

## **Förderprogramm Landesweites Jugendticket Baden-Württemberg**

### **Anlage 1: Durchführungsbestimmung zur Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets**

Stand: 20. April 2022

Um das Verständnis der Durchführungsbestimmung zu erleichtern und die Beantwortung von Fragen im Rahmen der Gremienbefassung zu erleichtern, gliedert sich diese Durchführungsbestimmung in 3 Teile. In Teil 1 wird durch einen Fließtext die Logik der Berechnung des Nachteilsausgleichs erklärt. Teil 3 beinhaltet die für die Berechnung maßgebliche mathematische Darstellung. Teil 2 kombiniert als Bindeglied zwischen Textfassung und mathematischer Darstellung um die Formel inhaltlich nachvollziehbar zu machen. Zur einfacheren Nachvollziehbarkeit sind gleiche Elemente in den Teilen 1, 2 und 3 mit gleichen Hintergrundfarben hinterlegt.

## **TEIL 1: Erläuterung als Fließtext**

Diese Durchführungsbestimmung geht davon aus, dass durch die Einführung des landesweiten Jugendtickets wirtschaftliche Nachteile entstehen, welche durch die Zuschussgeber (Land und kommunale Aufgabenträger) ausgeglichen werden. Dieser wirtschaftliche Nachteil wird in mehreren Schritten erhoben und um zusätzliche Komponenten ergänzt.

Es wird grundsätzlich unterschieden zwischen wirtschaftlichen Nachteilen im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre [I.]) und wirtschaftlichen Nachteilen im Bereich der landesweiten Nutzung (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre [II.]), welche miteinander addiert werden.

### **I. Wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre)**

Hierbei handelt es sich um die „Reinform“ der Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils auf Basis eines Umsatz-Umsatz-Vergleiches zwischen dem Referenzjahr vor Einführung des landesweiten Jugendtickets (2021) und dem jeweiligen Ist-Jahr.

Hierzu werden alle Einnahmen aus Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs sowie von Jedermann-Zeitkarten von Käufer\*innen jünger als 21 Jahre im Referenzjahr summiert. Dieser Umsatz im Referenzjahr Wert wird doppelt fortgeschrieben: Erstens wird er entsprechend der durchschnittlichen Tariffortschreibung der Zeitkarten des jeweiligen Verbundes im Istjahr fortgeschrieben. Zweitens wird er entsprechend der Bevölkerungsentwicklung in der kaufberechtigten Bevölkerungsgruppe fortgeschrieben. Dieser fortgeschriebene Umsatz des Referenzjahres stellt demnach den Umsatz dar, der entstanden wäre, wäre das landesweite Jugendticket nicht eingeführt worden.

Von diesem fortgeschriebenen Umsatz im Referenzjahr wird der Umsatz der gleichen Ticket-Arten und des landesweiten Jugendtickets im Ist-Jahr abgezogen. In diesem abzuziehenden Umsatz enthalten sind alle Mehreinnahmen aufgrund von Nachfragesteigerungen als Ergebnis des landesweiten Jugendtickets. Der Differenzbetrag stellt in der o.g. „Reinform“ dar, welcher wirtschaftliche Nachteil durch die Einführung des landesweiten Jugendtickets entsteht.

Da es nicht möglich ist, alle Umsatzeffekte des landesweiten Jugendtickets vollständig zu erfassen, gewähren die Zuschussgeber den Verkehrsunternehmen auf diesen Differenzbetrag einen pauschalen Aufschlag in Höhe von 3,5% des berechneten wirtschaftlichen Nachteils zur Abdeckung nicht berücksichtigter Effekte (u.a. die Wechsler aus dem Gelegenheitsverkehr).

Außerdem entsteht den Verkehrsunternehmen für die Umsatzdifferenz zwischen Referenz- und Istjahr ein Nachteil, weil sie hierfür keine Mittel für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach §231 SGB IX erhalten. Daher wird dieser Erstattungssatz nach § 231 SGB IX gemäß der Definition in den Teilen 2 und 3 (s.u.) als weiterer Faktor auf den wirtschaftlichen Nachteil angewandt.

Im Ergebnis berechnet dieser Formelteil den Betrag zum Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile im Verbundbinnenverkehr aus der Einführung des landesweiten Jugendtickets. In diesem Schritt werden zunächst auch alle Mehreinnahmen aus gesteigerter Nachfrage mit dem Zuschussbedarf verrechnet und senken diesen zunächst ab.

