



## **Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2013**

Der NRW-Tarif bietet Kunden, die über einen Verbundraum hinausfahren, vielfältige Ticketangebote für alle Busse und Bahnen im Nahverkehr in NRW und erfüllt hiermit die oftmals geäußerte Forderung nach einem einheitlichen Tarifsystem in ganz NRW.

Die Beratungen im „Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW“ (LAK) erfolgten am 05.06.2012 mit der Empfehlung an die Kooperationsräume, der beigefügten Fortschreibung des NRW-Tarifs (**Anlage**) zuzustimmen.

Die Verkehrsunternehmen im AVV haben den Tarifierpassungen bereits grundsätzlich zugestimmt. Zur Fortführung des NRW-Tarifs im dargestellten Umfang ist eine Zustimmung aller 9 Kooperationsräume, der DB Regio sowie der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen in NRW erforderlich. Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät in seiner Sitzung am 27.06.2012 über die Tarifierpassung. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

### **Beschlussempfehlung Nr. 14/2012**

Die Verbandsversammlung stimmt den Tarifierpassungen des NRW-Tarifs im vorgelegten Umfang zu.

## Preisfortschreibung NRW-Tarif 2013 (Vorschlag LAK Nahverkehr NRW)

Fahrpreistafel des NRW-Tarifs				
PauschalpreisTickets				
	2012	2013	Veränderung	
	€	€	€	%
<b>Für eine Fahrt</b>				
SchöneFahrtTicket Erw.	17,00	17,60	0,60	3,53%
SchöneFahrtTicket Kinder	8,50	8,80	0,30	3,53%
<b>Für einen Tag</b>				
SchönerTagTicket NRW Single	27,00	28,50	1,50	5,56%
SchönerTagTicket NRW 5 Personen	37,50	39,50	2,00	5,33%
FahrradTicket NRW*	4,50	4,50	0,00	0,00%
<b>Für ein Jahr</b>				
SchönesJahrTicket NRW 2. Klasse	2.600,00	2.710,00	110,00	4,23%
SchönesJahrTicket NRW 1. Klasse	3.675,00	3.835,00	160,00	4,35%
SchönesJahrTicket NRW Abo 2. Klasse	2.700,00	2.844,00	144,00	5,33%
SchönesJahrTicket NRW Abo 1. Klasse	3.840,00	4.020,00	180,00	4,69%
<b>Für einen Ferienzeitraum</b>				
SchöneFerienTicket NRW O/H/W	25,50	27,00	1,50	5,88%
SchöneFerienTicket NRW Sommer	54,00	56,50	2,50	4,63%

RelationspreisTickets (plus-Beträge)				
	2012	2013	Veränderung	
	€	€	€	%
<b>Für eine Fahrt</b>				
SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt Erw.	1,30	1,40	0,10	7,69%
SchöneReiseTicket NRW Einzelfahrt Kind	0,65	0,70	0,05	7,69%
<b>Für eine Kalenderwoche</b>				
SchöneWocheTicket NRW	5,40	5,70	0,30	5,56%
<b>Für einen Kalendermonat</b>				
SchönerMonatTicket NRW	19,80	20,80	1,00	5,05%
SchönerMonatTicket NRW Azubi	14,90	15,60	0,70	4,70%
<b>Im Abonnement</b>				
SchönerMonatTicket NRW Abo	16,50	17,30	0,80	4,85%
SchönerMonatTicket NRW Azubi Abo	12,40	13,00	0,60	4,84%

NRWplus				
	2012	2013	Veränderung	
	€	€	€	%
NRWplus Einzelfahrt Erwachsene	2,40	2,60	0,20	8,33%
NRWplus Einzelfahrt Kinder	1,20	1,30	0,10	8,33%
NRWplus Monat ICE	54,00	56,00	2,00	3,70%
NRWplus Monat ICE Abo	45,00	46,70	1,70	3,78%

SemesterTicket NRW				
	SS 12	SS 13	SS 14	SS 15
	WS 12/13	WS 13/14	WS 14/15	WS 15/16
	€	€	€	€
<b>Für Binnenabschlüsse</b>				
Aufpreis pro Semester	42,40	44,00	46,00	48,10
Veränderung in €	-	-	2,00	2,10
Veränderung in %	-	-	4,55%	4,57%
<b>Für Standorte außerhalb von Deutschland**</b>				
Aufpreis pro Semester	50,90***	52,80	55,20	57,70
Veränderung in €	-	-	2,40	2,50
Veränderung in %	-	-	4,55%	4,53%

\* Moratorium auf Basis LAK-Beschluss vom 28.06.2011

\*\* Angebot für alle Studierenden mit Wohnsitz in Deutschland, ist um 20% des regulären Aufpreises zum SemesterTicket NRW erhöht

\*\*\* für SS12 gilt der Einführungspreis von 49,00 €



## **NRW Card des Tourismus NRW e. V.**

Die Organisation „Tourismus NRW e. V.“ ist an das „KompetenzCenter Marketing NRW“ (KCM), Köln, mit der Bitte herangetreten, im Rahmen des „Shoppingtourismus“ eine „NRW Card“ zu kreieren, die in einzelnen Städten oder Regionen in NRW neben Ermäßigungen des Handels oder beispielsweise beim Eintritt in Museen auch eine vergünstigte Nutzung von Bussen und Bahnen in der jeweiligen Stadt bzw. Region ermöglichen soll. Dieses Projekt wurde dann im Rahmen der landesweiten Gremien, die für Tarif, Vertrieb und Einnahmenaufteilung zuständig sind, beraten und wird folgende Ausprägungen haben:

Im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes wird von Seiten des Tourismus NRW e. V. die Stadt Aachen in das Projekt eingebunden. Interessierte Städtebesucher erhalten eine Box, in der in einem redaktionell gestalteten Teil Sehenswürdigkeiten vorgestellt und beispielsweise Restauranttipps gegeben werden sowie auf Kulturangebote hingewiesen wird. Ergänzend hierzu werden entsprechende Gutscheine aus den Kategorien Shopping, Sehenswürdigkeiten und Gastronomie beigefügt.

Für den ÖPNV in der jeweiligen Region ist ein Tagesticket – gültig für 1 Person – unter der Bezeichnung „Eine-Stadt-TagesTicket NRW“ in der Box enthalten, das – im Falle des AVV – im gesamten Stadtgebiet Aachen zur Fahrt berechtigt. Der interessierte Kunde kann das Angebot auf der Internetseite des Tourismus NRW e. V. buchen.

Ein Ausgleich der Kosten der Fahrkarten erfolgt auf Basis des Preises einer Tageskarte, der – um einen Vertriebsrabatt vermindert – landesweit gemittelt 5,25 € beträgt. Die Einnahmenaufteilung auf die Kooperationsräume ist einvernehmlich abgestimmt; auf den AVV entfallen rd. 5.100 €, die durch den Tourismus NRW e. V., der mit dem KCM einen entsprechenden Rahmenvertrag abgeschlossen hat, erstattet werden. Über die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen auf die in der Stadt Aachen tätigen Verkehrsunternehmen wird noch beraten.

Die erste landesweite Auflage der NRW Card soll nach Angaben des Tourismus NRW e. V. 5.000 Exemplare umfassen und im Herbst 2012 erscheinen. Im Herbst 2013 ist eine zweite Auflage mit 15.000 Stück geplant. Die Tickets sollen nutzbar sein bis zum 31.12.2014.

Die Verkehrsunternehmen im AVV haben diesem tariflichen Angebot bereits zugestimmt. Der Aufsichtsrat der AVV GmbH berät in seiner Sitzung am 27.06.2012 über die Thematik. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

### **Beschlussempfehlung Nr. 15/2012**

Die Verbandsversammlung stimmt dem Angebot der NRW Card zu.



## Sachstand SNCB-Tarif bis/ab Aachen Hbf

Seit dem 01.05.2012 gilt der nahezu vollständige SNCB-Tarif bis/ab Aachen Hbf. Mit der Einführung des SNCB-Tarifs bis/ab Aachen Hbf entfiel der Übergangstarif Aachen – Lüttich (**AIX**press-Tarif).

Durch zahlreiche Kundenbeschwerden ist die Verbundgesellschaft darauf aufmerksam geworden, dass, entgegen den entsprechenden Vereinbarungen mit der SNCB, das Zug- und Verkaufspersonal der SNCB nicht ausreichend über den neuen Tarif von/bis Aachen Hbf informiert war. Ferner ist festzustellen, dass über das Internetverkaufsportale der SNCB nach dem derzeitigen Stand nur ein stark eingeschränktes Ticketsortiment von/nach Aachen Hbf angeboten wird.

Die Tarifberechnung sowohl für Relations- als auch für Pauschalpreise erfolgt grundsätzlich nach dem Prinzip: (Preis bis zur deutsch-belgischen Grenze) + (konstanter Grenzzuschlag von € 1,70 für 7 km Strecke von der deutsch-belgischen Grenze bis Aachen Hbf) = SNCB-Tarif bis/ab Aachen Hbf. Bei Zeitkarten wird der konstante Grenzzuschlag von € 1,70 in Abhängigkeit von ihrer Gültigkeitsdauer mit verschiedenen Faktoren multipliziert. Beispielsweise beträgt im Falle einer Monatskarte der Grenzzuschlag € 1,70 \* Faktor 20 = € 34,00.

Für die beispielhaft ausgewählten Ziele Hergenrath, Welkenraedt, Verviers, Pepinster, Liège, Brüssel und Oostende ist in den Tabellen in **Anlage 1** für jeden einzelnen Tarif (nur 2. Klasse) der Ticketpreis von/bis Aachen Hbf nach Angaben der SNCB dargestellt. Bis auf den Go Pass 1 ist jeder Tarif auch für die 1. Klasse erhältlich.

Der SNCB-Rail-Pass ist nicht von/bis Aachen Hbf gültig. Nach Angaben der SNCB soll dieses Produkt mittelfristig auch in Belgien nicht mehr angeboten werden.

