



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Der Hauptgeschäftsführer

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Schnellbrief 165/2023

An die
Mitgliedsstädte und -gemeinden

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
E-Mail: info@kommunen.nrw
Internet: www.kommunen.nrw

Betreff: Deutschlandticket und Schulverkehr

Ansprechpartner:
Hauptreferent Assessor Dr. iur. Jan Fallack, LL.M.
Durchwahl 0211 • 4587-209
Persönliche E-Mail: jan.fallack@kommunen.nrw

01.06.2023

Deutschlandticket und Schulverkehr

im Anschluss an den diesjährigen Schnellbrief Nummer 143 vom 17.05.2023 übersenden wir hiermit den als **Anlage 1** beigefügten Entwurf eines Fördererlasses der Landesregierung betreffend die Einführung des Deutschlandtickets im NRW-Schulverkehr und die als **Anlage 2** beigefügte Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände mit der höflichen Bitte um Kenntnisnahme. Der Entwurf beinhaltet im Wesentlichen Folgendes:

- Für die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler können die Städte und Gemeinden in ihrer Funktion als Träger der öffentlichen Schulen das Deutschlandticket zum aktuellen Preis in Höhe von 49,- Euro beziehen. Dieser günstige Preis ist eine Folge des (zunächst) sehr hohen Kostenbeitrags des Bundes. Natürlich bedarf es für diese Maßnahme an sich keiner Zwischenschritte seitens des Landes. Die Zielrichtung des Erlasses soll es vielmehr sein, die auf Seiten der Schulträgerkommunen zu erwartenden Einsparungen „im System zu halten“.
- Der maßgebliche Hebel hierfür ist die Versorgung der nicht freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler. Jene sollen das Deutschlandticket ebenfalls beziehen können, und zwar zu einem Preis in Höhe von 29,- Euro. An diesem Punkt käme die Landesförderung zum Zuge: Unter der Voraussetzung, dass die Schulträgerkommunen ihre Einsparungen bei den freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schülern sowie die bei jenen weiterhin zu erhebenden Eigenanteile zum Zwecke der Versorgung der nicht freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler in einen regionalen Topf einzahlen, würde das Land die insoweit gegebenenfalls noch verbleibenden Mehrkosten übernehmen.
- Die Förderung wird zunächst für das Schuljahr 2023/2024 bereitgestellt.

Die Entscheidung über die Annahme des Förderangebots ist eine Angelegenheit der freiwilligen Selbstverwaltung in den Städten und Gemeinden! Es besteht keine rechtliche Verpflichtung zu einer Änderung des derzeit vor Ort praktizierten Systems des Schulverkehrs.

Diesen Schnellbrief und weitere tagesaktuelle Informationen, Gesetzesvorlagen und -texte, Mustersatzungen und -dienstweisungen etc. aus dem kommunalen Bereich finden Sie im kostenlosen Intranet des StGB NRW. Die Zugangsdaten hierfür erhalten Sie im Hauptamt Ihrer Kommune.

Im Rahmen einer Videoschaltung mit dem Landesminister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr – Herrn Oliver Krischer – am 26.05.2023 haben wir die Anliegen der kreisangehörigen Kommunen erneut akzentuiert. Gerne fassen wir die besprochenen Punkte kurz zusammen:

- Unser Verband wendet sich entschieden gegen die Auflegung immer neuer Förderprogramme. Wenn die Städte und Gemeinden nach dem Willen des Bundes beziehungsweise des Landes Aufgaben wahrnehmen sollen, muss dies verbindlich geregelt und auf der Kostenseite durch unmittelbare Mittelzuflüsse kompensiert werden.
- Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kommunen haben ihre Belastungsgrenze erreicht. Schon jetzt ist die Vielzahl der laufenden Förderprogramme nicht mehr zu bewältigen. Es ist nicht zielführend, wenn das kommunale Personal angesichts eintretender Überforderung resigniert oder erkrankt. Dies gilt umso mehr, als die Personalgewinnung angesichts des Kräftemangels von Tag zu Tag schwieriger wird.
- Es steht nicht in Zweifel, dass die Einführung des Deutschlandticket von vernünftigen Erwägungen getragen ist. Aus Sicht der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in NRW stellt sich die Situation allerdings so dar, dass das Deutschlandticket den ÖPNV vor allem dort weiter voranbringt, wo er aufgrund eines gut ausgebauten Angebots ohnehin bereits attraktiv ist. Im ländlichen Raum kann von gut ausgebauten Angeboten jedoch vielerorts keine Rede sein. Bund und Land sind der verfassungsrechtlichen Zielsetzung der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse verpflichtet. Vor diesem Hintergrund sollte die Einführung des Deutschlandticket mit einer Offensive zum beschleunigten Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum einhergehen.
- Die Grundlage des Fördererlasses bilden die Beschlüsse aus den Besprechungen des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 02.11.2022 und vom 08.12.2022. Danach ist die Finanzierung des Deutschlandticket ab dem Jahr 2025 nicht gesichert. Dementsprechend besteht für die Schulträgerkommunen keine mittel- und langfristige Planungssicherheit. Dies gilt bereits mit Blick auf die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler und erst recht mit Blick auf die nicht freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler.
- Es ist fraglich, welche unmittelbaren finanziellen Auswirkungen die Annahme des Förderangebots für die Schulträgerkommunen hätte. Nicht ernsthaft fraglich ist derweil, dass der Preis des Deutschlandticket nicht lange bei 49,- Euro pro Monat verharren dürfte – es wird in Zukunft teurer werden. Unter der Prämisse, dass Bund und Land sich möglicherweise zu einer (vollständigen) Übernahme nicht bereitfinden würden, könnten die Schulträgerkommunen dann vor eine unangenehme Entscheidung gestellt werden: Einschränkung der den Schülerinnen und Schülern zur Verfügung gestellten Leistungen oder (anteilige) Übernahme der Mehrkosten.
- Die Landesebene hätte es in der Hand, den Schulträgerkommunen Planungssicherheit zu geben. Ein adäquates Mittel wäre die Einführung einer entsprechenden Regelung in der Verordnung zur Ausführung des § 97 Abs. 4 Schulgesetz (Schülerfahrkostenverordnung - SchfkVO). Mit dieser Aufgabenzuweisung müsste ein Belastungsausgleich nach dem Gesetz zur Regelung eines Kostenfolgeabschätzungs- und eines Beteiligungsverfahrens gemäß Artikel 78 Abs. 3 der Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen (Konnextitätsausführungsgesetz - KonnexAG) verbunden werden. Im Übrigen spricht für eine Anpassung der SchfkVO auch der Umstand, dass die Einführung des Deutschlandticket im Schulverkehr wahrgenommene Unwuchten im Verhältnis zwischen Schulträger- und Wohnortkommunen weiter zu verschärfen droht.

- Unser Präsidium hat sich – unterstützt durch die zuständigen Fachausschüsse – im Rahmen seiner 212. Sitzung am 13.02.2023 in Kamen und im Rahmen seiner 213. Sitzung am 11.05.2023 in Münster (LWL) mit dem Themenkomplex „Deutschlandticket und Schulverkehr“ beschäftigt und diesbezügliche Beschlüsse gefasst. Jene bilden den für die Geschäftsstelle maßgeblichen Handlungsrahmen. Danach soll eine Einführung des Deutschlandticket in den Schulverkehr nur dann erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass die Städte und Gemeinden dauerhaft von etwaigen Mehrkosten freigehalten werden. Zudem soll die Einführung in den Schulverkehr nicht an das Schuljahr 2023/2024 gebunden sein. Weitere Einzelheiten können Sie bei Bedarf dem oben genannten Schnellbrief Nummer 143 entnehmen.

Für die Entscheidung über die Annahme des Förderangebots wird nach hiesiger Auffassung in der Regel der Rat zuständig sein. Das Landesministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBD NRW) hat mit E-Mail vom 31.05.2023 dazu weiter Folgendes mitgeteilt:

Eine Notwendigkeit für eine abstrakt-generelle Ergänzung des Erlassentwurfes wird nicht gesehen. Was die Entscheidungskompetenzen der Räte und Ausschüsse und die möglichen Verfahrensläufe angeht, darf davon ausgegangen werden, dass die Kommunen auf Grundlage der kommunalverfassungsrechtlichen Vorgaben und der örtlichen Zuständigkeitsordnungen rechtlich zutreffende und zeitlich angemessene Entscheidungspfade erkennen und verfolgen werden. Insbesondere was die Zulässigkeit von Dringlichkeitsentscheidungen angeht, sind die Kommunen mit den entscheidungserheblichen Kriterien aus anderen Zusammenhängen (insb. Corona) hinreichend vertraut, sodass neue Hinweise hierzu weder möglich sind, noch angezeigt erscheinen. Vor diesem Hintergrund wird von der Ergänzung um eine Entscheidungshilfe in diesem Sinne abgeraten.

Bitte richten Sie Rückfragen betreffend die **Gemeindeverfassung** an das Dezernat I (Beigeordneter Andreas Wohland – 0211/4587-223 oder andreas.wohland@kommunen.nrw – und Referentin Christiane Bongartz – 0211/4587-226 oder christiane.bongartz@kommunen.nrw). Für weitere Rückfragen zum **Deutschlandticket im Schulverkehr** steht Ihnen das Dezernat IV (Beigeordneter Claus Hamacher – 0211/4587-220 oder claus.hamacher@kommunen.nrw) zur Verfügung. **Sonstige Fragen zum Deutschlandticket** nimmt das Dezernat III (Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand – 0211/4587-241 oder horst-heinrich.gerbrand@kommunen.nrw – und Hauptreferentin Cora Ehlert – 0211/4587-233 oder cora.ehlert@kommunen.nrw) gerne entgegen.

Ich hoffe, Sie für den Augenblick gut informiert zu haben.

Es grüßt Sie herzlich

Ihr

Christof Sommer

Anlagen:

1. Entwurf eines Fördererlasses mit Bearbeitungsstand 24.05.2023
2. Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 24.05.2023

Hinweise

zum Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler in Nordrhein-Westfalen

Gem. RdErl. d. Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, d. Ministeriums für Schule und Bildung u. d. Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

v. xx.xx.2023

1 Allgemeines

Die dauerhafte Bindung der Schülerinnen und Schüler an den öffentlichen Personennahverkehr ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung. Das Deutschlandticket bietet allen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs deutschlandweite Mobilität zu einem günstigen Preis. Auch Schülerinnen und Schüler sollen hiervon profitieren und bei Nutzung des ÖPNV für den Schulweg nach der Schülerfahrkostenverordnung Freifahrtberechtigte durch den Schulträger ein Deutschlandticket erhalten oder dies als Selbstzahlende zu einem vergünstigten Preis von 29 Euro erwerben können. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur weiteren Verbesserung der Mobilität der Schülerinnen und Schüler, die damit schon frühzeitig die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs kennenlernen. Die Entscheidung über die Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler obliegt den örtlichen Schulträgern.

2 Finanzielle Grundlagen

Die Absenkung der Ticketpreise auf 49 Euro wird von Bund und Ländern finanziert. Des Weiteren werden die Ausgleichsleistungen nach § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) weiterhin zur Finanzierung der Ausgangspreise der bisherigen reduzierten Tickets des Ausbildungsverkehrs verwendet. Die Reduzierung des Ticketpreises auf 29 Euro für Selbstzahlende wird aus

a) den bisherigen Aufwendungen der öffentlichen und privaten Schulträger für die Fahrkostenerstattung nach § 97 Absatz 1 SchulG2 i.V.m. der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO)³ die den Betrag von 49 Euro übersteigen,

b) den im Falle der bisherigen Erhebung auch weiterhin von den Freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schülern gem. § 97 Abs. 3 SchulG i.V.m. SchfkVO erhobenen Eigenanteilen und

c) falls die Mittel nach lit. a) und lit. b) nicht für die Finanzierung aller Selbstzahlertickets ausreichen durch zusätzliche Mittel des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert.

3 Modell Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler

Teilnehmende Schulträger geben an die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler Deutschlandtickets aus. Die den Betrag von 49 Euro übersteigenden Gelder werden als Ergänzung zu den bisher geltenden Schülerticketverträgen über die Unternehmen an die Verkehrsverbände bzw. Tariforganisationen abgeführt. Aus diesen Mitteln wird auf Ebene der Verkehrsverbände bzw. der Tariforganisationen ein Deutschlandticket für Selbstzahlende zum Preis von 29 Euro ausgegeben. Beziehen können dieses Ticket ausschließlich Schülerinnen und Schüler an Schulen von am Modell teilnehmenden Schulträgern. Sollten die auf Ebene des Verkehrsverbundes bzw. der jeweiligen Tariforganisation nach Nr. 2 lit. a) und lit. b)

vorhandenen Mittel für die Reduzierung aller ausgegebenen Selbstzahlertickets nicht ausreichen, gleicht das Land Nordrhein-Westfalen gem. Nr. 2 lit. c) die entstehende Differenz aus. Schulträger, die bislang weniger als 588 Euro pro Jahr für freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler zahlen, können am Modell teilnehmen, wenn sie die Differenz zum Preis von 49 Euro pro Monat für 12 Monate aus eigenen Mitteln zuzahlen.

