



**Kreis Rendsburg-Eckernförde**  
Der Landrat

**Beschlussauszug**  
aus der  
Sitzung des Regionalentwicklungsausschusses  
vom 23.11.2022

---

**Top 5.2 BV: ÖPNV - Bildungsticket**

# Bildungsticket für den SH-Tarif



15.11.2022

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr

- 01 Stand heute
- 02 Konzeptvorstellung
- 03 Weiteres Vorgehen
- 04 Bildungsticket und Deutschlandticket

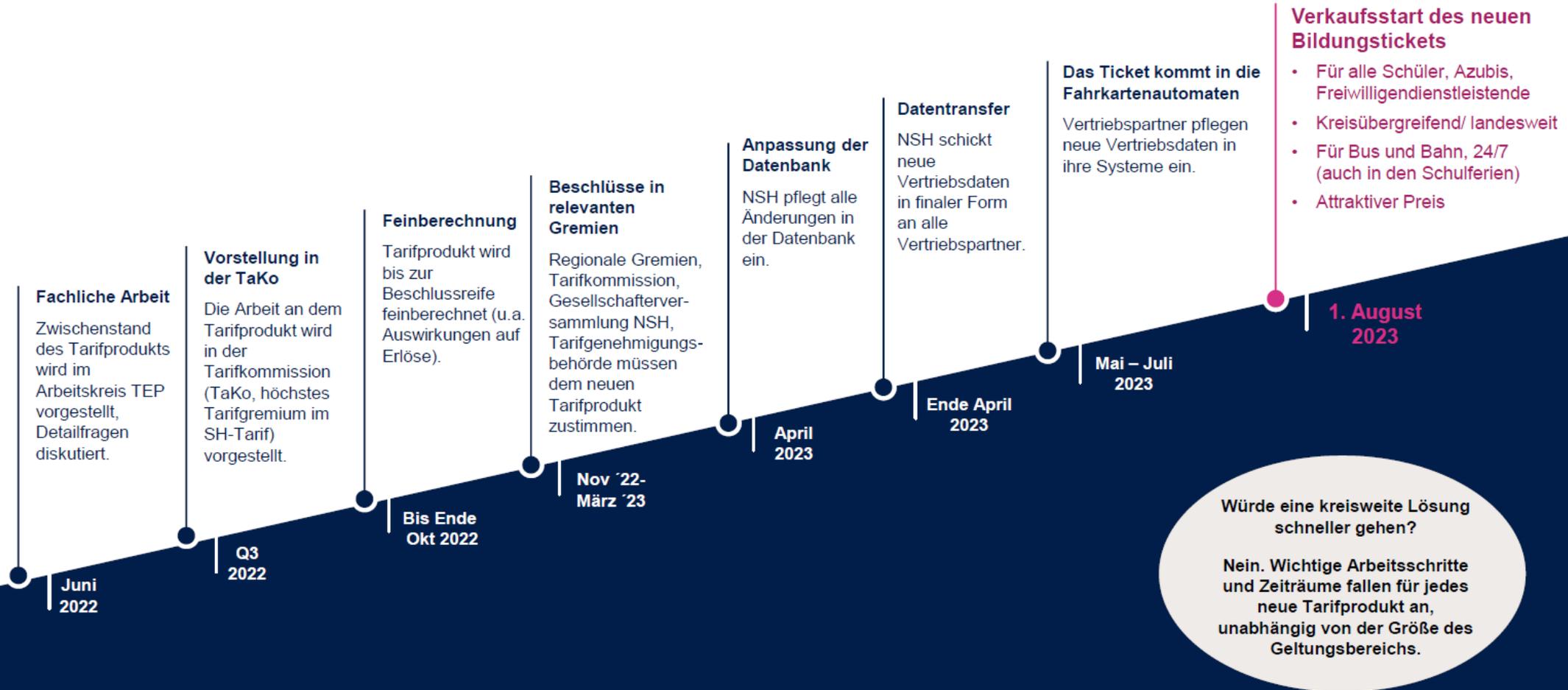
# Agenda

**Stand heute**

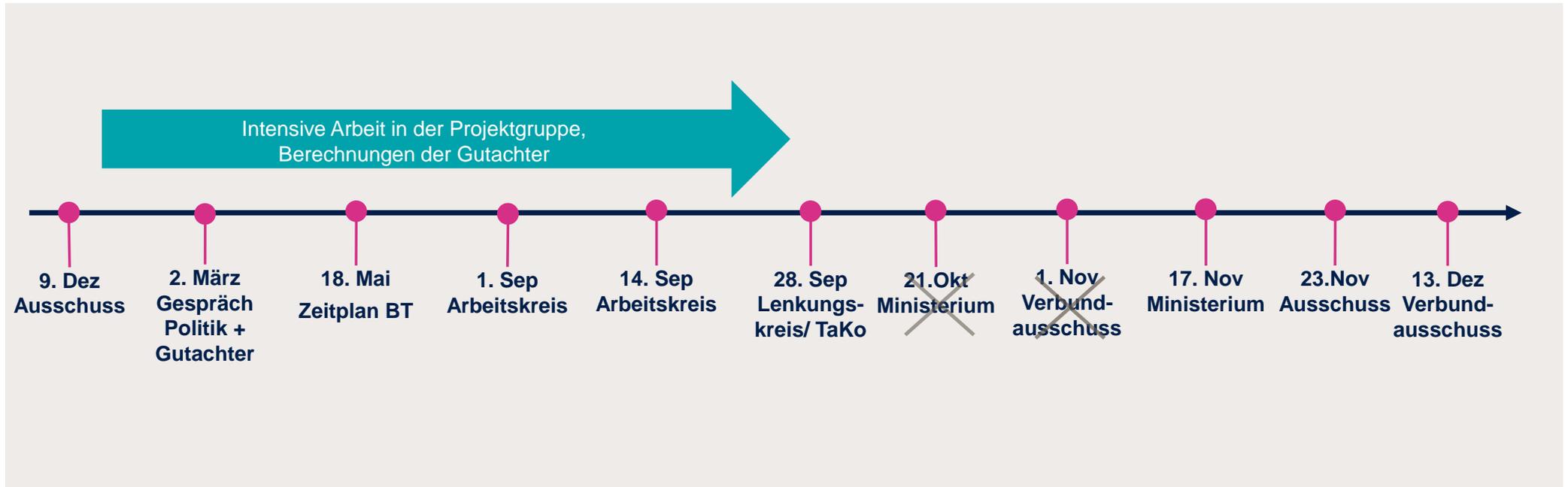
01



# Von der Erstkonzeption bis zum Verkaufsstart



# Stand heute – was ist seit der letzten Sitzung des Ausschusses passiert?



# Bildungsticket für den SH-Tarif

02

Der TEP-Lenkungskreis hat ein fachliches *Konzept* für ein Bildungsticket (BT) im SH-Tarif beschlossen, die *Umsetzung* hängt nun aber u. a. von der Finanzierung ab

### Grobabschätzung Nachfrage und Erlöswirkung landesweites Bildungsticket SH

- › Das landesweit gültige Bildungsticket (BT) im SH-Tarif richtet sich an alle Schüler:innen, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden, deren Wohn- *und/oder* Ausbildungsorte in Schleswig-Holstein liegen
- › Der **Mehrwert** des neuen Produkts liegt hauptsächlich in der **Ermöglichung von Freizeitfahrten**, die die Zielgruppe dazu animieren sollen, auch für diese Anlässe häufiger den ÖPNV zu wählen
- › Wir gehen grob von **9,3 Mio. Mehrfahrten** aus durch Neukunden und häufiger fahrende Bestandskunden, bei Aufgabe der bisherigen Ausbildungszeitkarten würden etwa **1,7 Mio. BT-Abo und -Monatskartenmonate** abgesetzt
- › Eine Einführung zum Preis von 30 € (Abo) / 36 € (MoKa) bedeutet für **deutlich mehr als 90 %** der Bezugsberechtigten eine **Preissenkung** verglichen mit ihrem bisherigen Tarifprodukt
- › Die Umsetzung des BT zu diesem Preis bedeutet **Mindereinnahmen** von *grob* geschätzt etwa **28 Mio. € p. a. für Schleswig-Holstein insgesamt** (inkl. HVV-Gebiete in SH)



