

|  |                     |                                    |
|--|---------------------|------------------------------------|
| <b>Vorlage</b>   |                     | <b>Vorlage-Nr:</b> FB 68/0025/WP18 |
| Federführende Dienststelle:<br>FB 68 - Fachbereich Mobilität und Verkehr                                 |                     | Status: öffentlich                 |
| Beteiligte Dienststelle/n:   |                     | Datum: 28.05.2024                  |
|  |                     | Verfasser/in: Dez. III FB 68/300   |
| <b>Sachstand Ratsantrag "Mobilität auch bei Bonitätsproblemen", TO<br/>Antrag der Fraktion die Linke</b> |                     |                                    |
| <b>Ziele:</b>  |                     |                                    |
| <b>Beratungsfolge:</b>   |                     |                                    |
| <b>Datum</b>   | <b>Gremium</b>      | <b>Zuständigkeit</b>               |
| 13.06.2024   | Mobilitätsausschuss | Entscheidung                       |

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Der Ratsantrag gilt als behandelt.

## Finanzielle Auswirkungen

|  |    |      |  |
|--|----|------|--|
|  | JA | NEIN |  |
|  |    | X    |  |

| Investive<br>Auswirkungen                      | Ansatz<br>20xx  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>20xx | Ansatz<br>20xx ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>20xx ff. | Gesamt-<br>bedarf (alt) | Gesamt-<br>bedarf<br>(neu) |
|--|---|--------------------------------------|---|--|-------------------------|----------------------------|
|  | Einzahlungen  | 0                                    | 0   | 0  | 0                       | 0                          |
| Auszahlungen                                   | 0   | 0                                    | 0   | 0  | 0                       | 0                          |
| Ergebnis                                       | 0   | 0                                    | 0   | 0  | 0                       | 0                          |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | <i>0</i>  |                                      | <i>0</i>  |  |                         |                            |
|  | Deckung ist gegeben/ keine<br>ausreichende Deckung<br>vorhanden |                                      | Deckung ist gegeben/ keine<br>ausreichende Deckung<br>vorhanden |  |                         |                            |

| konsumtive<br>Auswirkungen                     | Ansatz<br>20xx  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>20xx | Ansatz<br>20xx ff.  | Fortgeschrieb<br>ener Ansatz<br>20xx ff. | Folge-<br>kosten (alt) | Folge-<br>kosten<br>(neu) |
|--|---|--------------------------------------|---|--|------------------------|---------------------------|
|  | Ertrag  | 0                                    | 0   | 0  | 0                      | 0                         |
| Personal-/<br>Sachaufwand                      | 0   | 0                                    | 0   | 0  | 0                      | 0                         |
| Abschreibungen                                 | 0   | 0                                    | 0   | 0  | 0                      | 0                         |
| Ergebnis                                       | 0   | 0                                    | 0   | 0  | 0                      | 0                         |
| <i>+ Verbesserung /<br/>- Verschlechterung</i> | <i>0</i>  |                                      | <i>0</i>  |  |                        |                           |
|  | Deckung ist gegeben/ keine<br>ausreichende Deckung<br>vorhanden |                                      | Deckung ist gegeben/ keine<br>ausreichende Deckung<br>vorhanden |  |                        |                           |

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| X            |                |                |                        |

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

| <i>gering</i> | <i>mittel</i> | <i>groß</i> | <i>nicht ermittelbar</i> |
|---------------|---------------|-------------|--------------------------|
|               |               |             | X                        |

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

| <i>keine</i> | <i>positiv</i> | <i>negativ</i> | <i>nicht eindeutig</i> |
|--------------|----------------|----------------|------------------------|
| X            |                |                |                        |

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

|        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)                |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)         |

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

|        |                          |   |
|--------|--------------------------|---|
| gering | <input type="checkbox"/> | unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)              |
| mittel | <input type="checkbox"/> | 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels) |
| groß   | <input type="checkbox"/> | mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)       |

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

|                                     |                         |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/>            | vollständig             |
| <input type="checkbox"/>            | überwiegend (50% - 99%) |
| <input type="checkbox"/>            | teilweise (1% - 49 %)   |
| <input type="checkbox"/>            | nicht                   |
| <input checked="" type="checkbox"/> | nicht bekannt           |

## **Erläuterungen:**

Es liegt ein Antrag der Fraktion Die Linke zur Tagesordnung zum Thema „Mobilität auch bei Bonitätsproblemen“ vor (siehe Anlage 1). Hierzu gibt es zudem einen Ratsantrag vom 27.09.2023 (siehe Anlage 2).