Vertrieben werden die SNCB-Tickets in Aachen derzeit nur über das Zugpersonal des RE 29 euregio**AIX**press Aachen – Lüttich ohne Aufpreis. Der Internetverkauf der SNCB-Tickets von/nach Aachen Hbf ist derzeit stark eingeschränkt, da das Verkaufsportale modernisiert wird. Einzig der Go Pass 1 von/nach Aachen Hbf ist derzeit über den Internetverkauf der SNCB erhältlich (Stand 11.06.2012). Nach Angaben der SNCB können in Belgien SNCB-Tickets von/nach Aachen Hbf über die übrigen Vertriebswege, wie z. B. SNCB-Schalter und -Fahrkartenautomaten (siehe **Anlage 2**), erworben werden.

Eine Verbesserung des Vertriebs von SNCB-Tickets im Aachener Hbf wird durch die SNCB angestrebt. Spätestens im Jahr 2013 soll einer der neuen SNCB-Fahrkartenautomaten im Aachener Hbf zur Verfügung stehen. Darüber hinaus haben Verkehrsunternehmen im AVV ihr Interesse signalisiert, SNCB-Tickets in Aachen zu verkaufen.

### **Beschlussempfehlung Nr. 16/2012**

Die Verbandsversammlung nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.

Preisbeispiele SNCB-Tarif ab Aachen Hbf (2. Klasse) inkl. Grenzzuschläge  
(Stand 01.02.2012)

Ziel (Beispiele)	SNCB-Tarif-km in Belgien bis Grenze	Standardfahrkarte (einfache Fahrt)	Wochenend-fahrkarte (Hin- und Rückfahrt)	Go Pass 1 < 26 J. (einfache Fahrt)	Seniorenfahrkarte > 65 J. (Hin- und Rückfahrt)
Hergenrath	1	3,40 €	6,80 €	8,20 €	8,70 €
Welkenraedt	9	3,80 €	6,80 €	8,20 €	8,70 €
Verviers	23	5,60 €	8,20 €	8,20 €	8,70 €
Pepinster	27	6,10 €	8,80 €	8,20 €	8,70 €
Liège-Guillemins	47	8,60 €	11,20 €	8,20 €	8,70 €
Brüssel	150	21,80 €	24,40 €	8,20 €	8,70 €
Oostende	150	21,80 €	24,40 €	8,20 €	8,70 €

Ziel (Beispiele)	SNCB-Tarif-km in Belgien bis Grenze	Zeitkarten (Relationen)				Netzkarte			
		Woche	Monat	Quartal	Jahr	Woche	Monat	Quartal	Jahr
Hergenrath	1	21,60 €	46,90 €	136,20 €	471,00 €	97,60 €	301,40 €	848,20 €	3.015,00 €
Welkenraedt	9	28,00 €	68,40 €	195,20 €	683,00 €				
Verviers	23	38,20 €	102,40 €	291,20 €	1.024,00 €				
Pepinster	27	41,10 €	112,40 €	318,20 €	1.122,00 €				
Liège-Guillemins	47	53,60 €	153,40 €	433,20 €	1.534,00 €				
Brüssel	150	97,60 €	301,40 €	848,20 €	3.015,00 €				
Oostende	150	97,60 €	301,40 €	848,20 €	3.015,00 €				

Ziel (Beispiele)	SNCB-Tarif-km in Belgien bis Grenze	Zeitkarten für Schüler (Relationen)			Teilzeit-Berechtigungskarte (5 Hin- und Rückfahrten)	Campus-Karte (5 Hin- und Rückfahrten)	Hund	Fahrrad	
		Monat	Quartal	Jahr				Einzel-fahrt	Tages-ticket
Hergenrath	1	9,50 €	27,20 €	94,80 €	19,60 €	4,00 €	1,70 €	5,00 €	8,00 €
Welkenraedt	9	13,70 €	39,20 €	136,80 €	24,80 €	5,10 €	1,70 €		
Verviers	23	20,50 €	58,20 €	204,80 €	36,50 €	7,50 €	2,20 €		
Pepinster	27	22,50 €	63,20 €	224,80 €	40,00 €	8,20 €	2,20 €		
Liège-Guillemins	47	30,60 €	87,20 €	306,80 €	54,00 €	11,10 €	2,20 €		
Brüssel	150	60,10 €	169,20 €	602,80 €	104,50 €	17,90 €	2,20 €		
Oostende	150	60,10 €	169,20 €	602,80 €	104,50 €	17,90 €	2,20 €		

