

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	05.07.2022	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	15.07.2022	öffentlich	Beschlussfassung

## Landesweites Jugendticket

### I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag,

1. Die Einführung des Landesweiten Jugendtickets und die Mitfinanzierung unter den in der Vorlage genannten Rahmenbedingungen zum 01.03.2023 zu beschließen.
2. Die Änderungen im VVS-Tarifangebot für den Ausbildungsverkehr zum 01.03.2023 zur Kenntnis zu nehmen.
3. Den unter Ziffer 5 der Vorlage genannten Eckpunkten zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung zuzustimmen.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

#### 1. *Hintergrund*

Wichtiger Bestandteil im Koalitionsvertrag 2021 - 2026 von Bündnis 90/Die Grünen und CDU sind die Themen „Nachhaltige Mobilität“ und „Klimaschutz“. Als ein zentrales Projekt der Landesregierung wird dabei die Einführung eines attraktiven Jahrestickets für Schüler, Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende und weitere Jugendliche zum Preis von zunächst 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtmöglichkeit in allen ÖPNV-Verkehrsmitteln („rund um die Uhr“) genannt.

Das Land hat hierfür zunächst über ein bis Ende 2025 befristetes Förderprogramm Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt. Über die angekündigte gesetzliche Verankerung ab dem Jahr 2026 ist noch rechtzeitig zu entscheiden. Sie ist politisch aber fest zugesagt.

## 2. *Eckpunkte des Landesweiten Jugendtickets (LWJT) und des Förderprogramms des Landes*

Als Ergebnis intensiver Diskussionen zwischen den kommunalen Landesverbänden, den Verbänden und dem Ministerium für Verkehr liegen mittlerweile das Förderprogramm des Landes zum LWJT sowie die Durchführungsbestimmungen vor (Anlagen 1 und 2).

Das Förderprogramm des Landes enthält dabei folgende Eckpunkte:

- ☒ Das LWJT wird als Tarifangebot des jeweiligen Verbundes eingeführt. Das Förderprogramm sieht den 01. März 2023 als Einführungstermin vor.
- ☒ Die Einführung des LWJT in einem Verbund erfolgt freiwillig und liegt im Entscheidungsbereich der jeweiligen Gremien der kommunalen Aufgabenträger (KAT) und des Verbundes. Jedoch müssen alle KAT eines Verbundes und der Verbund selbst der Einführung zustimmen.
- ☒ Das LWJT wird ausschließlich als Jahres-Abo zu einem Verkaufspreis von 365 Euro pro Jahr angeboten (bei monatlicher Abbuchung in 12 gleichen Raten), der Einstieg in das Ticket ist jederzeit möglich.
- ☒ Bezugsberechtigt sind alle Personen bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs (ohne Ausbildungsnachweis) sowie alle Personen ab dem 22. Lebensjahr bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres (mit Ausbildungsnachweis), die sich in einer Ausbildung/Studium befinden.
- ☒ Das LWJT gilt ohne zeitliche Einschränkungen verbundweit im ausgebenden Verbund sowie innerhalb des Landes Baden-Württemberg in allen Verkehrsmitteln, in denen Fahrscheine des ÖPNV anerkannt werden.
- ☒ Das Land trägt 70 Prozent der Kosten, die kommunale Seite übernimmt 30 Prozent.
- ☒ Die den Aufgabenträgern im Rahmen des § 18 Finanzausgleichsgesetz (FAG) für Zwecke der Schülerbeförderung zugewiesenen Landesmittel dürfen nicht für die Finanzierung des kommunalen Anteils am LWJT genutzt werden. Auch andere Landesmittel für die Förderung des ÖPNV (§ 28 FAG) und die Rabattierung von Tickets im Ausbildungsverkehr (§ 15 ÖPNVG Baden-Württemberg) dürfen von den KAT nicht zur Finanzierung des kommunalen Anteils verwandt werden.
- ☒ Das Jugendticket soll zunächst befristet bis zum 31.12.2025 eingeführt werden. Über die von der Landespolitik bereits vorgesehene Anschlussregelung ab dem Jahr 2026 und deren Form (Vertrag, gesetzliche Regelung) soll von Landesseite rechtzeitig entschieden werden. Im ersten Quartal 2024 wird eine Evaluation erfolgen. Dabei soll in Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung im Pilotzeitraum auch der Ticketpreis und in der

Folge die Höhe des zukünftigen Zuschussbedarfs (und damit sowohl die Höhe der Landesleistungen als auch der Leistungen der kommunalen Aufgabenträger) überprüft werden. Eine Evaluation bezogen auf einzelne Landkreise scheidet aus, da es sich um ein solidarisch getragenes Angebot im VVS handelt.