4 Hinweise

Zur Erleichterung der örtlichen Entscheidungsfindung sowie der Rechtssicherheit der beteiligten Schulträger, Verkehrsunternehmen sowie der Verkehrsverbände und -gemeinschaften werden folgende Hinweise gegeben. Bei der Erarbeitung haben die kommunalen Spitzenverbände, die Spitzenverbände der Verkehrsunternehmen sowie Verkehrsverbände aus den Ballungsgebieten und dem ländlichen Raum mitgewirkt.

4.1 Schülerfahrkosten nach § 97 SchulG

4.1.1 Die Entscheidung über die Abnahme des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler trifft der Schulträger gemäß § 3 SchfkVO. Es besteht auch die Möglichkeit, die Abnahme auf Schülerinnen und Schüler bestimmter Schulformen (z.B. nur weiterführende Schulen) zu begrenzen.

Dabei bezieht der Schulträger die bisher nach Maßgabe des § 97 SchulG und der SchfkVO für die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler aufgebrauchten Mittel in die Finanzierung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler ein, d.h.

- für öffentliche Schulen werden die nach der SchfkVO errechneten Beträge von den kommunalen Schulträgern, für staatliche Schulen vom Land erbracht,
- soweit Schulen in freier Trägerschaft (Ersatzschulen) sich beteiligen, werden den Schulträgern die Beträge nach § 106 Absatz 6 SchulG durch das Land refinanziert. Dabei sind die Einschränkungen des § 17 Absatz 1 SchfkVO durch das Haushaltssicherungsgesetz vom 17. Dezember 1998 zu berücksichtigen (Beschränkung auf den zum Besuch der nächstgelegenen öffentlichen Schule notwendigen Betrag).

Daher ist es erforderlich, bei Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler durch eine ergänzende vertragliche Regelung sicherzustellen, dass der Schulträger zukünftig für die nach dem § 97 SchulG i.V.m. der SchfkVO freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler unter Anwendung der jeweils gültigen Rechtslage die Beträge dem Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler zur Verfügung stellt, die für die Freifahrtberechtigten nach den bisher gültigen vertraglichen Regelungen hätten bereitgestellt werden müssen. Dies schließt die Erhebung und Weiterleitung von bisher Erhobenen Eigenanteilen ein. Bei Ersatzschulen ist die Refinanzierung der nach diesen Grundsätzen vereinbarten vertraglichen Leistungen durch das Land sichergestellt.

4.1.2 Entscheidet sich der Schulträger gemäß § 12 Absatz 3 SchfkVO für die Einführung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler an einer Schule, ist seine Verpflichtung zur Übernahme der notwendigen Beförderungskosten im Sinne des § 13 SchfkVO als erfüllt anzusehen. Die Ausnahmeregelungen des § 14 (Schülerspezialverkehr) und § 15 SchfkVO (Beförderung mit Privatfahrzeugen) bleiben unberührt. Voraussetzung hierfür ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung mit dem örtlichen

Verkehrsunternehmen/Verkehrsverbund/der Verkehrsgemeinschaft, die die Abnahme und Weitergabe der Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler durch ihn an die freifahrtberechtigten Schülerinnen und Schüler beinhaltet.

4.1.3 Ersatzschulträger, die bislang weniger als 49 Euro pro Ticket für freifahrtberechtigte Schülerinnen und Schüler zahlen, können am Modell teilnehmen, wenn sie die Differenz zum Preis von 49 Euro aus eigenen Mitteln selbst zuzahlen. Eine Refinanzierung der aus dem Umstieg auf das Deutschlandticket entstehenden Kosten durch das Land Nordrhein-Westfalen ist ausgeschlossen.

4.1.4 Die Verwendung der über den Preis des Deutschlandtickets hinausgehenden Zahlungen der Schulträger sowie der nach § 97 Absatz 3 SchulG in Verbindung mit § 2 Absatz 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteile zur zusätzlichen Finanzierung der reduzierten Deutschlandtickets für Selbstzahlende ist kommunalrechtlich unbedenklich. Dies gilt auch für Gemeinden mit Haushaltssicherungskonzept.

Der Schulträger kann die Eigenanteile selbst einziehen; er kann dies im Wege der Verwaltungshilfe von einem Dritten (z.B. Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund oder -gemeinschaft) durchführen lassen. Diese Eigenanteile sind als Fahrgeld an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.