- › Die **verbindliche Finanzierung** ist aufgrund der derzeitigen Unsicherheit bezüglich der Ausgestaltung des bundesweiten Klimatickets noch **ungeklärt**
- › Eine **Einführung** des Bildungstickets **zum Schuljahr 2023/24** ist daher zeitlich **nur bedingt umsetzbar**

# Die neuen landesweiten Bildungstickets werden im SH-Tarif – neben dem Semesterticket – künftig die einzigen Tarifangebote im Ausbildungssektor sein

## Beschreibung

### Produkt

- › Das SH-Tarif Bildungsticket ist im **gesamten Geltungsbereich des SH-Tarifs** (Schleswig-Holstein, Hamburg, niedersächsischer Teil des hvv-Rings B) **ohne zeitliche Einschränkung** gültig

### Varianten

- › Das Ticket wird als **Abo bzw. Jahreskarte** ausgegeben (Gültigkeit: 12 Monate)
- › **Zusätzlich** wird eine **Monatsvariante** im Preisverhältnis 12:10 angeboten

### Berechtigte Zielgruppe

- › Schüler/-innen allgemeinbildender und berufsbildender Schulen
- › Sonstige Auszubildende
- › Freiwilligendienstler/-innen (alle Varianten)
- › Studierende (ohne Semesterticket)
- › ... wenn **mindestens Ausbildungs- oder Wohnort in Schleswig-Holstein** liegen (oder natürlich beides)
  - Liegt mindestens Wohn- oder Ausbildungsort in Schleswig-Holstein, können auch *beide* im hvv liegen

### Nutzerzahl

- › 77 T Personen im Gebiet des SH-Tarifs werden die Bildungstickets nutzen, darunter 60 T Abonnenten. 17 T Personen kaufen mindestens eine BT-Monatskarte im Jahr. Dies entspricht 39 % der im eigentlichen SH-Tarif (nicht hvv-Gebiet) wohnenden 196 T Schüler/-innen allgemein- und berufsbildender Schulen

### Bisherige Ausbildungszeitkarten im SH-Tarif

- › Werden **komplett aufgelassen**, auch wenn je Monat günstiger als Bildungsticket (kleine Preisstufen)
- › Ein **Wochenkarten-Angebot** erfolgt damit künftig **nicht mehr**.