### 3. *Bewertung / Beschlussfassung Landkreistag*

Die Verwaltung sieht die Einführung des LWJT grundsätzlich positiv.

Kritisch anzumerken ist allerdings die Vorgehensweise des Landes: Es entspricht nicht unserer Vorstellung von einem partnerschaftlichen Zusammenwirken zur Umsetzung eines solchen Großprojekts, wenn die wesentlichen, v.a. finanziellen, Eckpunkte bereits vorab vom Land gesetzt werden und in weiten Teilen nicht verhandelbar sind. Zwar finanziert das Land den größeren Teil der Kosten, die kommunale Seite muss aber auch 30 Prozent der Kosten auf Dauer bringen.

Die Verbundlandkreise haben dies mehrfach gegenüber den Vertretern des Verkehrsministeriums zum Ausdruck gebracht. Insbesondere folgende Punkte waren in den Gesprächen mit dem Land maßgeblich:

Der Ticketpreis für das LWJT in Höhe von 365 Euro enthält einen Betrag in Höhe von 25,20 Euro für die landesweite Gültigkeit des Tickets, der an die BWT-GmbH abzuführen ist. Die Landkreise haben die Auffassung vertreten, dass die Kosten der landesweiten Komponente zu 100 Prozent vom Land zu tragen sind. Das Land bestand jedoch darauf, dass auch die landesweite Komponente in die gemeinsame Finanzierungsmasse aufgenommen wird und damit zu 30 Prozent von den KAT zu finanzieren ist.

- ☒ Im Zeitraum von 2022 bis 2025 soll die landesseitige Finanzierung des LWJT als Förderprogramm umgesetzt werden, erst ab dem Jahr 2026 ist die Überführung in eine gesetzliche Regelung vorgesehen. Hierzu forderten die Landkreise eine verbindliche Aussage.
- ☒ Das Land hat ausgeführt, dass Mehreinnahmen, die aus einem Fahrgastzuwachs über die Zahlen des Jahres 2019 hinaus resultieren, abgeschöpft werden. Damit würde das Land an diesen Mehreinnahmen zu 70 Prozent partizipieren, die KAT zu 30 Prozent. Diese Regelung ist – nach Auffassung der Landkreise – nur sachgerecht, sofern durch den Fahrgastzuwachs keine Taktverdichtungen/Kapazitätserhöhungen erforderlich werden. Soweit das Angebot angepasst werden muss, ist dies von den KAT zu finanzieren. Dies ist nach Ansicht der Aufgabenträger im Förderprogramm zu berücksichtigen, was aber nicht erfolgt ist.
- ☒ Das Land sieht quartalsweise Abschlagszahlungen vor. Da die Unternehmen monatliche Abschlagszahlungen erhalten, müsste die kommunale Seite in Vorleistung treten. Hier hatten wir eine Anpassung hin zu monatlichen Zahlungen gefordert, dies wurde im Förderprogramm nicht umgesetzt. Das

Problem wird noch dadurch verschärft, dass die Abschlagszahlungen des Landes nur 90 Prozent betragen. Da die Schlussabrechnung erst im Folgejahr erfolgt, müssen die dadurch fehlenden Beträge ebenfalls von den kommunalen Aufgabenträgern vorfinanziert werden.

Die Landräte in Baden-Württemberg haben diese Kritikpunkte bei ihrer Konferenz am 29.03.2022 auch nochmals deutlich gemacht. Insbesondere die Festlegungen des Landes zur Finanzierung des LWJT wurden kritisch hinterfragt. Dies gilt sowohl für die Aufteilung insgesamt (70:30) als auch für die finanzielle Beteiligung der kommunalen Seite an den Kosten der landesweiten Gültigkeit.

Auf Basis einer gemeinsamen Erklärung zur Einführung des Jugendtickets zwischen Verkehrsministerium (VM), Landkreistag, Städtetag und VDV haben die Landräte ihre Bedenken vorerst – bezogen auf die Startphase – zurückgestellt. In der Erklärung wurde die Durchführung von zwei Evaluationsphasen mit einer Grundsatzevaluation auch zur Finanzierungsverteilung zwischen dem Land und den Kommunen festgelegt. Hier wollen wir auch unsere o.g. Kritikpunkte nochmals vorbringen. Gleichzeitig hat das Land die politische Absichtserklärung zur gesetzlichen Verankerung der Finanzierungsanteile des Landes ab dem Jahr 2026 abgegeben.

