

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	09.10.2023	öffentlich	Kenntnisnahme

Überführung des JugendticketBW ins Deutschland-Ticket

I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Ausgangslage

Das JugendticketBW (JTBW) wurde zum 1. März 2023 eingeführt und verzeichnet seitdem eine steigende Nachfrage. Die landesweite Nutzbarkeit und der attraktive Preis bieten jungen Menschen die Möglichkeit, mit dem ÖPNV landesweit mobil zu sein. Die Einführung des JTBW inkl. der entsprechenden Mitfinanzierung des Landkreises (30% der Mehrkosten, berechnet mit rd. 0,18 Mio. Euro/Jahr) wurde bereits im Juli 2022 vom Kreistag beschlossen (vgl. BU 2022/120).

Im politischen Raum besteht die Erwartungshaltung, das JTBW mit dem seit Mai 2023 existierenden Deutschlandticket (DT) zu verknüpfen, bzw. das JTBW in das DT zu überführen. Das JTBW zum Preis von aktuell 365 Euro bzw. 30,42 Euro monatlich kann innerhalb des DT aufgrund des deutlich größeren Geltungsbereiches nochmals an Attraktivität gewinnen und verstärkt dazu beitragen, dass junge Menschen frühzeitig an den ÖPNV herangeführt werden. Insbesondere bietet das Finanzierungssystem des DT aktuell für die Aufgabenträger wie auch das Land die Möglichkeit, den finanziellen Aufwand im Vergleich zum JTBW zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund haben andere Bundesländer mittlerweile rabattierte Varianten für junge Menschen innerhalb des DT umgesetzt (Bayern, Nordrhein-Westfalen).

In den zurückliegenden Wochen haben daher das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM), der Landkreistag (LKT) und der Städtetag gemeinsam nach Modellen für die Umsetzung dieses Vorhabens gesucht. Oberste Prämisse für die kommunale Seite in diesen Verhandlungen war, mit der Überführung des JTBW in das DT keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Land- und Stadtkreise einzugehen. Vor dem Hintergrund der sich bietenden Möglichkeit und in Abwägung auch etwaiger finanzieller Risiken verständigten sich der LKT und der Städtetag mit dem Land auf eine gemeinsame Erklärung zur Einführung eines rabattierten DT zum

1. Dezember 2023 (vgl. Anlage 1).

2. Rahmenbedingungen des rabattierten Deutschlandtickets für Jugendliche

Das neue rabattierte DT soll auf den Regularien des JTBW aufbauen und den gleichen Nutzerkreis umfassen (Kinder und Jugendliche bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres sowie Schüler/innen, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende bis zur Vollendung des 27. Lebensjahrs, die sich in Ausbildung befinden und einen entsprechenden Ausbildungsnachweis vorlegen).

Das VM wird für das rabattierte DT eine neue Förderrichtlinie auflegen, die sich an die Stadt- und Landkreise als kommunale ÖPNV-Aufgabenträger richtet. Neben der Übernahme des Preises, der Bezugsberechtigung, des Wohnort- und Bildungsstandortprinzips wird eine Mindestvertragslaufzeit von einem Jahr angestrebt. Damit ergeben sich für die Nutzenden keine Verschlechterungen, sondern ausschließlich Vorteile durch den erweiterten Geltungsbereich im gesamten Bundesgebiet.

Das rabattierte DT soll ab dem 1. Dezember 2023 gelten. Der Einstiegspreis des rabattierten DT beträgt für die Nutzer 365 Euro pro Jahr. Wer aktuell bereits ein JTBW besitzt, muss nichts unternehmen. Das JTBW wird automatisch auf das rabattierte DT umgestellt.

Für alle anderen potenziellen Nutzer kann das Ticket an den Verkaufsstellen oder Abo-Centern des Verkehrsverbundes, in dem der Käufer oder die Käuferin wohnt bzw. zur Schule geht oder studiert, erworben werden. Der VVS wird hierzu noch Informationen veröffentlichen. Wann der Vorverkauf und das Marketing starten, steht aktuell noch nicht fest. Das rabattierte Deutschlandticket gilt in allen Bussen und Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland. Dazu gehören alle IRE, RE, RB, S-Bahnen, Straßen- /Stadtbahnen und Busse. Das Ticket gilt wie bisher nicht in den Zügen des Fernverkehrs (beispielsweise ICE, EC, IC, Flixbahn, TGV und in Fernbussen).