SNCB-Fahrkartensortiment ab Aachen Hbf	Klasse	Preisbildung	Vertriebswege					Einschränkungen/Besonderheiten
			SNCB-Schalter	SNCB-Automat	SNCB-Zugpersonal	Internet (SNCB)	Mobiltelefon (SNCB)	
<b>Standardfahrkarte</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis plus Grenzzuschlag	X	X	X	X	X	Auch als Hin- und Rückfahrticket erhältlich
<b>Wochenendfahrkarte</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis ./ 50 % Rabatt plus Grenzzuschlag	X	X	X	X	X	Hin- und Rückfahrticket, gilt von Freitag 19:00 Uhr bis Sonntag und an ausgewählten belgischen Feiertagen, auch bei Fahrten an 2 verschiedenen Tagen.
<b>Go Pass 1 &lt; 26 J.</b>	2.	Belg. Pauschalpreis plus Grenzzuschlag				X	X	Für Reisende unter 26 Jahren
<b>Seniorenfahrkarte &gt; 65 J.</b>	1. oder 2.	Belg. Pauschalpreis plus Grenzzuschlag	X	X	X	X	X	Hin- und Rückfahrticket für Reisende über 65 Jahre. Mo - Fr ab 9:00 Uhr gültig; Sa/So ganztägig - kein Verkauf an Wochenenden im Juli und August.
<b>Zeitkarte Relationen (Woche, Monat, Quartal, Jahr)</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis plus Grenzzuschlag	X	X		X		Abo für eine ausgewählte Verbindung im gewählten Gültigkeitszeitraum. Geplant: Übernahme auf MOBIB-Chipkaart
<b>Netzkarte (Woche, Monat, Quartal, Jahr)</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis plus Grenzzuschlag	X	X				Abo für das belgische Netz und bis AC Hbf im gewählten Gültigkeitszeitraum. Geplant: Übernahme auf MOBIB-Chipkaart
<b>Zeitkarte für Schüler Relationen (Monat, Quartal, Jahr)</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis ./ 80 % Rabatt plus Grenzzuschlag	X	X		X		Abo für Schüler bis einschl. 25 Jahre, gültig zwischen Wohnort und Schule, im gewählten Gültigkeitszeitraum. Geplant: Übernahme auf MOBIB-Chipkaart
<b>Teilzeit-Berechtigungskarte</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis plus Grenzzuschlag	X	X				Abo für 5 Hin- und Rückfahrten innerhalb 15 Tagen auf einer ausgewählten Verbindung.
<b>Campus-Karte</b>	1. oder 2.	Belg. Kilometerpreis plus Grenzzuschlag	X	X				Abo für Studenten, gültig für 5 Hin- und Rückfahrten innerhalb 49 Tagen auf einer ausgewählten Verbindung vom/zum Studienort.
<b>Hund</b>	abhängig von Personenfahrkarte	Belg. Kilometerpreis ohne Grenzzuschlag	X	X	X			Gültig für eine Einzelfahrt für ein begleitendes Haustier.
<b>Fahrrad</b>	abhängig von Personenfahrkarte	Belg. Pauschalpreis ohne Grenzzuschlag	X	X	X	(X)		Zur Mitnahme eines Fahrrades oder Tandems (Einzelfahrt oder Tagesticket); Tagesticket nicht per Internet erhältlich



## Schreiben des Ministeriums für Schule und Weiterbildung NRW zur Schülerfahrtskostenverordnung NRW

Von Seiten der Verkehrsverbände Rhein-Sieg (VRS), Rhein-Ruhr (VRR) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) wurde bereits in 2007/2008 ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet, das zum Inhalt die Forderung nach einer Anpassung der in der Schülerfahrtskostenverordnung NRW festgeschriebenen Höchstgrenze der Eigenanteile bei Schüler-Tickets hatte. Diese Eigenanteile wurden zuletzt im Jahre 2003 von 10,00 € auf 12,00 € je Monat für das erste und von 5,00 € auf 6,00 € je Monat für das zweite freifahrberechtigte Kind angepasst.

Die vorgenannten Höchstpreise sind beim „School&Fun-Ticket“ in der StädteRegion Aachen bereits seit dem Schuljahr 2005/2006 erreicht und konnten auf Grund der Gesetzeslage nicht fortgeschrieben werden.

Im März 2012 hat es erneut einen gemeinsamen Vorstoß des VRR, NWL und NVR gegeben, die Eigenanteile anzupassen sowie weitere punktuelle Änderungen in der Schülerfahrtskostenverordnung NRW vorzunehmen. Diese erneute Initiative wurde von Seiten des Ministeriums für Schule und Weiterbildung des Landes NRW (MSW NRW) mit Schreiben vom 10.04.2012 zurückgewiesen.

Der Vorlage ist als **Anlage** sowohl das Positionspapier der drei vorgenannten Zweckverbände als auch die Antwort des MSW NRW beigefügt.

Bei weiter steigenden Kosten für den Schülerverkehr (Ganztagschule, Schulstandortveränderungen) wird sich der Aufwanddeckungsgrad im Schülerverkehr weiter verschlechtern. Durch die Weigerung des Ministeriums, eine Dynamisierung der Eigenbeiträge vorzunehmen, verschlechtert sich die Kostendeckung zusätzlich. Zur Kompensation müssten die Schulträgerbeiträge stärker als bisher angehoben werden. Dies führt jedoch zu erheblichen Problemen bei den Kommunen. Die weitere Vorgehensweise wird in den Gremien noch zu beraten sein.

### **Beschlussempfehlung Nr. 17/2012**

Die Verbandsversammlung nimmt die Stellungnahme des Ministeriums für Schule und Weiterbildung NRW zur Kenntnis.



**März 2012**

## **„Anpassung der Schülerfahrkostenverordnung des Landes Nordrhein-Westfalen“**

Sehr geehrte Frau Ministerin,

in Bezug auf die durch die Einführung des G8-Abiturs entstandene, unterschiedliche fahrkostenrechtliche Behandlung von Zehntklässlern an Gymnasien und anderen Schulen der Sekundarstufe 1 hat Ihr Ministerium eine Änderung der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) auf den Weg gebracht und einen entsprechenden Entwurf der Zweiten Verordnung den kommunalen Spitzenverbänden und den Aufgabenträgern zur Stellungnahme vorgelegt.

Dies nehmen wir zum Anlass, um im Namen der unterzeichnenden Zweckverbände und Verkehrsverbände erneut auf die durch die derzeitige Fassung der SchfkVO entstehende problematische Situation hinzuweisen, die sich insbesondere für die Verkehrsunternehmen ergibt, die ein besonderes Tarifangebot wie z.B. das des SchülerTickets (VRS, VGWS), des SchokoTickets (VRR) oder des School&Fun-Tickets (AVV) vorhalten. Die Tarifikalkulation dieser netzweit und zeitlich uneingeschränkt gültigen Schülerfahrkarten beruht auf der Schülerfahrkostenverordnung. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Fixierung und Weiterleitung der Finanzbeträge, die der Schulträger gem. SchfkVO für seine freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler zu erbringen hat. Neben diesen Schulträgerleistungen bilden die Eigenanteile für Freifahrtberechtigte eine weitere wesentliche Finanzierungssäule. Mit Blick auf die Sicherung der Wirtschaftlichkeit für die Verkehrsunternehmen und somit die langfristige Aufrechterhaltung solcher Angebote bedarf es folgender Anpassungen:

### **1. Eigenanteile**

- a) Bereits im Jahre 2007/2008 haben die Verkehrsverbände Rhein-Sieg (VRS), Rhein-Ruhr (VRR) und der Aachener Verkehrsverbund (AVV) in Form eines gemeinsamen Positionspapiers eine Anpassung der gesetzlichen Höchstgrenzen der Eigenanteile für Freifahrtberechtigte gefordert. Durch die preisliche Bindung der Eigenanteile an die SchfkVO kommt es zu folgender Situation: Die Höchstgrenzen für die Eigenanteile wurden in der SchfkVO zuletzt im Jahre 2003 von 10,00 € auf 12,00 € für das erste und von 5,00 € auf 6,00 € für das zweite freifahrtberechtigte Kind einer Familie angepasst; daran gebunden sind auch die Abgabepreise der verbundweit und rund um die Uhr gültigen Tickets an die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler. In allen Verbänden sind seit längerer Zeit die Höchstgrenzen ausgeschöpft, eine weitere tarifliche Anpassung wie in allen anderen Tarifsegmenten hat somit in der Vergangenheit nicht stattgefunden.
-



---

Zur Stabilisierung der Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen und zur langfristigen Sicherung solcher Tarifangebote ist deshalb aus Sicht der Unterzeichner eine zeitnahe Anpassung und spätere Dynamisierung der Höchstgrenzen für Eigenanteile durch eine entsprechende Änderung der SchfkVO unbedingt notwendig.

- b) Ebenso regen die Verkehrsunternehmen an, anstelle von gestaffelten Beiträgen bei Geschwistern und Volljährigen einen einheitlichen Durchschnittsbetrag für die Erhebung des Eigenanteils anzusetzen. Dies würde den organisatorischen und vertrieblichen Aufwand deutlich verringern, die Handhabung für alle transparenter machen und die Fehlerquellen bei der Festsetzung der Beiträge erheblich reduzieren.

## **2. Schulträgerleistungen**

- a) Der Schulträger ist bei der Beförderung der Schüler mit öffentlichen Verkehrsmitteln gehalten, die wirtschaftlichste Art der Beförderung zu wählen – unter Berücksichtigung möglicher Fahrpreisermäßigungen für die preisgünstigste Verkehrsverbindung zwischen Wohnung, Schule und Unterrichtsort. Dies hat u.U. zur Folge, dass je nach Länge des Schuljahres der Schulträger anstatt auf Zeitfahrausweise zurückzugreifen die Variante des sog. Stückelns wählt. Hierbei bedient er sich Einzel- und 4er-Tickets des Bartarifs. Diese Form der Fahrkostenübernahme erfordert nicht nur von allen Beteiligten einen hohen verwaltungstechnischen und zeitlich intensiven Aufwand, sondern führt vielfach zu einer unsicheren Situation bei der Finanzierung der Schülerverkehre. Hinzu kommt, dass die Einzel- und 4er-Tickets gegenüber den Zeitfahrausweisen unverhältnismäßig rabattiert wurden. Dies war in Gesprächen zur Tarifanpassung vor Ort politisch gewollt, um Familien zu entlasten. Die mittlerweile aufgetretenen Nachteile sind jedoch unverhältnismäßig: Zum Teil müssen Eltern in Vorkasse treten, die tägliche Barzahlung führt zu Verzögerungen in der Beförderung, die Zahl der schwarzfahrenden Kinder hat sich erhöht; Einnahmeverluste sind die Folge. Die Ausgabe von Zeitfahrausweisen würde dagegen die Planbarkeit des Schülerverkehrs erhöhen und die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen so stabilisieren, dass ein angemessener Anteil an der Finanzierung der tatsächlichen Kosten geleistet werden kann. Dies betrifft besonders den VRS.