Eine Einigung konnte auch bei der Bezeichnung des landesweiten Jugendtickets gefunden werden. Hier soll auf die Formulierung „365-Euro-Jahresticket“ verzichtet werden. Die Festlegung auf „genau“ 365 Euro hat sich in anderen Ländern als nicht praktikabel herausgestellt, weil Preisanpassungen über Jahre nicht möglich wären. Dem hat das Land insoweit Rechnung getragen, dass an mehreren Stellen des Förderprogramms von einem Einführungspreis gesprochen wird.

#### 4. *Alternatives Tarifangebot für den Ausbildungsverkehr im VVS*

Im Zuge der Einführung des LWJT haben wir die Möglichkeit, den Markt der Angebote im Bereich des VVS-Ausbildungsverkehrs neu zu ordnen und übersichtlicher zu gestalten. Folgende Ausbildungstarife könnten dann entfallen:

- ☒ Scool-Abo (netzweite Gültigkeit, 56,15 Euro/Monat – derzeit Regelkostenanteil Schüler in Höhe von 41,15 Euro/Monat)
- ☒ Ausbildungs-Abo (netzweite Gültigkeit, 62,50 Euro/Monat)
- ☒ Ausbildungsticket (MonatsTicket in sieben Preisstufen von 52,50 Euro bis 169,00 Euro)

Mit Einführung des LWJT gibt es für das Scool-Abo in seiner jetzigen Form keinen Bedarf mehr. Schüler\*innen fahren mit dem LWJT preisgünstiger und können zudem das Ticket für landesweite Fahrten nutzen.

Das LWJT ist jedoch als „echtes“ Jahresabonnement konzipiert, ein Aussetzen einzelner Monate ist nicht möglich. Die Verbundlandkreise sehen es daher als

sinnvoll an, den Schüler\*innen, die bisher nur für einzelne Monate ein regelmäßiges Fahrbedürfnis haben (Stichwort „Winterfahrer“), ein alternatives Ticket zum Scool-Abo bzw. zum LWJT anzubieten. Auch dieses Ticket soll ein eigenständiges Tarifangebot sein, d.h. außerhalb der Schülerbeförderungssatzungen der Landkreise angeboten werden.

Das Angebot kann von allen Fahrgästen erworben werden, die zum Kreis der Berechtigten des LWJT zählen:

- ☞ Alle unter 21 Jahren und Berechtigte des Ausbildungsverkehrs bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres
- ☞ Ausgabe als MonatsTicket mit netzweiter Gültigkeit (auf den Verbund bezogen)
- ☞ Preis 47,00 Euro

Parallel soll für Auszubildende ab 27 Jahren (z.B. Meisterschüler) ein neues Produkt eingeführt werden:

- ☞ Ticket für alle Berechtigten des Ausbildungsverkehrs im Alter ab 27 Jahre
- ☞ Ausgabe als MonatsTicket und im Abo mit jeweils netzweiter Gültigkeit
- ☞ Preise:
  - MonatsTicket: 56,00 Euro
  - monatliche Aborate: 46,67 Euro bei 12 Abbuchungen/Jahr (entspricht 560 Euro/Jahr)

Das Ticket für Auszubildende ab 27 Jahren soll auch als Jahres-Abo angeboten werden, da diese Personengruppe keinen Anspruch auf das LWJT (Jahresticket) hat. Das StudiTicket sowie der Solidarbeitrag werden wie gewohnt weiterhin angeboten. Folglich bezahlen Studierende grundsätzlich weiterhin den Solidarbeitrag, der aber auf den Preis des LWJT angerechnet wird. Studierende über 27 Jahren können statt des LWJT das StudiTicket kaufen.

#### 5. *Änderung der Satzung über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung)*

Mit der Einführung des LWJT im Verbundraum sind auch die Schülerbeförderungssatzungen der Verbundlandkreise und der LHS zwingend anzupassen.

Zu den vorgesehenen Eckpunkten der neuen Schülerbeförderungssatzung:

##### a) *ÖPNV-Monatskarten*

Durch die Einführung des LWJT steht den Schüler\*innen ein attraktives und im

Vergleich zu heute deutlich kostengünstigeres Tarifangebot zur Verfügung. Die Beibehaltung des Scool-Abos ist daher nicht mehr erforderlich.