# Nachfolgend werden die qualitativen Modellierungsergebnisse zusammenfassend dargestellt

## Beschreibung

- › **Referenzkalkulation** erfolgt für **30 € pro Monat** (in der Abo-Variante) bzw. 36 € (Monatskarte)
- › Der **Mehrwert** der Bildungstickets liegt hauptsächlich in der **Ermöglichung von Freizeitfahrten**
  - Tatsächlicher **Mehrwert** für Ausbildungszwecke bei Auszubildende mit **zwei Pendelwegen** (zur Berufsschule, zum Ausbildungsbetrieb), die künftig beide Wege mit einem Ticket abbilden können
  - Weiterer **Mehrwert bei Schulausflügen und -exkursionen**, dann ebenfalls mit Bildungsticket absolvierbar
  - Ausweitung des **Geltungsbereichs** auf ganz **Schleswig-Holstein** und **Hamburg**
- › Von der Möglichkeit der freien ÖPNV-Nutzung außerhalb der Pendelrelation **profitieren** ...
  - **Schüler/-innen mit schulträgerfinanziertem Ticket**, die nun eine verbundweite Fahrtberechtigung haben sowie
  - andere **Personen in Ausbildung**, die bisher schon eine (relativ **hochpreisige**) **Zeitkarte** erworben
- › Für Personen, die für das Ausbildungspendeln keine Zeitkarte benötigen (weil sie z. B. nahe ihrer Schule wohnen), also überwiegend für die **Personen in städtischen Räumen** mit gutem Verkehrsangebot, ist das Ticket nur teilweise eine Option
- › Für einige (wenige) Personen mit **sehr kleinen Preisstufen** führt das Konzept zu Preissteigerungen

Preisliche Positionierung

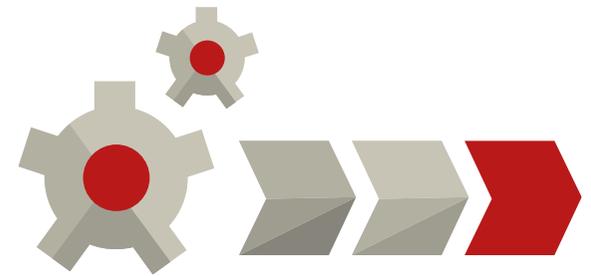
Nutzbarkeit

Profiteure

Nicht-Profitierende und Benachteiligte

Aufgrund der unterschiedlichen Datenlage sind wir bei der Abschätzung der Nachfrage- und Erlöswirkung eines landesweiten Bildungstickets dreistufig vorgegangen

- 1 > **Prognose** der Auswirkungen für Binnenverkehre in den „reinen SH-Tarif-Kreisen und kreisfreien Städten“ sowie der ein- und ausbrechenden Verkehre (ebenfalls SH-Tarif) in den / aus dem hvv und in das / aus dem Gebiet des VG SF
- 2 > **Grobabschätzung** der Auswirkungen auf Verkehre innerhalb der zum hvv gehörigen Kreise Schleswig-Holsteins und zwischen diesen und Hamburg im hvv Tarif
- 3 > Gesamthafte Abschätzung für den vollständigen SH-Tarif-Raum (SH inkl. **Grobabschätzung** bzgl. der Binnenverkehre im ehemaligen VG SF-Gebiet sowie des hvv-Raums, soweit dort der SH-Tarif gilt)



Eine Umsetzung des BT-Konzepts zu 30 € / 36 € würde im SH-Tarif-Raum von 2019 (ohne Binnenverkehr VGFS) Mindererlöse von 16 Mio. € p. a. nach sich ziehen<sup>1</sup>

**Erläuterung**

- > Bei einer Aufgabe der bisherigen Ausbildungszeitkarten rechnen wir mit insgesamt **60 T Bildungsticket-Abos** (Jahreswert)
- > Zusätzlich würden **100 T Bildungsticket-Monatskarten** abgesetzt
- > Der **Bartarif** nimmt einerseits ab (Fahrten im BT abgedeckt), andererseits zu. In Summe ergibt sich ein **Delta von -1.500 T Fahrten**
- > Die Preissetzung führt nur noch bei sehr wenigen Monats- und einigen Wochenkartenkunden zu **Preissteigerungen**. Durch verbreitete **Preissenkungen** erwarten wir **+1,4 Mio. Fahrten von Neukunden**
- > Hinzu kommt eine Mehrnachfrage durch **zusätzliche Fahrten von Bestandskunden**, die nun ganzjährig ein Ticket haben, und durch mehr unternommene Verbundraumfahrten (**+3,8 Mio. Fahrten**)