Vor diesem Hintergrund fordern die Verkehrsunternehmen, in der SchfkVO eine Beschränkung der in Frage kommenden Fahrausweise auf Zeitfahrausweise des jeweils genehmigten Ausbildungstarifs vorzunehmen. Denn nur diese Tickets stellen in der Handhabung für Eltern, Schüler und Schulträger die Variante dar, die im Alltagsbetrieb praktikabel ist und zu einer höheren Kosteneffizienz der Schülerverkehre beiträgt. Das Unterlaufen der Schülertickets durch Stückeln darf nicht öffentlich gefördert werden.

---

- 
- b) Desweiteren hat ein freifahrtberechtigter Schüler gemäß der SchfkVO Anspruch auf Erstattung seiner Fahrkosten bis zu einem Höchstbetrag von 100 € / Monat. Darüber hinaus anfallende Kosten werden vom Schulträger nicht übernommen und somit auch im Rahmen der SchülerTicket-Verträge nicht mehr an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Dieser in der SchfkVO fixierte Höchstbetrag wurde bei der Verabschiedung der SchfkVO im Jahr 2005 bereits von einer seit Jahren geltenden älteren Regelung übernommen, seit Jahren nicht mehr angepasst und liegt somit zwischenzeitlich teilweise – je nach benötigter Preisstufe – unter den kontinuierlich gestiegenen Tarifen für Ausbildungszeitkarten. Die Festlegung eines Höchstbetrags erscheint daher nicht sinnvoll.

### **3. Schülerspezialverkehr**

Im Rahmen der SchfkVO wird den Schulträgern unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit der Errichtung eines Schülerspezialverkehrs eingeräumt. Erfolgt dies bei einem parallel verkehrenden ÖPNV, wird das Ansinnen der SchülerTickets, eine unkomplizierte Nutzung des ÖPNV sowohl im Schul- als auch im Freizeitbereich zu einem günstigen Preis zu ermöglichen, konterkariert. Vor diesem Hintergrund schlagen die Unterzeichner vor, in der SchfkVO restriktivere Vorgaben bei der Einrichtung von Schülerspezialverkehren zu fixieren. Echter Parallelverkehr, auch Schülerspezialverkehr, sollte untersagt werden.

Ergänzend zu den vorgetragenen Punkten weisen wir darauf hin, dass bereits durch den Erlass des damaligen Ministeriums für Bauen und Verkehr im Februar 2007, die sog. teilfreifahrtberechtigten den freifahrtberechtigten Schülern in Bezug auf die Erhebung von Eigenanteilen gleichzustellen, den Verkehrsunternehmen Mindererlöse in erheblichem Ausmaß entstanden sind und weiterhin entstehen.

#### **Fazit:**

Zur langfristigen Sicherung des Fortbestandes solcher Angebote wie die der kombinierten Schul- und Freizeitkarten, sowie - vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung insbesondere in den ländlichen Regionen - auch der Finanzierung und Aufrechterhaltung von ÖPNV-Leistungen insgesamt, ist eine zeitnahe Anpassung der SchfkVO in den aufgezeigten Punkten dringend notwendig.

Sehr geehrte Frau Ministerin, wir möchten Sie daher bitten, bei der jetzt anstehenden Anpassung der Schülerfahrkostenverordnung die dargelegten Punkte zu berücksichtigen. Gleichlautendes Schreiben erhält ebenfalls das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr mit der Bitte, diese Thematik u.a. in die Beratungsgespräche der ÖPNV-Zukunftskommission NRW mit einfließen zu lassen.

---

---

Wir würden uns über Ihre Unterstützung in unserem Anliegen freuen und stehen Ihnen sehr gerne für Gespräche – auch in Form einer Arbeitsgruppe – zur Verfügung.

An dieser Stelle bedanken wir uns sehr herzlich für Ihre Aufmerksamkeit und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR



---

Dr. Klaus Vorgang  
(Vorstand)

Nahverkehr Westfalen-Lippe



---

Burkhard Bastisch  
(Sprecher für Tarife in Westfalen-Lippe)

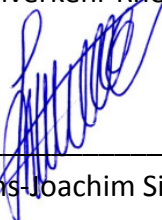
OWL Verkehr GmbH



---

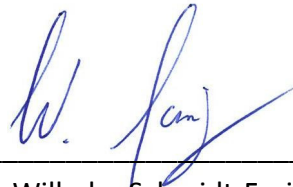
Cornelia Christian  
(Sprecherin für Tarife in Westfalen-Lippe)

Nahverkehr Rheinland



---

Hans-Joachim Sistenich  
(Geschäftsführer)



---

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag  
(Geschäftsführer)

---



Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW, 40190 Düsseldorf

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Herrn Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag  
Frau Anja Höhn  
Glockengasse 37 – 39  
50667 Köln

10. April 2012  
Seite 1 von 4

Eing.: 16. APR 2012

GRA	GFEB	GFPC	GFJ	GFK	GFH	GFJ	GFH
GFH	GFJ	GFK	GFH	GFJ	GFK	GFH	GFJ
GFK	GFH	GFJ	GFK	GFH	GFJ	GFK	GFH

Auskunft erteilt:  
Herr Blick

Telefon 0211 5867-3148  
Telefax 0211 5867-3676  
juergen.blick@msw.nrw.de

**Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) / Gemeinsame Initiative  
der Zweckverbände VRR, NWL und NVR**  
Ihr Schreiben vom 8. März 2012

Sehr geehrter Herr Dr. Schmidt-Freitag, sehr geehrte Frau Höhn,

Frau Ministerin Löhrmann dankt Ihnen für Ihr Schreiben, mit dem Sie um Unterstützung der o.g. gemeinsamen Initiative zur Änderung der Schülerfahrkostenverordnung bitten. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass der Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Schülerfahrkostenverordnung in der sog. Verbändeanhörung außerordentliche Zustimmung gefunden hat und bereits in Kürze ausgefertigt werden wird. Eine Berücksichtigung weiterer Änderungswünsche kann daher nicht erfolgen.