Für Schüler\*innen, die kein Jahresticket erwerben wollen, soll mit dem neuen Ausbildungsticket eine Alternative zum Scool-Abo angeboten werden. Der vorgeschlagene Preis von 47 Euro/Monat würde nur knapp über dem heutigen Kostenanteil (ab September 2022: 42,15 Euro) liegen. Daher soll zukünftig keine Kostenerstattung / Zuschuss einzelner Monatskarten für Schüler\*innen, die Schulen in Baden-Württemberg besuchen, durch den Landkreis erfolgen. Auch zuschussberechtigte Schüler:innen nach § 1 Abs. 4 sowie § 4 Abs. 1 der Satzung (Schulort außerhalb von Baden-Württemberg) fallen unter diese Regelung zum Eigenanteil.

*b) Kostenanteil Schüler\*innen bei Einsatz von Vertragsverkehren („freigestellte Schülerverkehre“) bzw. Privat-Pkw*

Nach der derzeitigen Schülerbeförderungssatzung orientiert sich der Kostenanteil außerhalb des Scool-Abos (§6 der Satzung) derzeit an der Tarifstufe 1 des VVS für Monatskarten im Ausbildungsverkehr. Beim sog. „großen Eigenanteil“ sind dies derzeit 52,50 €/Monat bzw. beim „kleinen Eigenanteil“ 31,50 €/Monat.

Dieser Betrag wird analog für Schüler\*innen erhoben, die für den Weg zur Schule nicht den ÖPNV nutzen (können), sondern mit Fahrzeugen im sog. freigestellten Schülerverkehr (Vertragsverkehr) bzw. per Privat-Pkw befördert werden.

Hier schlagen wir vor, künftig einheitlich den Kostenanteil an den Kosten des LWJT (365 Euro) auszurichten. Dies wären bei 11 Monaten – der August bleibt weiterhin kostenfrei, da keine Beförderung angeboten wird, – 33,20 Euro monatlich.

Durch die Anpassung der Kostenanteile (alt: 52,50 Euro bzw. 31,50 €, neu: einheitlich 33,20 Euro) entstehen beim Landkreis Göppingen voraussichtlich keine Mindereinnahmen (Basis: Schuljahr 2021/2022).

*c) Erlass des Kostenanteils*

Die Schülerbeförderungssatzungen der Verbundlandkreise enthalten eine Regelung zum Erlass des Kostenanteils. In den dort genannten Fällen trägt der Landkreis neben dem Zuschuss auch den Kostenanteil der Schüler\*innen. Auch hierbei handelt es sich künftig um anrechnungsfähige Mittel auf die jeweiligen Landkreisanteile zur Finanzierung des LWJT.

Früher waren dies vor allem soziale Härtefälle, die inzwischen allerdings nahezu vollständig über die Gewährung von Leistungen nach dem Bildungs- und Teilhabepaket (BuT) durch die Sozialleistungsträger abgedeckt werden. Deshalb handelt es sich heute beim weit überwiegenden Teil der Erlassfälle um die sog. „Drittkind-Regelung“ nach § 8 Absatz 1 der Satzung. Demnach sind die Kostenanteile nur für höchstens zwei Kinder einer Familie zu tragen. Im Schuljahr 2020/2021 entstanden dem Landkreis Göppingen Kosten für die Drittkind-Regelung

in Höhe von rund 100.000 Euro.

Da es sich hier um keine Sozialregelung im eigentlichen Sinn handelt, wäre es denkbar, künftig auf diese Erlassregelung zu verzichten. Die Verwaltungen der Verbundlandkreise würden sich dennoch für die Beibehaltung der Regelung aussprechen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es durch den Umstieg vom Scool-Abo auf das LWJT zu keiner Schlechterstellung der Familien mit mehreren Schüler\*innen kommen sollte.

*Zum Vergleich: Das Scool-Abo für drei Schüler\*innen würde die Eltern – unter Berücksichtigung der Drittkind-Regelung – im Schuljahr 2022/2023 insgesamt 927,30 Euro / Jahr kosten. Beim Wegfall der Drittkind-Regelung würde der Aufwand für das LWJT für 3 Schüler\*innen bei 1.095 Euro im Schuljahr liegen.*

Die Kosten für die Beibehaltung der Drittkindregelung sind in den Mehrkosten für das LWJT bereits enthalten.