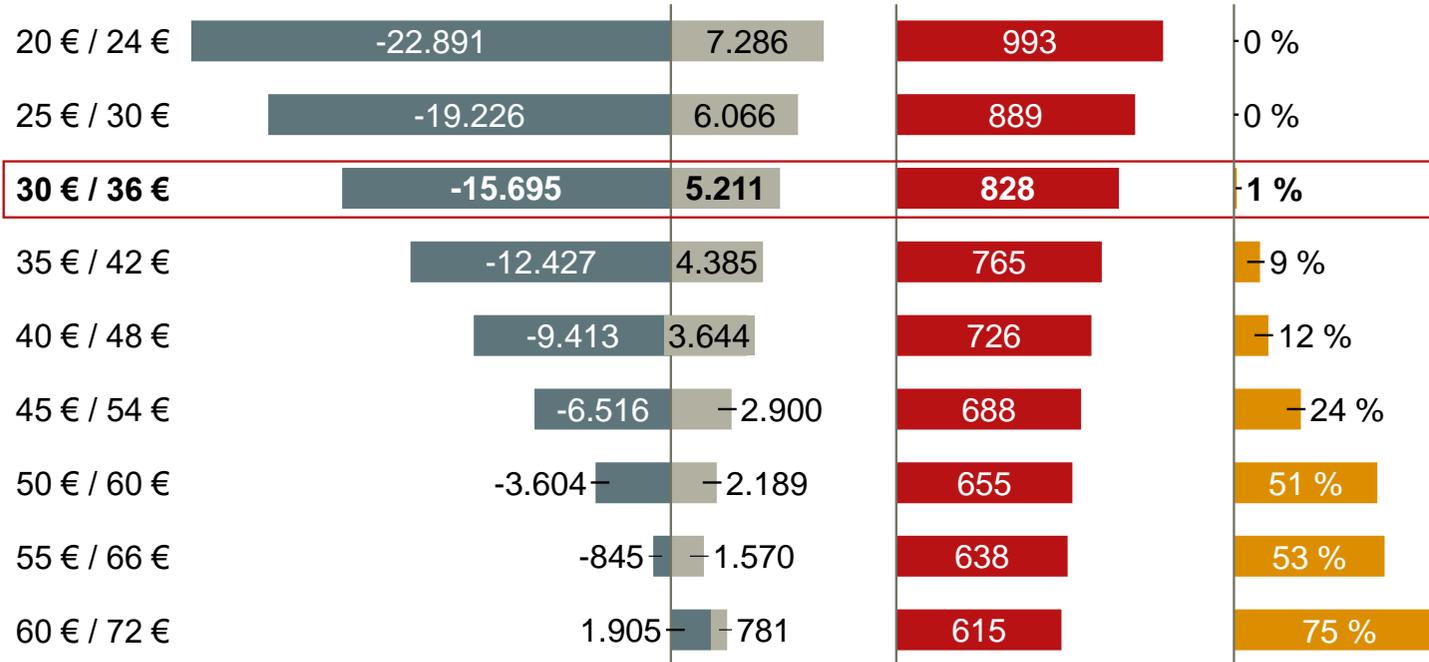
**Wirkung (brutto, inkl. MwSt.)**

Gruppe		Erlöswirkung (1.000 € brutto)	Nachfragewirkung (1.000 Fahrten)
Tarifprodukte	Einzelkarten	-7.584	-1.092
	Mehrfahrtenkarten	-170	-74
	Tageskarten	-108	-19
	Zeitkarten	0	0
	Ausbildungsverkehr	-7.832	6.396
<b>Delta insges.</b>		<b>-15.695</b>	<b>5.211</b>
<b>Delta insges. in %</b>		<b>-8,5%</b>	<b>7,1%</b>

<sup>1</sup> Hinzu kommen noch die Mindererlöse für den (seit 01.08.2022 nunmehr ehemaligen) VGFS-Raum, die wir grob auf ca. 3,2 Mio. € p. a. abschätzen, vgl. hierzu unten Folie 18).

Aus unserer Sicht ist ein Abopreis ab 35 Euro aufgrund der großen Zahl der in diesem Fall von Preissteigerungen Betroffenen politisch kaum noch durchsetzbar

Vertriebliche Mindererlöse aus VU-Sicht, Mehrnachfrage, BT-Monate, Anteil Zeitkarten mit Preissteigerungen in Abhängigkeit vom Preis (BT-Abo / BT-Monat), p. a.



© civity 2022

**Erläuterung**

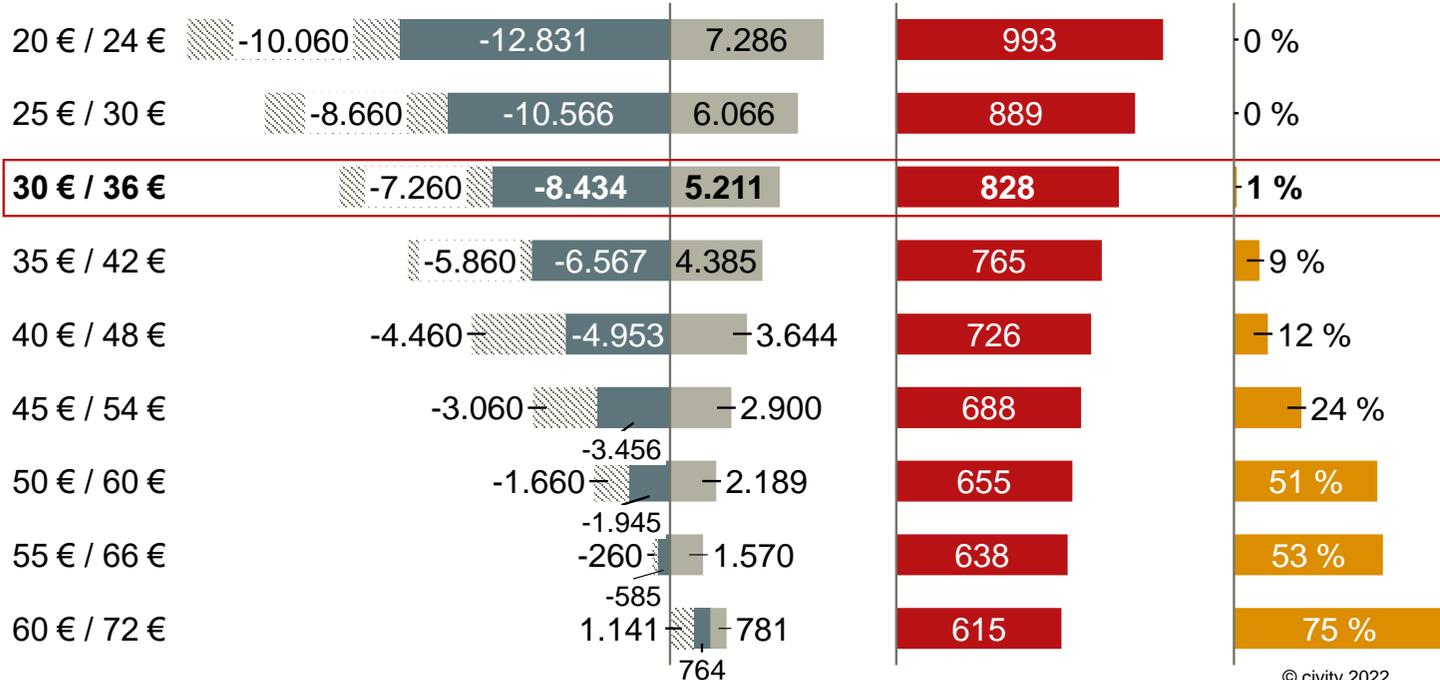
- > Die Mindererlöse und die Mehrnachfrage sind von dem Preis des Produktes abhängig
- > Sehr stark vom Preis des Bildungstickets abhängig ist auch dessen Absatz

Mindererlöse (1.000 €)
  Mehrnachfrage (1.000 Fahrten)
  Absatz BT-Abo und -Monatskarte, Monatswerte (1.000 #)
  Anteil, für den das BT teurer wird

Quelle: Analyse civity    Referenzvariante der Kalkulation

# Werden die künftig geringeren Ausgaben der Schulwegkostenträger gegengerechnet, sinkt der Finanzierungsbedarf der Gebietskörperschaften in Summe deutlich

Finanzierungsaufwand der AT, Mehrnachfrage, BT-Monate, Anteil Zeitkarten mit Preissteigerungen in Abhängigkeit vom Preis (BT-Abo / BT-Monat), p. a.



© civity 2022

Ersparnis Schulträger (1.000 €)
  Mehrnachfrage (1.000 Fahrten)
  Anteil, für den das BT teurer wird
  Zuschussbedarf verbleibend (1.000 €)
  Absatz BT-Abo und -Monatskarte, Monatswerte (1.000 #)
  Referenzvariante der Kalkulation