3. Finanzierung

Die wirtschaftlichen Nachteile, die durch die erfolgte Tarifabsenkung des DT auf 49 Euro/Monat entstehen, werden aktuell zu jeweils 50 Prozent von Bund und Ländern finanziert. Bisher ist die Finanzierung vollumfänglich nur für das Jahr 2023 gesichert. Der Ausgang der Verhandlungen für die Finanzierung in den Folgejahren, die zwischen Bund und Ländern strittig ist, bleibt vorerst offen. Die kommunalen Aufgabenträger lehnen eine Beteiligung strikt ab.

Die weitere Rabattierung innerhalb des Deutschlandtickets (unterhalb der 49 Euro) soll wie bisher beim JTBW zu 70 Prozent vom Land und zu 30 Prozent von den ÖPNV-Aufgabenträgern getragen werden. Durch die Umstellung reduziert sich nach ersten Berechnungen des Landes für etliche kommunale Aufgabenträger der Finanzierungsaufwand, einige Aufgabenträger müssten allerdings etwas mehr Geld

in die Hand nehmen. Diese unterschiedlichen finanziellen Wirkungen im Vergleich zum JTBW sollen über ein Solidarmodell („Härtefallausgleich“) ausgeglichen werden. Die Abstimmung hierüber soll noch im Herbst 2023 erfolgen. Die Verbundlandkreise, die grundsätzlich profitieren, werden in die Gespräche eine Obergrenze für ihre Mitfinanzierung an der Härtefallregelung einbringen.

Nach Auffassung des Landkreistags und wie auch aus Sicht der Verbundlandkreise muss die dauerhafte Finanzierungsverantwortung des DT bei Bund und Ländern liegen – und nicht bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Forderung des Bundes, allgemeine Kosteneinsparungen bei Organisationsstrukturen (Verbünde) und Vertrieb zu erzielen, sind sicher zu unterstützen. Diese lassen sich aber nur mittelfristig bewerkstelligen. Außerdem tragen die Verkehrsverbünde wichtige Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung des ÖPNV.

Mit der Absicht des Landes, das DT in eine landesrechtliche Regelung zu überführen, konnte eine zentrale Forderung der kommunalen Seite erfüllt werden, wonach durch die neue, enge Verknüpfung des JTBW mit dem DT keine neuen Finanzierungsrisiken aus dem DT ausgelöst werden dürfen. Auch haben alle Beteiligten Sprechklauseln zum Ende des Jahres 2023 sowie allgemein bei Preiserhöhungen des DT vereinbart, um den Preis des rabattierten DT möglichst stabil zu halten und um einen etwaigen (weiteren) Zuschussbedarf realistisch zu bewerten. Sollten die finanziellen Mittel nicht ausreichend verfügbar sein, sollte im worst case auch eine Rückkehr zum JTBW eine Option darstellen.

Zu den finanziellen Auswirkungen eines rabattierten DT hat das VM auf Basis verschiedener Bezugsgrößen / Annahmen (z.B. 10 Prozent Nachfragesteigerung, Preis bleibt gleich) Berechnungen durchgeführt. Unter der beispielhaft genannten Prämisse würde eine Überführung des JTBW ins rabattierte DT landesweit Einsparungen in Höhe von rund 20 Mio. Euro im Vergleich zur Finanzierung des JTBW bringen. Hiervon entfällt etwa 1 Mio. Euro auf das Land und 19 Mio. Euro auf die kommunalen Aufgabenträger (KAT) in Baden-Württemberg. Da es allerdings auch KAT im Land gibt, die bei einer Überführung - wie oben ausgeführt - höhere Zuschüsse leisten müssten, wird zwischen dem Land und den Spitzenverbänden der KAT momentan über eine „Härtefallregelung“ verhandelt. Ziel ist dabei, dass kein KAT schlechter gestellt wird als bei der bisherigen Finanzierung des JTBW.