## **II. Wirtschaftlicher Nachteil im Bereich der landesweiten Nutzung (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre)**

Dieser Formelteil berechnet den wirtschaftlichen Nachteil, welcher in Hinblick auf die Verbundgrenzen überschreitenden Verkehre für den BW-Tarif entsteht. Dieser Nachteil wird – analog zur Berücksichtigung der Anschlussmobilität im BW-Tarif – als Preisanteil des BW-Tarifs jährlich auf Basis transparenter Tabellen durch die BW-Tarifgesellschaft ermittelt. Er setzt sich zusammen aus einem Ticketanteil 2 für Studierende sowie einem Ticketanteil 1 für die anderen Benutzergruppen. Für jeden der Ticketanteile werden durch die BW-Tarifgesellschaft die zu zahlenden Preisanteile ermittelt und mit den Stückzahlen verkaufter Jugendtickets multipliziert.

## **III. Partizipation der Verkehrsunternehmen an der Mehrnachfrage (Mehreinnahmen) des landesweiten Jugendtickets**

Bei der Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils unter Punkt I. werden alle im Ist-Jahr vorhandenen Erlöse des landesweiten Jugendtickets berücksichtigt. Dies ist sachgerecht, denn der wirtschaftliche Nachteil ergibt sich aus der Differenz zwischen Umsätzen im Referenz-Jahr und Umsätzen im Ist-Jahr. Um zwei noch nicht abgebildete Folgen der Einführung des landesweiten Jugendtickets abzubilden, partizipieren die Verkehrsunternehmen dennoch teilweise an der Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets.

Erstens wird davon ausgegangen, dass bis zum Erreichen der Nachfrage des Vor-Corona-Jahres 2019 (Basisjahr) Mehrnachfrage durch sogenannte „Rückkehrer“ entsteht, also Personen die auch unabhängig vom landesweiten Jugendticket nach der Corona-Pandemie wieder in eine Zeitkarte gewechselt wären. Daher wird bis zum Erreichen des Stückzahlenniveaus des Basisjahres (Vor-Corona-Jahr) der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 100 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.

Zweitens wird angenommen, dass durch Nachfragesteigerungen aufgrund des landesweiten Jugendtickets zusätzlicher Angebotsbedarf entstehen wird. Damit dieser sich aus zusätzlichen Einnahmen auch gegenfinanzieren lässt, wird ab dem Erreichen des Stückzahlenniveaus des Basisjahres (Vor-Corona-Jahr) der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 30 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.

In beiden Fällen handelt es sich um eine zusätzliche Zuschusskomponente, welche auf den wirtschaftlichen Nachteil, in welchem die Mehreinnahmen ja bereits zuschussmindernd wirken, addiert wird. Im Ergebnis partizipieren die Verkehrsunternehmen so an Mehrerlösen aufgrund zusätzlicher Nachfrage. Zugleich wirkt eine Mehrnachfrage ab dem Erreichen des Nachfrageniveaus des Basisjahrs zuschussmindernd für die Aufgabenträger.

#### **IV. Wirtschaftlicher Nachteil gesamt**

Der wirtschaftliche Nachteil ergibt sich insgesamt aus den drei oben dargestellten Komponenten des wirtschaftlichen Nachteils im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre) plus wirtschaftlichem Nachteil im Bereich der landesweiten Nutzung (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre) plus anteiliger Partizipation an der Mehrnachfrage (Mehreinnahmen) des landesweiten Jugendtickets.

Nach oben aufgeführtem Berechnungsschema wird der Zuschussbedarf – vorbehaltlich Änderungen die sich im Rahmen der Evaluation ergeben – bis einschließlich des Jahres 2025 berechnet. Zusätzliche Mehrnachfrage ab dem 01.01.2026 soll nicht mehr dem Jugendticket zugeschrieben, und damit auch nicht mehr dem Zuschussbedarf gegengerechnet werden.

