich möglicherweise auch nach der Ausbildung von den Vorteilen des ÖPNV überzeugen lässt und auch im späteren Berufsleben zum Dauerkunden wird. Außerdem würden die heute in der Zielgruppe erlösten Einnahmen für die Verkehrsbetriebe gesichert und tendenziell noch ausgeweitet. Außerdem entfielen auch für diese Zielgruppe der Vertriebsaufwand, bzw. würde deutlich reduziert. Daneben wäre die Planbarkeit der Einnahmen und der Fahrgastströme höher.

Allerdings müsste auch für diese Zielgruppe der Grundsatz gelten, dass die Einnahmen für die Verkehrsbetriebe durch das neue Angebot nicht reduziert würden, sondern mindestens auf einem stabilen, leicht wachsenden Niveau liegen müssten. Dies wäre nur möglich, wenn die Bedingungen die gleichen wären wie für Studierende: zentraler Vertrieb durch eine zentrale Institution (etwa die IHK'en) und vor allem, eine Solidarfinanzierung durch alle Mitglieder der Zielgruppe. Dem gegenüber steht aber bei den Auszubildenden eine deutlich geringere Zentralität der Ausbildungsbetriebe. Während sich die rund 122.000 Studierenden in Rheinland-Pfalz auf 14 Hochschulstandorte konzentrieren, werden die rund 67.000 Auszubildenden in über 21.000 Ausbildungsbetrieben und 62 Berufsschulen ausgebildet. Die über 20.000 Auszubildenden des Handwerks besuchen zusätzlich zeitweise Kurse in überbetrieblichen Bildungsstätten. Von allen Auszubildenden erhalten über 2.000 zusätzlich ausbildungsbegleitenden Hilfen durch die Bundesagentur für Arbeit, die von Trägern an unterschiedlichen Standorten erbracht werden. Insgesamt haben manche Auszubildende vier Lernorte.

Durch die neuen ÖPNV-Konzepte Rheinland-Pfalz Nord und RNN wird zwar in wenigen Jahren auch in ländlichen Regionen ein deutlich besserer öffentlicher Verkehr als heute angeboten werden, dieser ist jedoch in der Peripherie immer noch deutlich eingeschränkter als im Bereich der Hochschulen im Land. Bereits bei den Studierenden im Land ist das Semesterticket keineswegs unumstritten. Nichtnutzer beschwerten sich, dass ihnen Kosten aufgebürdet werden. Die Akzeptanz für ein Pflichtticket dürfte bei Auszubildenden aufgrund der oben genannten Gegebenheiten noch geringer ausfallen.

Dazu kommt, dass zunächst rechtlich geklärt werden müsste, inwiefern eine Institution wie etwa die IHK ein ähnliches Vertretungsrecht für die Interessen der Auszubildenden hätte, wie dies ein ASTA oder ein Studierendenwerk für die Hochschüler haben.

Seitens des Verkehrsministeriums bestehen keine Bedenken, auch für andere Fahrgastgruppen solidarisch finanzierte Tarife zu entwickeln. Es wird jedoch bezweifelt, ob dieser Weg tatsächlich der für Auszubildende beste Weg zu preisgünstiger Mobilität ist. Alternativ wäre ein erhöhtes Engagement der Betriebe und ihrer Organisationen denkbar. Diese könnten etwa die Interessen kleinerer Betriebe bündeln, so dass gemeinsam die Schwellenwerte überschritten werden könnten, die zum

Erwerb eines Jobtickets nötig sind. Sollte seitens der Betriebe ein Interesse an einem Engagement bestehen, wären unterstützende Maßnahmen durch das Verkehrsressort möglich.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, dass sich die Bundesregierung, die Länder, Vertreter der Wirtschaft, der Gewerkschaften und der Bundesagentur für Arbeit im Rahmen der bis zum Jahr 2018 laufenden bundesweiten Allianz für Aus- und Weiterbildung verpflichtet haben, ergänzend zu den laufenden Aktivitäten der Bundesagentur für Arbeit auch im Gespräch mit regionalen Akteuren Möglichkeiten zu suchen, um die Mobilität von Jugendlichen (regional und beruflich) zu erhöhen. Als exemplarische Möglichkeiten wurden eine verstärkte überregionale Zusammenarbeit aller Akteure, die Einführung von Auszubildenden-Tickets für den öffentlichen Nahverkehr sowie die Unterstützung der Auszubildenden bei Heimfahrten und auswärtiger Unterbringung thematisiert. Die Prüfung der Möglichkeiten, die Mobilität von Auszubildenden zu erhöhen, ist noch nicht abgeschlossen.