Die Fraktion Die Linke beantragt, dass die Verwaltung beauftragt wird, mit der ASEAG eine Lösung für Bezieher\*innen von Abo-Tickets mit Bonitätsproblemen zu finden. Im Antrag wird dargestellt, dass seitens der ASEAG Bonitätsprüfungen vor Abschluss eines Vertrags mit SEPA-Lastschriftverfahren durchgeführt werden. Hierdurch würde Menschen mit Schulden der Erwerb von Abo-Tickets erschwert. Die notwendige Verkehrswende könne entsprechend dem Antrag nur gelingen, wenn Barrieren - auch im sozialen Bereich - abgebaut werden anstatt neue zu errichten.

Zu dieser Thematik hat die Fraktion Die Linke bereits in 2023 eine Ratsanfrage gestellt, die von der Verwaltung in Abstimmung mit der ASEAG in der Ratssitzung am 07.06.2023 beantwortet wurde (siehe Anlage 3).

In der Sitzung wird mündlich berichtet.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Tagesordnungsantrag

Anlage 2: Ratsantrag 386/18

Anlage 3: Ratsanfrage vom 22.03.2023



Fraktion DIE LINKE. • Verwaltungsgebäude Katschhof • 52058 Aachen

Fraktion DIE LINKE  
im Rat der Stadt Aachen  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Räume 137 – 139  
52058 Aachen  
Telephon: 0241 / 432 7244  
fraktion.dielinke@mail.aachen.de

Ausschussvorsitzende  
Ratsfrau  
Monika Annette Wenzel  
52066 Aachen

Aachen, 21. Mai 2024

**ANTRAG ZUR TAGESORDNUNG DES MOBILITÄTSAUSSCHUSSES AM 13. JUNI 2024**  
**Sachstand „Mobilität auch bei Bonitätsproblemen“**

Sehr geehrte Frau Wenzel,

bitte setzen Sie folgendes Thema auf die Tagesordnung der Sitzung des  
Mobilitätsausschusses am 13. Juni 2024:

*Aktueller Sachstand zu unserem Ratsantrag vom 27. September 2023*  
*„Mobilität auch bei Bonitätsproblemen“*

**Begründung**

Zum Gelingen einer sozial-ökologischen Mobilitätswende ist der Abbau von Barrieren unabdingbar. In Aachen ist der Erwerb von deutlich günstigeren Abo-Tickets bei der ASEAG für Nutzer\*innen des ÖPNV mit einem negativen Schufa-Eintrag erschwert bis nicht möglich. Eine Praxis, welche die finanzielle Schieflage der Betroffenen verschlimmert statt verbessert und die nicht alle Verkehrsbetriebe so handhaben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink that reads 'L. Deumens'.

Leo Deumens

A handwritten signature in blue ink that reads 'A. Nositschka'.

Andreas Nositschka

Fraktion DIE LINKE. • Verwaltungsgebäude Katschhof • 52058 Aachen

Frau  
Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen  
Rathaus/Markt – Fax 432-8008  
52058 Aachen

Eingang bei FB01

27. Sep. 2023

Nr. 386/18

Fraktion DIE LINKE  
im Rat der Stadt Aachen  
Verwaltungsgebäude Katschhof  
Räume 137 – 139  
52058 Aachen  
Telephon: 0241 / 432 7244  
fraktion.dielinke@mail.aachen.de

Aachen, 27. September 2023

**RATSANTRAG:**

**Mobilität auch bei Bonitätsproblemen**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

der Rat möge beschließen:

*Die Verwaltung wird beauftragt, mit der ASEAG eine Lösung für  
Bezieher\*innen von Abo-Tickets mit Bonitätsproblemen zu finden.*

**Begründung**

Seitens der ASEAG und der Rurtalbus werden Bonitätsprüfungen vor Abschluss eines Vertrags mit SEPA-Lastschriftverfahren abgeschlossen.[1] Hierdurch wird Menschen mit Schulden der Erwerb von Abo-Tickets erschwert. Eine Praxis, die bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) nicht üblich ist.[2] Die notwendige Verkehrswende in unserer Stadt kann nur gelingen, wenn Barrieren – auch im sozialen Bereich – abgebaut werden anstatt neue zu errichten.

Mit freundlichen Grüßen



Leo Deumens



Nadine van der Meulen



Andreas Nositschka

**Literatur**

- [1] Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage der Fraktion „Die Linke“ vom 22.03.2023 zum Thema der Schufa-Abfragen bei Fahrkartenverkauf, hier »Zu Frage 1«
- [2] Till Eichenauer: »Deutschlandticket: Einige Anbieter machen Schufa-Abfrage – andere nicht«. Redaktionsnetzwerk Deutschland, 15.03.2023.  
<https://www.rnd.de/politik/deutschlandticket-schufa-abfrage-nicht-bei-jedem-verkehrsunternehmen-C6JX4WQZSZER7PYNR3SEW67ZWE.html>

**Stellungnahme der Verwaltung zur Ratsanfrage der Fraktion „Die Linke“ vom 22.03.2023 zum Thema der Schufa-Abfragen bei Fahrkartenverkauf**

In der o.a. Ratsanfrage wurde im Zusammenhang mit Meldungen nach denen Menschen mit negativem Schufa-Score der Kauf des 49-€-Tickets verwehrt wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Gibt es im Aachener Verkehrsverbund Schufa-Prüfungen beim Kauf von Fahrkarten?
2. Wenn ja, welche Fahrkarten betrifft dies?
3. Ist geplant, beim Verkauf von 49-€-Tickets über den AVV, Menschen mit negativem Schufa-Score auszuschließen?