## **TEIL 2: Erläuternde Darstellung**

### **I. Wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre)**

= **(**(Einnahmen [netto] aus allen Zeitkarten Ausbildungsverkehr im jeweils fortgeschriebenen Referenzjahr<sup>1</sup> + Einnahmen [netto] aus allen Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im jeweils fortgeschriebenen Referenzjahr)

\* durchschnittliche prozentuale Fortschreibung der Zeitkartentarife des Verbundtarifs im Istjahr gegenüber jeweils fortgeschriebenem Referenzjahr (Ausnahme beim ersten Jahr mit Jugendticket: hier Fortschreibung gegenüber Referenzjahr)

\* prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahl in der Altersgruppe 6 bis 27 Jahre im Verbundgebiet im Istjahr gegenüber jeweils fortgeschriebenem Referenzjahr (Ausnahme beim ersten Jahr mit Jugendticket: hier Fortschreibung gegenüber Referenzjahr)

- (Einnahmen [netto] aus allen Jugendtickets im Istjahr + Einnahmen [netto] aus allen Zeitkarten Ausbildungsverkehr im Istjahr + Einnahmen aus allen Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr) **)**

\* pauschaler Faktor für nicht erfasste Effekte/Fahrausweise (z.B. Einzelfahrausweise)

\* (1 + Erstattungssatz gem. § 231 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im Istjahr)

### **II. Wirtschaftlicher Nachteil im Bereich der landesweiten Nutzung (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre)**

= Stückzahlen Jugendticket Teil 1 \* Preisanteil BW-Tarif<sup>2</sup> an Ticketteil 1 des Jugendtickets

+ Stückzahlen Jugendticket Teil 2 \* Preisanteil BW-Tarif<sup>2</sup> an Ticketteil 2 des Jugendtickets

---

<sup>2</sup> Bei den Preisanteilen BW-Tarif handelt es sich jeweils um Brutto-Werte

### III. Partizipation der Verkehrsunternehmen an der Mehrnachfrage (Mehreinnahmen) des landesweiten Jugendtickets

Die Verkehrsunternehmen partizipieren an der Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets folgendermaßen:

- a) Bis zum Erreichen des Stückzahlenniveaus des **Basisjahres** (Vor-Corona-Jahr) wird der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 100 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.
- b) Ab dem Erreichen des Stückzahlenniveaus des **Basisjahres** (Vor-Corona-Jahr) wird der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 30 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.

### IV. Wirtschaftlicher Nachteil gesamt

- bis zum Erreichen des Stückzahlenniveaus des **Basisjahres**

IV. = I. + II. + III. a)

= I. + II.

+ (Summe der Stückzahlen<sup>3</sup>) des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr

- der Summe der Stückzahlen<sup>3</sup> Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Referenzjahr)

\* Preis des Jugendtickets [netto]

---

<sup>3</sup> Umgerechnet auf Personenäquivalente

- ab dem Erreichen der Stückzahlen des **Basisjahres**:

IV. = I. + II. + III. b)

= I. + II.

+ (Summe der Stückzahlen<sup>4</sup>) des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten , deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Basisjahr

- der Summe der Stückzahlen<sup>3</sup>) Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre als sind, im Referenzjahr)

\* Preis des Jugendtickets (netto)

+ (Summe der Stückzahlen<sup>3</sup>) des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten , deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr

- der Summe der Stückzahlen<sup>3</sup>) Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre als sind, im Basisjahr)

\* Preis des Jugendtickets (netto)

\* 0,3

Nach oben aufgeführtem Berechnungsschema wird der Zuschussbedarf – vorbehaltlich Änderungen die sich im Rahmen der Evaluation ergeben – bis einschließlich des Jahres 2025 berechnet. Zusätzliche Mehrnachfrage ab dem 01.01.2026 soll nicht mehr dem Jugendticket zugeschrieben, und damit auch nicht mehr dem Zuschussbedarf gegengerechnet werden.

---

<sup>4</sup> Umgerechnet auf Personenäquivalente. Bei Studierenden werden nur Stückzahlen regulärer Semestertickets (ohne Anschließtickets oder Zahlung reiner Solidarbeiträge) gezählt.

### **TEIL 3: Mathematische Darstellung**

Folgende Jahreszeiträume (12 Monate) sind zu unterscheiden:

- BJ (Basisjahr [ohne Pandemieeinfluss])
- RJ (Referenzjahr = Kalenderjahrzeitraum vor Zeitpunkt der Einführung des LWJT)
- IJ (Istjahr = Kalenderjahrzeitraum nach Zeitpunkt der Einführung des LWJT)

Der Abrechnungszeitraum bezieht sich jeweils auf ein Kalenderjahr. Bei einer unterjährigen Einführung des LWJT wird der Abrechnungszeitraum anteilig berechnet.