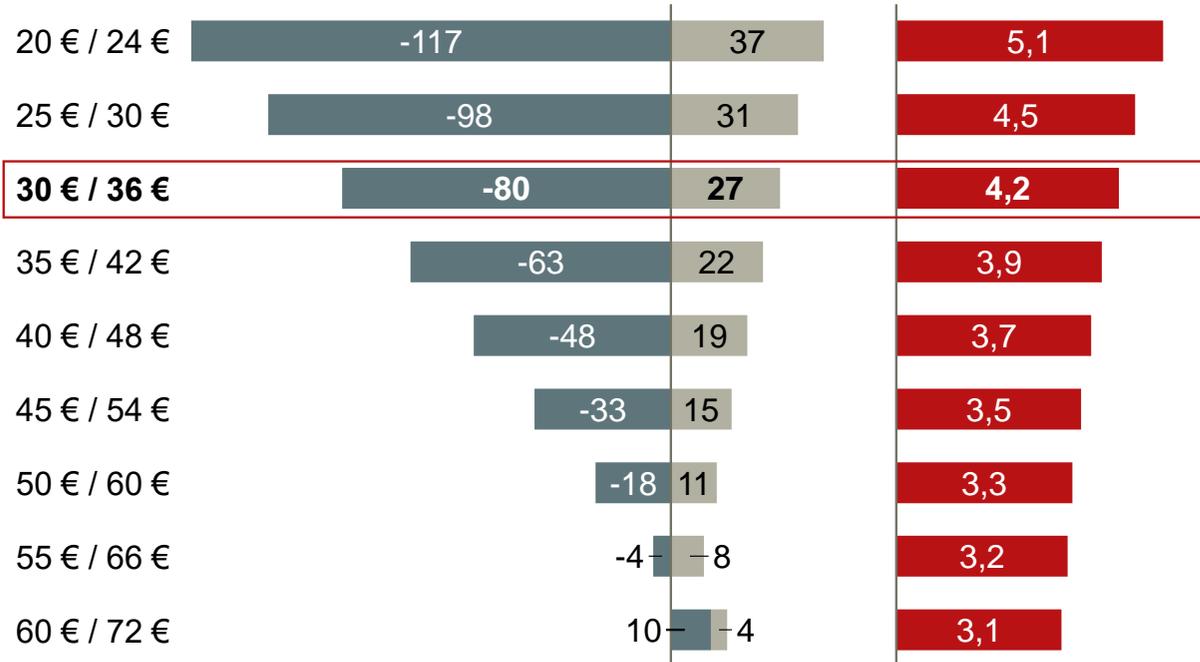
Quelle: Analyse civity

## Erläuterung

- > Die Kreise sind einerseits AT des ÖSPV, andererseits aber auch Schulträger und finanzieren in dieser Eigenschaft die Fahrtkosten der freifahrtberechtigten Schüler/-innen. In dieser Funktion profitieren sie von den sinkenden Ticketpreisen.
- > Die Mindererlöse der VU müssen andererseits von den AT ausgeglichen werden.
- > In Summe beider Elemente erhöht sich der Finanzierungsaufwand der Gebietskörperschaften um die hier dargestellten Beträge, allerdings mit deutlichen Verschiebungen zwischen den Ressorts.
- > Zwischen den ATs sind die Effekte zudem vmtl. sehr ungleich verteilt.

Je Schüler/-in betragen die vertrieblichen Mindererlöse des Bildungstickets in der Referenzvariante ca. 80 € p. a.

Vertriebliche Mindererlöse aus VU-Sicht, Mehrnachfrage, BT-Monate, je Schüler/-in in Abhängigkeit vom Preis (BT-Abo / BT-Monat), p. a.



© civity 2022

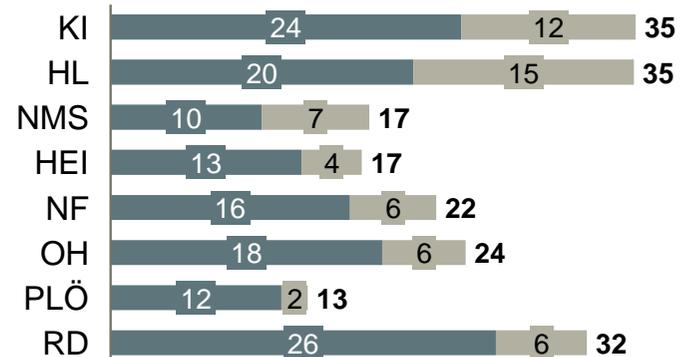
■ Mindererlöse je Schüler/-in (€)  
■ Mehrnachfrage je Schüler/-in (Fahrten)

■ Absatz BT-Monate je Schüler/-in  
□ Referenzvariante der Kalkulation

### Erläuterung

- > Überschlägige Darstellung bezogen auf Schüler/-innen allgemein- und berufsbildender Schulen mit Unschärfen:
  - Auch Auspendler aus hvv-Gebiet sind berechtigt
  - Auch Studierende, Freiwilligendienstler und andere Auszubildende sind berechtigt

