Eckpunktepapier „Bildungsticket/ÖPNV-Vorwegabzug“

Grundlage ist die Vereinbarung der Kommunalen Landesverbände mit der Landesregierung vom 19.9.2023. Die dort zugesagten finanziellen Mittel des Landes und der Kommunen basieren auf den Annahmen des Beratungsunternehmens der nah.sh (civity).

Dieses Papier soll ein gemeinsames Verständnis von Verkehrsministerium, Städteverband und Landkreistag beschreiben und abstrakte Eckpunkte für die nun anstehende Umsetzung skizzieren.

1. Finanzieller Rahmen durch das FAG und die ÖPNV-Finanzierungsverordnung

- Es wird zum 1.1.2024 ein neuer Vorwegabzug „ÖPNV“ im FAG normiert und mit 15 Mio. Euro im Jahr 2024, ab dem Jahr 2025 mit 20 Mio. ausgestattet.
- Die Verteilung auf die ÖPNV-Aufgabenträger erfolgt – um Verwaltungsaufwand zu sparen – pauschal über die ÖPNV-FinanzierungsVO. Der dort geltende geeinte Verteilschlüssel wird für die Verteilung der zusätzlichen Mittel für das Bildungsticket (15 Mio. in 2024, 20 Mio. ab 2025) modifiziert und ein zusätzlicher Faktor „Schülerzahl“ mit 50 Prozent berücksichtigt. Die Verteilungswirkung des Schlüssels wird nach einem Jahr überprüft und der Verteilungsschlüssel ggf. angepasst.
- Im Gegenzug sagen die ÖPNV-Aufgabenträger die Einführung eines „Bildungstickets“ zu den unten genannten Parametern zu.
- Die Schlüsselmasse wird durch Überführung der bisherigen Mittel aus dem Vorwegabzug „Konsolidierungshilfe“ sowie eine Zuführung von 5 (in 2024) bzw. 10 Mio. Euro (ab 2025) durch das Land in Summe um 20 Mio. Euro gestärkt. Diese Mittel werden von den Kommunen zur Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen eingesetzt. Für die ÖPNV-Aufgabenträger, die die Umsetzung eines „Bildungstickets“ zusagen, bedarf es keines weiteren Nachweises der Mittelverwendung. Die Mittel kommen dem Bildungsticket sowie der Aufrechterhaltung der ÖPNV-Angebote zugute.
- Legt man die Berechnungen von civity zugrunde werden seitens der ÖPNV-Aufgabenträger im Kontext der Schülerbeförderung bereits ca. 16 Mio. Euro aus Eigenmitteln eingebracht; diese stehen dem System weiterhin zur Verfügung.
- Legt man einen zusätzlichen Finanzbedarf für die Einführung des „Bildungstickets“ von ca. 20 Mio. Euro zugrunde, wird dieser Zusatzbedarf über den ÖPNV-Vorwegabzug ab 2025 zur Hälfte vom Land, zur Hälfte von der kommunalen Solidargemeinschaft aufgebracht.
- Die ÖPNV-Aufgabenträger ermitteln die durch die Zusage des „Schülertickets“ entstandenen Mehraufwände in den Jahren 2024 und 2025. Sollten die Modell-Rechnungen unzutreffend sein, werden Land und KLV klären, unter welchen Bedingungen eine Fortführung des Schülertickets erfolgt. Dies gilt auch hinsichtlich der Verteilung der Mittel auf die ÖPNV-Aufgabenträger (Evaluation).

2. Gemeinsame Zielsetzung

- Ziel ist die Einführung **eines landesweit einheitlichen Bildungstickets** (nicht: Schaffung eines „Minimalstandards“). Die ÖPNV-Aufgabenträger verfolgen daher das Ziel, bestehende Unterschiede bis zum Beginn des Schuljahres 2024/2025 vollständig abzubauen und ein einheitliches „Produkt“ anzubieten.

- Diese Zielsetzung steht im Interesse der Nutzerinnen und Nutzer, dient der Reduktion von Verwaltungsaufwand und ermöglicht eine weitgehend einheitliche operative Umsetzung (durch die Verbünde und/oder die Unternehmen).
- Ziel ist nicht die Etablierung eines neuen Produktes, sondern die Nutzung eines „subventionierten 49-Euro-Tickets“ als Bildungsticket für Schleswig-Holstein.

3. Rechtlicher Rahmen

- Die Ausgestaltung erfolgt im Rahmen des § 114 SchulG und durch die Schülerbeförderungssatzungen der Kreise.
- Es handelt sich zum Teil um gesetzlich pflichtige Aufgaben (SuS mit Anspruch auf Schülerbeförderung), zum Teil um eine freiwillige Aufgabe der ÖPNV-Aufgabenträger (alle anderen SuS).

4. Zuzahlung / Eigenbeitrag der Nutzerinnen und Nutzer bzw. Eltern

- Es wird eine Differenzierung von zwei Fallgruppen angestrebt:
 - **SuS mit Anspruch auf Schülerbeförderung** erhalten zukünftig ein 49-Euro-Ticket zum „Nulltarif“; die Kreise verzichten zukünftig, auch im Interesse der Vereinfachung und um eine möglichst einfache Abwicklung über die Verbünde zu erreichen, auf Eigenbeiträge der Eltern.
 - **SuS ohne Anspruch auf Schülerbeförderung** erhalten ein 49-Euro-Ticket für eine Zuzahlung von 29 Euro pro Monat.
- Da bei SuS mit Anspruch auf eine Eigenbeteiligung der Eltern vollständig verzichtet wird, können alle bisherigen Regelungen zu „Sozialermäßigungen“ entfallen.
- Bei SuS ohne Anspruch ist zu prüfen, ob die Zuzahlung in Höhe von 29 Euro zum Teil oder vollständig als sog. „BuT-Leistung“ anerkannt und erstattet werden kann (Hinweis: dies erfolgt außerhalb des hier beschriebenen Rahmens und außerhalb des Systems „Schülerbeförderung/Bildungsticket“)

5. Erfasste Schülergruppen

- SuS an allgemeinbildenden Schulen (Grund- und weiterführende Schulen, einschl. Oberstufe)
- SuS an Förderzentren
- SuS ohne Arbeitgeber an berufsbildenden Schulen
- SuS an dänischen Schulen
- SuS an anerkannten Ersatzschulen (*Hinweis: da diese SuS keinen Anspruch auf Schülerbeförderung haben, erhalten sie ein 49-Euro-Ticket nur bei Zuzahlung von 29 Euro*)
- *[SuS die freigestellte Schülerverkehre nutzen (Hinweis: hier wird der Anspruch auf Schülerbeförderung bereits über den freigestellten Verkehr erfüllt, sodass diese SuS ein Bildungsticket nur bei Zuzahlung von 29 Euro erhalten können)] → noch zu klären*

6. Operative Umsetzung

- Es wird eine landesweit einheitliche Umsetzung unter Nutzung der bisherigen Vertriebsstrukturen der Nah.SH und des HVV angestrebt.

- Hierzu wird ein Produkt „Bildungsticket SH“ geschaffen, welches unmittelbar durch die SuS bei den Verkehrsverbänden/Unternehmen buchbar ist.
- Es werden zwei unterschiedliche Modelle angeboten
 - Für SuS mit Anspruch: Buchung ohne Zuzahlung/Eigenbeitrag
 - Für SuS ohne Anspruch: Buchung mit Zuzahlung von 29 Euro.
- Die Kreise/Schulträger liefern den Verbänden/Unternehmen Listen aller vom Bildungsticket erfassten SuS zu; hierbei wird differenziert nach SuS mit Anspruch und SuS ohne Anspruch (*Hinweis: hier bedarf es einer datenschutzrechtlichen Prüfung oder einer alternativen technischen Ausgestaltung, z.B. durch Zuweisung individueller Codes an alle SuS, die diese bei der Buchung angeben*)
- technisch ist sicherzustellen, dass das 49-Euro-Ticket, welches nur als Abo ausgegeben wird, jedenfalls was die „Subvention“ angeht, zeitlich befristet wird.
- Die Verbände/Unternehmen erhalten jeweils einen finanziellen Ausgleich (49 oder 20 Euro) vom jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger erstattet; es wird eine weitgehend automatisierte und digitale Abwicklung angestrebt.

7. Zeitliche Perspektive

- Die Vereinbarung legt einen Starttermin zum 1.4.2024 fest.
- Diese Zielsetzung wird verfolgt; es ist aber davon auszugehen, dass eine vollständige Umsetzung – auch mit dem Ziel der Angleichung der Bedingungen in allen Kreisen – erst zum Beginn des Schuljahres 2024/2025 erfolgen wird.
- Die bestehenden Angebote der ÖPNV-Aufgabenträger werden aufrechterhalten und ggf. – unter Berücksichtigung des Ziels einer einheitlichen Lösung zum Schuljahr 2024/2025 – weiterentwickelt. Dies ermöglicht einen „schleichenden Übergang“ und gewährleistet, dass ein großer Anteil der begünstigten SuS bereits zum 1.4.2024 über ein entsprechendes Angebot verfügt.