Beispiel: Einführung LWJT zum 01.03.2023

BJ = 01.01.2019 – 31.12.2019

RJ = 01.01.2021 – 31.12.2021

FRJ = gegenüber dem Vorjahr fortgeschriebenes Referenzjahr

IJ<sub>1</sub> = 01.01.2023 – 31.12.2023

IJ<sub>2</sub> = 01.01.2024 – 31.12.2024

IJ<sub>x</sub> = 01.01.202Y – 31.12.202Y

Für den Zeitraum 01.03.2023 – 31.12.2023 wird ein Anteil von einem Istjahreswert errechnet.

A = Einnahmen [netto] aus allen Zeitkarten Ausbildungsverkehr

B = Einnahmen [netto] aus allen Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind

C = Einnahmen [netto] aus allen Jugendtickets

D1 = Stückzahlen des Jugendtickets 1 (für Schüler, Azubis, FWD-Leistende und sonstige Jugendliche)

D2 = Stückzahlen des Jugendtickets 2 (für Studierende)

E = Stückzahlen der Zeitkarten Ausbildungsverkehr<sup>3)</sup>

F = Stückzahlen der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind<sup>3)</sup>

G = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 1<sup>2)</sup>

H = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 2<sup>2)</sup>

P = Preis Jugendticket (netto)

S = Erstattungssatz gem. § 231 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen in Höhe des jährlich amtlich bekannt gegebenen Prozentsatzes, wahlweise gegen Nachweis ein verbundspezifischer Durchschnittssatz, der aus den gewichteten, unternehmensspezifischen Erstattungssätzen in diesem Verbund ermittelt wird.

T = durchschnittliche prozentuale Fortschreibung der Verbundzeitkarten im Istjahr gegenüber dem Referenzjahr

U = prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahl in der Altersgruppe 6 bis 27 Jahren im Verbundgebiet im Istjahr gegenüber dem Referenzjahr

WN<sub>GES</sub> = gesamter wirtschaftlicher Nachteil aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets in einem Verbund

WN<sub>RAT</sub> = wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets

WN<sub>LWT</sub> = wirtschaftlicher Nachteil im landesweiten Bereich aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets

### I. Wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre)

$$WN_{RATIjX} = ((A_{FRj} + B_{FRj}) * (1 + T + U) - (C_{iJX} + A_{iJX} + B_{iJX})) * 1,035 * (1 + S_{iJX})$$

### II. Wirtschaftlicher Nachteil im Bereich der landesweiten Nutzung (Verbundgrenzen überschreitende Verkehre)

$$WN_{LWTiJX} = D1_{iJX} * G_{iJX} + D2_{iJX} * H_{iJX}$$

### III. Partizipation der Verkehrsunternehmen an der Mehrnachfrage (Mehreinnahmen) des landesweiten Jugendtickets

Die Verkehrsunternehmen sollen an der Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets folgendermaßen teilhaben:

- a) Bis zum Erreichen des Stückzahlenniveaus des **Basisjahres** (Vor-Corona-Jahr) wird der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 100 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.
- b) Ab dem Erreichen des Stückzahlenniveaus des **Basisjahres** (Vor-Corona-Jahr) wird der wirtschaftliche Nachteil im Wert von 30 % der durch Mehrnachfrage des landesweiten Jugendtickets erzielten Mehreinnahmen erhöht.

### IV. Wirtschaftlicher Nachteil gesamt

- bis zum Erreichen des Stückzahlenniveaus des Basisjahres:

$$WNGESIJX = WN_{RATIIX} + WN_{LWTIIX} + ((D1_{IIX} + D2_{IIX} + E_{IIX} + F_{IIX}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P$$

falls Summe der Stückzahlen des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr größer ist als die entsprechende Summe im Basisjahr:

$$WNGESIJX = WN_{RATIIX} + WN_{LWTIIX} + ((E_{BJ} + F_{BJ}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P + ((D1_{IIX} + D2_{IIX} + E_{IIX} + F_{IIX}) - (E_{BJ} + F_{BJ})) * P * 0,3$$

Nach oben aufgeführtem Berechnungsschema wird der Zuschussbedarf – vorbehaltlich Änderungen die sich im Rahmen der Evaluation ergeben – bis einschließlich des Jahres 2025 berechnet. Zusätzliche Mehrnachfrage ab dem 01.01.2026 soll nicht mehr dem Jugendticket zugeschrieben, und damit auch nicht mehr dem Zuschussbedarf gegengerechnet werden.