### Schüler/-innen nach Städten und Kreisen (1.000)

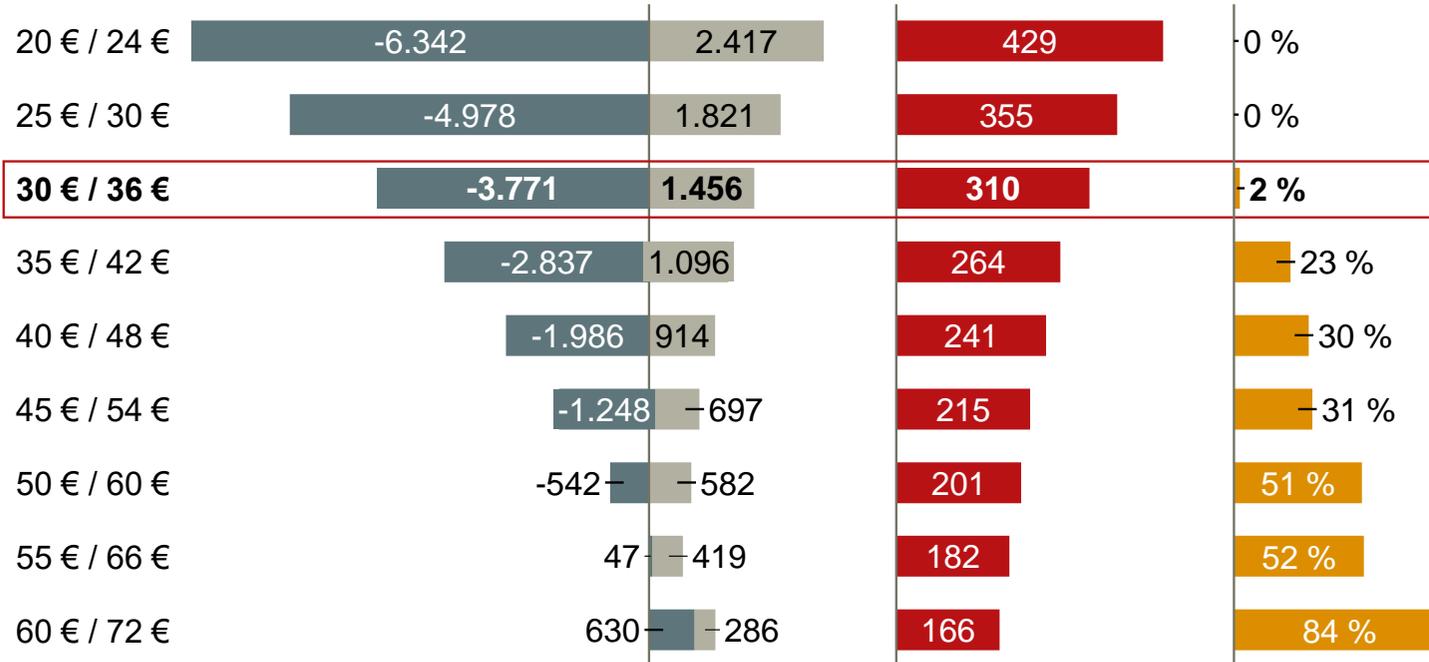


■ An allgemeinbildenden Schulen  
■ An berufsbildenden Schulen

Quelle: Analyse civity

Aufteilungsschlüssel für die Mindererlöse sind noch nicht geklärt; Bewohne:innen de <sup>1</sup> Kreises verursachen ca. -3,8 Mio. € Mindererlöse p.a. für die Verkehrsunternehmen

Vertriebliche Mindererlöse aus VU-Sicht, Mehrnachfrage, BT-Monate, Anteil Zeitkarten mit Preissteigerungen in Abhängigkeit vom Preis (BT-Abo / BT-Monat), p. a.



© civity 2022

Quelle: Analyse civity

Mindererlöse (1.000 €)
  Mehrnachfrage (1.000 Fahrten)
  Absatz BT-Abo / -Monatskarte, Monatswerte (1.000 #)
  Anteil, für den das BT teurer wird

Referenzvariante der Kalkulation

### Erläuterung

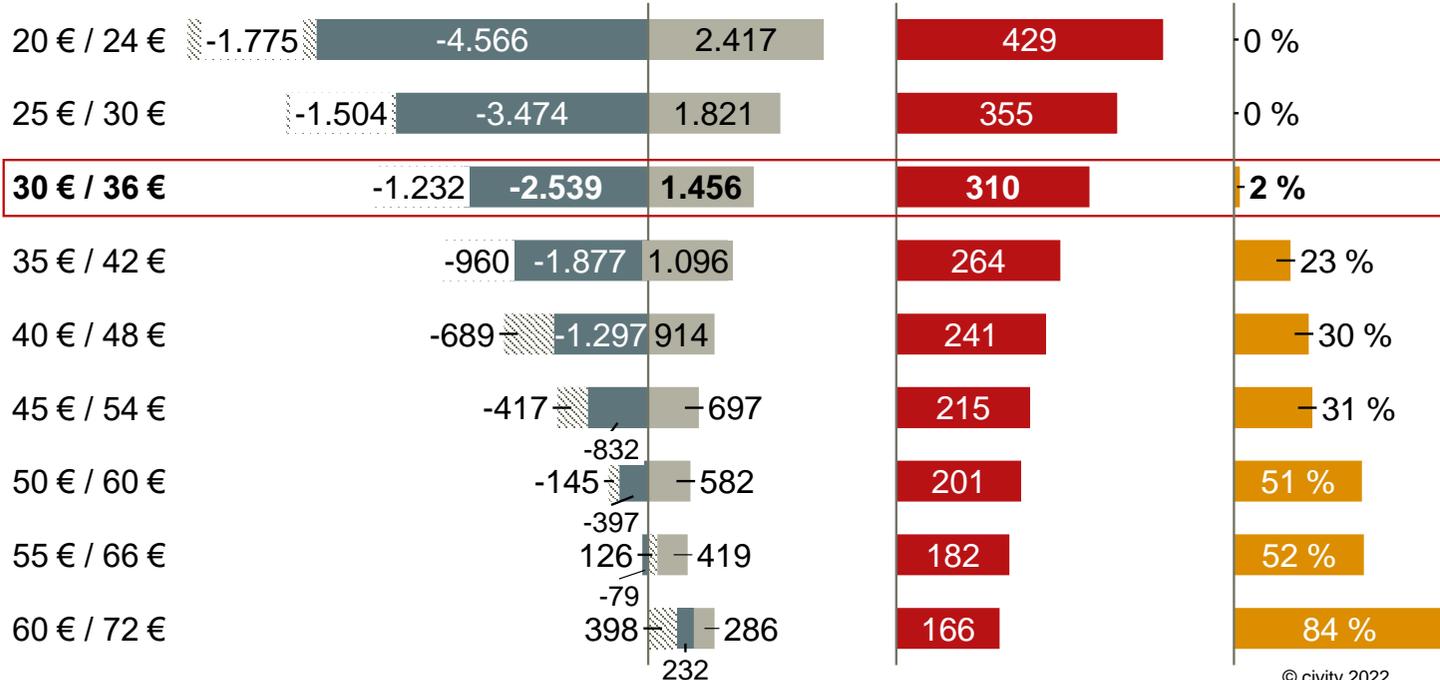
- > Die Mindererlöse und die Mehrnachfrage sind von dem Preis des Produktes abhängig
- > Sehr stark vom Preis des Bildungstickets abhängig ist auch dessen Absatz.
- > Beim Preis der Referenzvariante sehen wir noch ca. -3,8 Mio. € p.a. Mindererlöse durch Bewohner:innen des Kreises RD-ECK

### Schlüsselbildung offen!

- > Aufteilungsschlüssel für Mindererlöse zwischen den Aufgabenträgern sind noch offen
- > Hier überschlägig dargestellt: Mindererlöse verursacht durch Kreisbewohner:innen

Werden die künftig geringeren Ausgaben der Schulwegkostenträger gegengerechnet, sinkt der Finanzierungsbedarf der Gebietskörperschaften in Summe deutlich

Finanzierungsaufwand der AT, Mehrnachfrage, BT-Monate, Anteil Zeitkarten mit Preissteigerungen in Abhängigkeit vom Preis (BT-Abo / BT-Monat), p. a.



Erläuterung

- > Der Kreis ist einerseits AT des ÖSPV, andererseits aber auch Schulträger und finanziert in dieser Eigenschaft die Fahrtkosten der freifahrtberechtigten Schüler/-innen. In dieser Funktion profitiert er von den sinkenden Ticketpreisen.
- > Die Mindererlöse der VU müssen andererseits von den AT ausgeglichen werden.
- > In Summe erhöht sich der Finanzierungsaufwand der ATs in RD-ECK um die hier dargestellten Beträge (-2,5 Mio. € bei 30 €), allerdings mit deutlichen Verschiebungen zwischen den Ressorts.
- > Zwischen den ATs (Straße und Schiene) sind die Effekte zudem sehr ungleich verteilt.

Ersparnis Schulträger (1.000 €)
  Mehrnachfrage (1.000 Fahrten)
  Anteil, für den das BT teurer wird
  Zuschussbedarf verbleibend (1.000 €)
  Absatz BT-Abo und -Monatskarte, Monatswerte (1.000 #)
  Referenzvariante der Kalkulation

Quelle: Analyse civity

# Weiteres Vorgehen

03

## Weiteres Vorgehen

**Kreise/kreisfr. Städte müssen in Austausch/Verhandlungen mit dem Land und den anderen Kreisen treten**

Festzulegen ist:

1. Höhe des Ticketpreises?
2. Nach welchem Finanzierungsschlüssel werden die Kosten aufgeteilt?
3. Wer zahlt welchen Anteil?
4. Wie werden Azubis aufgeteilt?

NAH.SH kann hier eine koordinierende Rolle einnehmen.

NAH.SH kann nicht einen Finanzierungsschlüssel oder einen Ticketpreis vorschlagen  
→ wir sind all unseren Gesellschaftern verpflichtet



→ **Einführung des Bildungsticket hängt vom Erfolg und der Schnelligkeit dieser Gespräche ab.**

# Bildungsticket und Deutschlandticket

04

## Deutschlandticket als Bildungsticket

- Parallel zu den Arbeiten am BT hat die NAH.SH die Einführung eines Deutschlandtickets als Bildungstickets geprüft.
  - Kein extra Ticket, Kreise/ Land bezuschussen das Deutschlandticket.
- Diese Variante wird deutlich teurer als ein SH-Tarif Bildungsticket.
  - Deutschlandticket als BT= 28,5 Mio. Euro p. a. (Preis 30 €)
  - SH-Tarif als BT = 15,6 Mio. Euro p. a. (Preis 30 €)

Grund: ein Teil des Ticketpreises muss an eine deutschlandweite Einnahmeverteilung abgegeben werden.
- Kosten noch nicht verlässlich abschätzbar, da Einnahmeverteilung des Deutschlandtickets nicht geklärt ist.
  
- Problem:

wenn das Bildungsticket erst zum August 2024 eingeführt wird, bekommen Schüler\*innen mit einer Schulkostenträgerzeitkarte zuerst ein Jahr das Deutschlandticket (für Schuljahr 2023/24, da günstigstes Ticket), danach „nur noch“ ein Ticket für Schleswig-Holstein und Hamburg.

# Bei weiteren Fragen oder Anregungen melden Sie sich gerne!

Clara Döge

[clara.doege@nah.sh](mailto:clara.doege@nah.sh)

0431/ 660 19 - 80

Schleswig-Holstein. Der echte Norden.



**NAH.SH**

Der Nahverkehr