Mit Einführung des LWJT geht eine ganze Reihe von Änderungen bei den vertrieblichen Prozessen einher. So können künftig bisherige Scool-Abonnenten ihr Abocenter frei wählen. Mit den Abocentern ist daher ein Weg zu vereinbaren, wie die Drittkindregelung möglichst effizient umgesetzt werden kann.

## 6. *Bewertung und Weiteres Vorgehen*

Mit dem LWJT unternimmt das Land im Zusammenspiel mit den KAT einen wesentlichen Schritt, um den ÖPNV für die heranwachsende Generation der Schüler:innen und Auszubildenden sowie aller Menschen unter 21 Jahre attraktiver zu gestalten. Es werden deutlich positive Effekte auf die Nachfrage erwartet. Die Maßnahme ist darüber hinaus geeignet, die negativen Entwicklungen im Zuge der Pandemie zumindest teilweise auszugleichen. Die Entwicklungsziele einer „nachhaltigen Mobilität“ und des „Klimaschutzes“, die auch wichtige Leitthemen der Kreisentwicklung darstellen, werden dadurch wesentlich unterstützt.

In der Gesamtabwägung zwischen den Zusatzkosten, die *nicht* durch das Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur gedeckt werden können, und dem zu erwartenden dauerhaften Nutzen überwiegen die Vorteile aus aktueller Sicht deutlich. Durch die zweistufige Evaluation werden Risiken weitgehend abgesichert. Das LWJT leistet damit einen wichtigen Beitrag zur angestrebten Verkehrswende und der Verdoppelung der Nutzerzahlen im ÖPNV bis 2030. Die Verwaltungen aller *Verbundlandkreise vertreten daher gemeinsam die Auffassung, dem landesweiten Projekt zuzustimmen.*

Für die Kommunalen Aufgabenträger entsteht, wie bereits ausgeführt, dadurch ein höherer Aufwand, der bisher in den Finanzplanungen nicht berücksichtigt war und neu in die Haushalte 2023 ff. aufzunehmen ist.

→ Die Beschlussfassungen über die Einführung und Finanzierung des LWJT in den Gremien der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt sind noch vor der

Sommerpause auf einheitlicher Basis vorgesehen.

→ Die Beschlussfassung in den Gremien des VVS über die neuen Tarifangebote im Ausbildungsverkehr sind für den 13. Juli 2022 vorgesehen.

Im Herbst 2022 sind dann in den kommunalen Gremien ergänzend die Entscheidungen über die Anpassung der Schülerbeförderungssatzungen zu treffen.

### III. Handlungsalternative

Keine Zustimmung zur Einführung des Landesweiten Jugendtickets.

→ Damit würde die Einführung im gesamten Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart scheitern.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

#### 1. Einführung des LWJT

Da es sich beim LWJT um ein allgemeines Tarifangebot des VVS handelt, erfolgt die Finanzierung außerhalb der Schülerbeförderungssatzung.

Nach einer Berechnung des VVS – basierend auf dem Förderprogramm bzw. der Durchführungsbestimmung des Landes sowie den festgestellten Verkaufszahlen des Jahres 2019, bewertet mit den Preisen 2023 ergeben sich jährliche Kosten für die Einführung des LWJT – bezogen auf das VVS-Gebiet – in Höhe von rund 70,1 Millionen Euro (netto). Davon entfallen auf die kommunalen Aufgabenträger im VVS rund 21,0 Mio. Euro.

Aufgabenträger	rechnerischer Zuschussbedarf	Verwendung heute eingesetzter Eigenmittel	tatsächlicher Zuschussbedarf	Zuschussbedarf je Aufgabenträger
Ludwigsburg	13.750.000 €	-12.300.000 €	1.450.000 €	370.000 €
Rems-Murr-Kreis				290.000 €
Göppingen				180.000 €
Esslingen				360.000 €
Böblingen				270.000 €
LHS	7.280.000 €	-10.950.000 €	-3.670.000 €	-3.670.000 €

Abb. 1: Gesamtfinanzierung des LWJT innerhalb des VVS

Nach den Eckpunkten des Landes müssen die kommunalen Anteile (30 Prozent) für das LWJT auch rein kommunal finanziert werden. Landesmittel, die den Aufgabenträgern heute schon für Zwecke der Schülerbeförderung zur Verfügung gestellt werden, dürfen nicht für das LWJT eingesetzt werden. Mit diesen Landesmitteln werden aktuell die freigestellten Schülerverkehre und die Zuschüsse für das Scool-Abo finanziert (§ 18 FAG). Allerdings müssen die Aufgabenträger

bereits heute einen Teil der Schülerbeförderungskosten aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen, da die Landesmittel seit langer Zeit nicht mehr kostendeckend sind. Nur diese bereits heute eingesetzten kommunalen Eigenmittel können zur Finanzierung des 30 Prozent-Anteils am LWJT eingesetzt werden und reduzieren damit den notwendigen zusätzlichen Aufwand.