Im VVS ergibt sich gemäß dem Änderungsantrag zum JTBW-Förderprogramm vom Januar 2023 ein erwarteter wirtschaftlicher Nachteil in Höhe von rd. 58,2 Mio. Euro (netto). Auf die KAT im VVS (Verbundlandkreise, Stadt Stuttgart) entfallen 30 Prozent (rd.17,5 Mio. Euro).

Bei einem rabattierten DT erfolgt eine Tarifauffüllung für jedes verkaufte Ticket, und zwar in Höhe von 18,58 Euro (Differenz zwischen 49 Euro und 30,42 Euro). Ausgehend von den aktuellen VVS-Verkaufszahlen des JTBW ergibt dies für den VVS einen Jahresbetrag der Finanzierung in Höhe von 39,6 Mio. Euro. Hier soll wie beim JTBW eine Verteilung zwischen Land und KAT im Verhältnis 70 Prozent zu 30 Prozent erfolgen. Damit entfallen auf die KAT im VVS auf Basis der Annahmen rd. 11,9 Mio. Euro (im Vergleich zu bisher rd. 17,5 Mio. Euro für das JTBW gemäß Antrag beim Land). Noch nicht berücksichtigt ist dabei die noch zu fixierende

Härtefallregelung. In jedem Fall wird die Überführung des JTBW ins rabattierte DT, unter den bekannten Finanzierungsregularien für den VVS bzw. den Landkreis Göppingen gegenüber der Finanzierung des JTBW zu keinen Mehraufwendungen führen. Es ist davon auszugehen, dass sich der bisherige Zuschussbedarf verringert. Belastbare Aussagen sind derzeit allerdings noch nicht möglich.

Wie beim JTBW bedarf es entsprechender Sicherungsmechanismen, um die finanziellen Wirkungen von Preis- und Nachfrageentwicklung auf den Zuschussbedarf zu übertragen. Daher werden Evaluationen des rabattierten DT während der Laufzeit und vor der geplanten gesetzlichen Überführung vereinbart. Diese müssen sicherstellen, dass während der Laufzeit der Förderrichtlinie bis Ende 2025 Anpassungen/Nachsteuerungen vorgenommen werden können, insbesondere resultierend aus allgemeinen Preissteigerungen und Veränderungen bei der Ticketnachfrage.

4. Umsetzung

Im November 2023 wird die Förderrichtlinie des JTBW enden und zum 1. Dezember 2023 eine neue Förderrichtlinie für das rabattierte Deutschlandticket erarbeitet. Ziel ist, dass vor dem 1. Dezember 2023 allen Antragstellenden die erforderlichen Mittelbewilligungen erteilt werden können. Für die operative Umsetzung finden noch weitere Abstimmungsgespräche statt. Dies wird für alle Beteiligten aufgrund der knappen Umsetzungsfrist eine große Herausforderung darstellen.

5. Weiteres Vorgehen

Aktuell werden noch offene Punkte, wie der konkrete Härtefallausgleich, der Ausgleichs-/Abrechnungsmechanismus und die Umsetzung vor Ort zwischen dem VM, den KAT und den Verbänden abgestimmt.

Die für die Verkehrsunternehmen notwendigen Ausgleichsleistungen müssen von den KAT beim Land beantragt werden. Die Weiterleitung dieser Mittel an die Verkehrsunternehmen erfolgt zunächst im Rahmen der bestehenden „November-Verträge“.

Die Verwaltung wird den Ausschuss für Umwelt und Verkehr über die weitere Entwicklung fortlaufend unterrichten.

III. Handlungsalternative

Keine.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Voraussichtlich geringere Zuschüsse des Landkreises im Vergleich zum heutigen Jugendticket BW. Über die genaue Höhe der Finanzierung für die einzelnen KAT wird wie beschrieben im Herbst 2023 beraten. Auf Seite 135 im Vorbericht zum Haushalt 2023 wird verwiesen.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input 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"/>
Zukunft der Klimasituation	<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"/>
	<input 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