Da mit der gemeinsamen Initiative aber offensichtlich eine langfristige Lösung der angesprochenen Probleme angestrebt wird, nehme ich losgelöst vom aktuellen Verordnungsgebungsverfahren hierzu gerne Stellung:

**1. Eigenanteile**

Im Hinblick auf die Sicherung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsverbände ist der Wunsch nach einer adäquaten und sogar dynamisierten Regelung zur Finanzierung der Schülertickets verständlich. Auf der anderen Seite liegt die primäre Zielrichtung des Anspruchs auf Erstattung der

Anschrift:  
Völklinger Straße 49  
40221 Düsseldorf  
Telefon 0211 5867-40  
Telefax 0211 5867-3220  
poststelle@msw.nrw.de  
www.schulministerium.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
S-Bahnen S 8, S 11, S 28  
(Völklinger Straße)  
Rheinbahn Linien 704, 709  
(Georg-Schulhoff-Platz)

Schülerfahrkosten nach § 97 SchulG darin, den Schülerinnen und Schülern die kostenlose Bewältigung ihres Schulwegs zu ermöglichen und hierfür die von den Schulträgern zu übernehmenden Kosten möglichst gering zu halten. Vor dem Hintergrund, dass die Vereinfachung der Schülertarife und die dauerhafte Bindung der Schülerinnen und Schüler an den öffentlichen Personennahverkehr wichtige Ziele der Landesregierung sind, ist das Schülerticket eingeführt worden. Damit ist auch die Grundlage für die Erhebung eines Eigenanteils geschaffen worden. Bereits in den "Hinweisen zum Schülerticket in Nordrhein-Westfalen" (BASS 11-04 Nr. 19), an deren Erarbeitung die Verkehrsverbände mitgewirkt haben, ist aber festgelegt worden, dass die Nutzung des ÖPNV für Schule und Freizeit im jeweiligen Verbundraum den Schülerinnen und Schülern zu einem günstigen Preis zu ermöglichen ist.

Der Wunsch der Verkehrsverbände nach einer auskömmlichen Finanzierung steht damit in einem Spannungsverhältnis zu günstigen Angeboten für Schülerinnen und Schüler.

Während das Schülerticket zu Zeiten der Einführung Anfang 2000 allgemeine Zustimmung gefunden hat, mehren sich nun die kritischen Stimmen. Dabei geht es um folgendes Problem:

Sind die Anspruchsvoraussetzungen der SchfkVO erfüllt, besteht grundsätzlich ein Anspruch auf volle Fahrkostenerstattung. Sofern allerdings ein Schülerticket angeboten wird, das neben dem Schulweg auch zur sonstigen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Freizeit berechtigt, ist ein Eigenanteil zu zahlen. Die Schülerinnen und Schüler haben kein Wahlrecht. Sie müssen das Ticket abnehmen, ansonsten entfällt jeder Anspruch auf Fahrkostenerstattung. Vor diesem Hintergrund muss es Ziel der Schülerfahrkostenverordnung sein, die Kosten für den Eigenanteil möglichst gering zu halten.

Insbesondere im eher ländlich geprägten Bereich stößt die Einführung von Schülertickets bei gleichzeitigem Wegfall der bisher für die Eltern kostenlosen Schülerfahrkarte (z.B. im Tarifgebiet des ehemaligen VGN) auf erheblichen Widerstand der Betroffenen, der auch zum Teil von der Kommunalpolitik unterstützt wird. Entsprechende Forderungen werden speziell auch aus dem Gebiet des VRS erhoben.

Eine Initiative zur Anhebung des (elterlichen) Eigenanteils ist daher politisch nicht vermittelbar. Sie würde den Druck, den Schülerinnen und Schülern bzw. Eltern künftig ein Wahlrecht einzuräumen, erheblich verstärken. Im Übrigen würde das gesetzgeberische Ziel der Schülerfahrkostenerstattung konterkariert, wenn der Grundsatz der Kostenfreiheit über einen zu hohen Eigenanteil ausgehebelt würde.

Zudem stellen die Kosten im Zusammenhang mit dem Schulbesuch bereits jetzt einen häufig geäußerten Kritikpunkt in der öffentlichen Diskussion dar. Sie werden vielfach als zu hoch angesehen und können auch nicht über das "Bildungs- und Teilhabepaket" abgerechnet werden. Die Eigenanteile für das Schülerticket sind im Vergleich zu den Eigenanteilen für die Lernmittel jetzt schon deutlich belastender. Während für Lernmittel ein Eigenanteil von unter 30 Euro jährlich anfällt, beträgt er für das Schülerticket weit mehr als 100 Euro pro Jahr.

## **2. Schulträgerleistungen**

Nach § 97 Abs. 4 SchulG sind in der SchfkVO die Anforderungen an die wirtschaftlichste Beförderung zu bestimmen. Vorfestlegungen jeder Art - wie nun von den Zweckverbänden gefordert - würden der gesetzlichen Ermächtigung widersprechen. Da die Schulträger nach § 12 Abs. 1 SchfkVO gehalten sind, nur die wirtschaftlich notwendigen Fahrkosten zu übernehmen, ist die in der gemeinsamen Initiative beschriebene und kritisierte Verfahrensweise mancher Schulträger mit der Intention der SchfkVO nicht nur vereinbar, sondern sogar geboten. Die Verkehrsverbände haben es im Rahmen ihrer Tarifautonomie selbst in Hand, regelnd einzugreifen.

Es ist aus hiesiger Sicht auch nicht nachzuvollziehen, weshalb Zeitfahr- ausweisangebote („Monatstickets“) für Schülerinnen und Schüler, die regelmäßig gleiche Strecken zurückzulegen haben, im Verhältnis zur Einlösung von Einzel- und Vierfahrentickets die teurere Alternative darstellen sollten.

Bezüglich des Höchstbetrages für die schulträgerseitige Fahrkostenübernahme ist zwar zutreffend, dass dieser seit Jahren bei 100 € je Monat liegt und nicht mehr angepasst worden ist. Der Höchstbetrag ist für die Schulträger unter Würdigung der derzeit mehr als prekären Finanzlage der kommunalen Haushalte allerdings ohne Alternative. Eine Anhebung des Höchstbetrages ist politisch aktuell nicht umsetzbar.

## **3. Schülerspezialverkehr**

Die Zweckverbände schildern, dass Schulträger mit der Einrichtung von Schülerspezialverkehren teilweise die Möglichkeit haben, zu günstigeren Konditionen als über das Schülerticket die Beförderung der Schülerinnen und Schüler sicherzustellen. Nach § 14 Abs. 1 SchfkVO sind vom Schulträger (nur) die Kosten für die Einrichtung eines Schülerspezialverkehrs zu übernehmen, wenn die Beförderung mit öffentlichen

Verkehrsmitteln unwirtschaftlicher ist. Es würde der gesetzlichen Ermächtigung widersprechen, in solchen Fällen allein die Kostenübernahme mittels öffentlicher Verkehrsmittel zuzulassen. Es kommt hinzu, dass Schülerspezialverkehr in Regel dort eingerichtet wird, wo es kein regelmäßiges ÖPNV-Angebot gibt oder aufgrund des Alters oder sonstiger personenbedingter Umstände keine Nutzung des ÖPNV möglich ist.

Aufgrund der bestehenden Sach- und Rechtslage zähle ich auf Ihr Verständnis, dass von Seiten des Ministeriums für Schule und Weiterbildung die übersandte gemeinsame Initiative der Zweckverbände VRR, NWL und NVR nicht unterstützt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



( Pietsch )



## **AVV-Semester-Ticket (Zeitliche Verlängerung der Mitnahmekomponente)**

Mit den ASten der Aachener Hochschulen wurde vertraglich vereinbart, dass Inhaber von Semester-Tickets zunächst im Sommersemester 2012 und im Wintersemester 2012/2013 eine weitere erwachsene Person zu den üblichen Mitnahmebestimmungen des AVV bei der Fahrt im AVV mitnehmen können. Die wirtschaftlichen Auswirkungen werden durch eine gutachterliche Untersuchung festgestellt, so dass nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchung über die vorgenannte Mitnahmekomponente erneut verhandelt werden soll.

Der AStA der RWTH hat einer Auftragsvergabe zur Erstellung des Gutachtens durch IVV Aachen zugestimmt.

In zwischenzeitlich erfolgten Gesprächen mit dem AStA der RWTH Aachen und dem Gutachter hat sich herausgestellt, dass als Untersuchungszeitpunkt vorzugsweise ein Zeitraum im Herbst 2012 festgesetzt werden sollte. Die Ergebnisse der Untersuchung werden jedoch erst im März 2013 vorliegen. Da nach Auskunft des AStA der RWTH eine Entscheidung über die Fortsetzung der Mitnahmekomponente aber bereits spätestens Anfang Januar 2013 im Studierendenparlament der RWTH erfolgen muss, schlägt der AStA der RWTH vor, die Mitnahmekomponente zu unverändertem Preis noch bis einschließlich Sommersemester 2013 gelten zu lassen.

Die Verkehrsunternehmen im AVV haben die Notwendigkeit der Verlängerung der Mitnahmekomponente erkannt und dieser zugestimmt; wirtschaftliche Nachteile werden hierdurch nicht erwartet. Eine Meinungsumfrage innerhalb der studentischen Gremien der RWTH hat ebenfalls ein positives Votum zur Verlängerung der Mitnahmekomponente ergeben.

Der Aufsichtsrat berät in seiner Sitzung am 27.06.2012 über die Thematik. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

### **Beschlussempfehlung Nr. 18/2012**

Die Verbandsversammlung stimmt aus o. a. Gründen grundsätzlich einer Verlängerung der Mitnahmekomponente beim AVV-Semester-Ticket bis einschließlich Sommersemester 2013 zu.