Das Ziel der Verbundlandkreise und der Landeshauptstadt ist – die Zustimmung der kommunalen Gremien zur Einführung des LWJT vorausgesetzt – eine gemeinsame Einführung und Finanzierung des LWJT im VVS. Eine „Insellösung“ auf Landkreisebene kann es aufgrund des Charakters als allgemein gültiger VVS-Tarif nicht geben.

Neben der Kostenteilung zwischen dem Land und der kommunalen Ebene müssen die auf das VVS-Gebiet entfallenden Kosten unter den Verbundlandkreisen als auch zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) und den Verbundlandkreisen verteilt werden.

a. Verhältnis zur Landeshauptstadt Stuttgart

Bei der Aufteilung der Kosten zwischen Landeshauptstadt und den Verbundlandkreisen kommen verschiedene Schlüssel zur Anwendung:

- Schüler nach Schulort
- Auszubildende nach Wohnort
- Studierende im Verhältnis 50:50

b. Verhältnis zwischen den Verbundlandkreisen

Wie bei anderen Finanzierungsthemen im ÖPNV und entsprechend der Solidarfinanzierung sollen die nach Abzug der Kostenbeteiligung der LHS verbleibenden Kosten zwischen den Verbundlandkreisen nach der Einwohnerzahl verteilt werden.

Soweit Landkreise über ihre Schülerbeförderungssatzungen weitere Zuschüsse zur Verbilligung des LWJT gewähren, erfolgt die Finanzierung dieses Aufwands außerhalb der Solidarität.

Unter den vorgenannten Rahmenbedingungen ergeben sich für den Landkreis Göppingen für die Einführung des LWJT Mehrkosten in Höhe von jährlich rund 0,18 Mio. Euro. Bei dieser Berechnung wurde davon ausgegangen, dass der Vertrieb des Scool-Abos zum 1.3.2023 eingestellt wird.

Für die Erstattung der aus der Einführung des LWJT entstehenden und den Verkehrsunternehmen auszugleichenden Einnahmeverluste ist eine entsprechende vertragliche Regelung vorgesehen. Dies wird derzeit noch geprüft. Sollte für die Abwicklung eine Allgemeine Vorschrift erforderlich sein, müsste diese noch im laufenden Jahr durch die Kreistage verabschiedet werden.

## 2. Einführung eines alternativen Tarifangebots für den Ausbildungsverkehr im VVS

Die aus dem tariflichen Zusatzangebot (siehe Ziffer II. 4 der Vorlage) entstehenden finanziellen Auswirkungen sind in dem genannten Betrag enthalten.

Die zusätzlich benötigten Mittel von 150.000 € (2023) bzw. 180.000 € ab dem Jahr 2024 sind im Haushalt unter PSK 2140010000 44290800 zur Verfügung zu stellen.

Die Einführung des LWJT ist in der mittelfristigen Finanzplanung des Landkreises bisher nicht berücksichtigt. Es handelt sich auch in diesem Fall um eine neue Freiwilligkeitsleistung, die nicht aus dem Budget des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur gedeckt werden kann und daher zusätzlich in die Haushalte ab 2023 ff. aufzunehmen ist.

Die Kämmerei weist darauf hin, dass eine Ausweitung von Freiwilligkeitsleistungen im Widerspruch zu den Grundaussagen des Finanz-konzeptes 2030 steht und bedingt, dass weitere Mittel gebunden werden, die im Rahmen der strategischen Ausrichtung der Kreisfinanzen nicht mehr für Gegensteuerungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Um das Angebot zu sichern, müssen die erforderlichen Haushaltsmittel in den nächsten Jahren zuverlässig zur Verfügung gestellt werden.

## V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft von Schule und Beruf	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft von Freizeit und Sport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Jugend	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat