

Landesweites Jugendticket Baden-WürttembergSachstand:

Die Regierungsfractionen haben im Sommer 2021 beschlossen, dass es in Baden-Württemberg zum 01.09.2022 ein landesweit im gesamten ÖPNV gültiges Jugendticket (LWJT) zum Preis von 365 € geben soll, das von allen Jugendlichen unter 21 Jahren ohne Nachweis und von allen Jugendlichen unter 27 Jahren mit Ausbildungsnachweis erworben werden kann. Hierfür sind bereits Mittel im Landeshaushalt 2022 eingestellt, weil nach dem Wunsch der Regierungsfractionen das LWJT zum 01.09.2022 ausgegeben werden soll. Die Finanzierung des dabei entstehenden Abmangels infolge der starken Rabattierung will das Land zu 70% übernehmen und erwartet von den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV, dass diese die weiteren 30% übernehmen.

Am 23.12.2021 hat das Verkehrsministerium BW einen Entwurf der „Eckpunkte zur Regelung der Finanzierung des LWJT“ und „Durchführungsbestimmungen“ als Diskussionsgrundlage vorgelegt. Am gleichen Tag haben die Präsidenten der beiden kommunalen Spitzenverbände in einem Schreiben an Verkehrsminister Hermann zwar ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Unterstützung des Vorhabens erklärt, zugleich aber auch auf verschiedene, noch völlig ungeklärte Themen hingewiesen, die einer baldigen Umsetzung des Vorhabens entgegenstehen. Die Inhalte der Eckpunkte und die Durchführungsbestimmungen sind seither Gegenstand andauernder Gespräche unter Leitung des Verkehrsministeriums, an denen die kommunalen Spitzenverbände sowie Vertreter der kommunalen Aufgabenträger (Landkreise Biberach, Emmendingen, Stadt Freiburg), des VDV, der Stuttgarter Straßenbahnen SSB und der Verbünde (VVS, RVF, VRN) beteiligt sind. Am 25.01.2022 hat das Verkehrsministerium den Entwurf eines Förderprogramms vorgestellt. Das Verkehrsministerium hat ihn nach kritischer Prüfung der Mitglieder der Arbeitsgruppe präzisiert, ergänzt und ihn nach erfolgter Ressortabstimmung nun veröffentlicht.

Folgende wesentliche Gesichtspunkte sind herauszustellen:

- Das Förderprogramm richtet sich an die kommunalen Aufgabenträger als Zuschussempfänger. Sofern ein Verkehrsverbund das Gebiet mehrerer Aufgabenträger abdeckt, können nur alle Aufgabenträger gemeinsam einen Förderantrag stellen bzw. den Verkehrsverbund dazu bevollmächtigen. Die Auskehrung der Landesmittel erfolgt in einem solchen Fall in einer Summe, die Aufteilung auf die einzelnen Aufgabenträger ist deren Sache.
- Einnahmenpool - Nachteilsausgleich: Die genaue Berechnung des „Schadens“, d.h. der Betrag, der dazu dient, den Einnahmenverlust infolge der Rabattierung des Tickets auf 365 € abzudecken, erfolgt anhand einer Formel, die auf einem Vergleich Umsatz im Jahr vor Einführung - Umsatz im ersten Jahr nach Einführung besteht. Die Formel enthält u.a. die von den Verbünden bisher thematisierten Schadensausgleichsposten und darüber hinaus aufgrund der pauschalen Ansätze einen weiteren „Risikoausgleich“ in Hv 3,5% auf die gesamte Schadenssumme. Zu behandeln ist aber noch das Risiko „möglicher Entfall des Solidarbeitrages der Studierenden“ (s.u.).
- Finanzierung des Nachteilsausgleichs: Im Förderprogramm festgeschrieben ist die Finanzierung des Nachteilsausgleichs durch das Land (70%) und die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger (30%). Die kommunalen Spitzenverbände sind in den Verhandlungen mit dem Land mit ihrer Forderung bislang nicht durchgedrungen, dass das Land als Aufgabenträger für den SPNV den Nachteilsausgleich für die

Verbundgrenzen überschreitenden Verkehre (hauptsächlich SPNV im bwTarif) allein trägt. Sollten die vom Land bereits in die Finanzplanung eingestellten 100 Mio. €/Jahr nicht ausreichen, sind die kommunalen Aufgabenträger ggfls. in der Pflicht, den überschießenden Fehlbetrag allein zu tragen. Darüber hinaus verbietet das Förderprogramm den kommunalen Aufgabenträgern, „ihren“ Förderbeitrag mit Mitteln aus §§ 18, 28 FAG und § 15 ÖPNVG zu bestreiten.