Die Antworten aus Sicht des eigenen Verbundunternehmens (s.u.) gelten genauso für die Rurtalbus (Krs. Düren). Die WestVerkehr GmbH (Krs. Heinsberg) führt zwar aktuell noch keine Bonitätsabfragen durch, eine Änderung wird derzeit aber überlegt.

**Zu Frage 1:** Gibt es im Aachener Verkehrsverbund Schufa-Prüfungen beim Kauf von Fahrkarten?

Die Antwort muss im Hinblick auf die Vertriebswege der ASEAG differenziert ausfallen:

- a) Im "konventionellen" Vertrieb:  
 Seitens der ASEAG und der Rurtalbus werden Bonitätsprüfungen vor Abschluss eines Vertrags mit SEPA-Lastschriftverfahren abgeschlossen.  
 Durchführend ist dabei nicht die Schufa sondern ein anderer Dienstleister (Bürgel). Auf die Durchführung einer Bonitätsprüfung wird im Antragsformular entsprechend hingewiesen.  
 Ob noch weitere Unternehmen im AVV-Zweckverbandsgebiet Bonitätsprüfungen vor Vertragsabschluss durchführen entzieht sich der Kenntnis der ASEAG.
- b) Im "Online"-Vertrieb (Apps):  
 Sowohl in der naveo-App als auch in der movA-App wird die Zahlung über einen Finanzdienstleister abgewickelt. Finanzdienstleister führen bei der Erfassung einer Zahlart immer eine Bonitätsprüfung durch, da sie das Zahlungsausfallrisiko für die Verkehrsunternehmen übernehmen. Darüber hinaus zeigt die Erfahrung der ASEAG, die andere Branchenvertreter auch bestätigen, dass es im anonymen online-Geschäft ohne Bonitätsprüfung leider zu erheblichen Zahlungsausfällen kommt.

**Zu Frage 2:** Wenn ja, welche Fahrkarten betrifft dies?

Die Antwort muss auch hier differenziert ausfallen:

- a) Im "konventionellen" Vertrieb:  
Betroffen sind sämtliche ABO-Produkte, da diese im SEPA-Lastschriftverfahren abgebildet werden. Vor dem Hintergrund, dass eine Bonitätsprüfung für Empfänger von Sozialleistungen ggf. schwierig sein könnte, wird im Rahmen des Pilotprojektes "Mobil-Ticket im ABO" auf eine Bonitätsprüfung verzichtet. Es liegt bisher aber keine ausreichende Datenbasis vor, um belastbare Aussagen treffen zu können, ob hierdurch eine höhere Bankrückläuferquote im Vergleich zu anderen Tarifprodukten entsteht.
- b) Im "Online"-Vertrieb (Apps):  
Sämtliche Produkte im online-Vertrieb (naveo und movA) unterliegen der Bonitätsprüfung. Sofern es sich um Produkte handelt, deren Preis erst im Rahmen der Nutzung final entsteht (z.B. eezy-Tarife, Car-Sharing u.ä.), erfolgt ggf. sogar eine Vorabreservierung von Geldern.

**Zu Frage 3:** Ist geplant, beim Verkauf von 49 €-Tickets über den AVV, Menschen mit negativem Schufa-Score auszuschließen?

Das Deutschlandticket ist ein Abo-Produkt wie alle anderen auch. Insofern wird die ASEAG die bisherigen Regeln auch anwenden wie zuvor. Das heißt auch, dass den Kunden die Möglichkeit geboten werden wird, als sogenannter Jahreszahler durch entsprechende Vorauszahlung das Deutschlandticket zu erwerben.

Auf die ggf. bestehende Problematik der Bonität von Empfängern von Sozialleistungen in Kombination mit einem ABO-Produkt wurde seitens der ASEAG und weiterer Verkehrsunternehmen in NRW, u.a. im LAK Nahverkehr NRW, hingewiesen.

Dies wird besonders zum Tragen kommen, falls die Landesförderung NRW der regionalen Sozialtickets (überwiegend als Monatskarten verkauft) in ein gefördertes "Sozial-Deutschlandticket-Abo" umgeleitet wird.