- Abschöpfung Mehrverkehr: Sollte aufgrund der Einführung des LWJT Mehrverkehr im Marksegment entstehen, werden die daraus entstehenden Einnahmen nur zu 30% in der Verbundkasse verbleiben, sollen 70% dieser Einnahmen an die Zuschussgeber Land und kommunale Aufgabenträger zurückfließen. Das gilt jedoch erst dann, wenn die Stückzahlen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 überschritten werden. Ab 2025 ist eine Dynamisierung anhand eines noch zu findenden Preisindex vorgesehen.
- Der Verkaufspreis von 365 € soll bis 2025 eingefroren werden. Eine Anschlussregelung ist noch nicht erkennbar.
- Belasteter kommunaler Aufgabenträger: Es soll analog der Schülerbeförderungskosten-erstattung das Schulortprinzip gelten. Der dafür zuständige Aufgabenträger muss somit den 30% Zuschussanteil tragen.
- Erfolgsprüfung: Im Jahr 2024 soll im Wege einer Evaluation der „Erfolg“ des Tickets und eventuelle Fehlentwicklungen ermittelt werden.
- Starttermin: Die Koalitionsfraktionen erwarteten, dass die Einführung des LWJT zum 01.09.2022 erfolgt. Angesichts der noch offenen Punkte sowie der Vorläufe für diverse Gremienbefassungen bei den Aufgabenträgern und den Verbünden ist es nicht möglich, dass alle Verbünde rechtzeitig die Voraussetzungen für die Ausgabe des LWJT schaffen können. Das Verkehrsministerium hat dies nun akzeptiert und darauf reagiert. Im Förderprogramm sind nun drei Starttermine genannt: 01.09.2022, 01.03.2023 und 01.09.2023. Die Verbünde haben sich auf einen einheitlichen Starttermin am **01.03.2023** verständigt, um Abrechnungs- und Kommunikationsprobleme zu vermeiden.
- Sonderthema „Solidarbeitrag der Studierenden“: Die derzeitigen Semesterticket-Angebote der Verbünde (Ausnahme Pforzheim) werden finanziert über den (vergleichsweise) geringen Verkaufspreis sowie einen Solidarbeitrag, den die Studierendenwerke von allen Studierenden erheben. Aufgrund des günstigen LWJT-Ticketpreises ist damit zu rechnen, dass die Studierendenwerke künftig keinen Solidarbeitrag erheben werden und die entsprechenden Semesterticketverträge mit den Verbünden gekündigt werden. Damit entfällt das Solidarbeitragsaufkommen der Studierenden, die bisher kein Semesterticket erworben haben. Eine kleine Arbeitsgruppe der „Hochschulstandortverbünde“ mit dem Verkehrsministerium soll die Thematik aufarbeiten und im Schadenseintrittsfall eine Lösung präsentieren.
- Sonderthema „Umsatzsteuerpflicht“: Das Verkehrsministerium muss noch prüfen, ob die Auskehrung der Fördermittel von Land und kommunalen Aufgabenträgern an die Verkehrsunternehmen eine Umsatzsteuerpflicht auslösen. In diesem Fall wurde signalisiert, dass man eine „landesinterne Lösung“ finden will, die nicht zu Lasten der kommunalen Aufgabenträger geht.

2. Umsetzung im VRN/Bewertung

- Satzung: Wenn die baden-württembergischen Verbandsmitglieder das LWJT einführen wollen, muss dazu die Satzung des ZRN über einen einheitlichen Verbundtarif um eine entsprechende Regelung ergänzt werden. Denn das Land verlangt, dass die Ausgleichsmittel europarechtskonform von den Aufgabenträgern an die Verkehrsunternehmen

ausgeschüttet werden. Bei der Gestaltung des Ausgleichsmechanismus besteht kein Spielraum, dieser muss faktisch dem entsprechen, was das Land im Rahmen der Förderrichtlinie vorgibt. Ein Entwurf der notwendigen Änderungssatzung ist beigelegt. Das Ticket kann zwar nur von Jugendlichen und Studenten an Schulen und Hochschulen in Baden-Württemberg erworben werden, gleichwohl tangiert es wirtschaftlich den gemeinsamen verbundweiten Einnahmepool. Die Einführung des Tickets setzt daher voraus, dass auch die Verbandsmitglieder aus Rheinland-Pfalz und Hessen der Satzungsänderung zustimmen. Dies setzt voraus, dass die ZRN-Mitglieder gemeinsam zu dem Schluss gelangen, dass die vom Land BW vorgegebene Ausgleichsregelung tatsächlich sicherstellt, dass alle denkbaren Mindereinnahmen für den Pool auch ausgeglichen werden.

- Ländergrenzen übergreifende Regelungen: Da das Schulort-/Universitätsstandortprinzip gelten soll, ist sichergestellt, dass auch Jugendliche mit Wohnsitz in Rheinland-Pfalz und Hessen zum Erwerb des LWJT berechtigt sind. Ebenso lässt eine Ausnahmeregelung im Förderprogramm zu, dass in den Verbundgrenzen nach Bayern überschreitenden Schülerverkehren das Ticket gilt und von allen Nutzern erworben werden kann.
- Anerkennungsregelung von LWJT, die in anderen Verbänden ausgegeben werden: Da die Verbände sich dazu verständigt haben, zu einem einheitlichen Termin (01.03.2023) zu starten, erübrigen sich hierzu komplizierte Regelungen, die eventuell die Kasse der kommunalen Aufgabenträger weiter belasten würden.

Das nun vorgelegte Förderprogramm ist aus Sicht der VRN nicht nachteilig für die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen, wenn man das gemeinsame Ziel einer Stärkung und nachhaltigen Verbesserung des ÖPNV durch eine Tarifsenkungsmaßnahme unterstützt.

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat Heidelberg stimmt der Einführung des LWJT im VRN zum 01.03.2023 und einem gemeinsamen Förderantrag des ZRN im Namen der baden-württembergischen Verbandsmitglieder zu.

Die Verbandsversammlung des ZRN beschließt in der nächsten Sitzung, die dafür erforderliche Satzungsänderung zum einheitlichen Verbundtarif.