



Anlage 1:

Informationsvorlage VRN: Überführung des Jugendticket BW in ein rabattiertes Deutschlandticket (neu: D-Ticket JugendBW)

Das zum 01.03.2023 eingeführte JugendticketBW (JTBW) wird zum 01.12.2023 in das Deutschlandticket (D-Ticket) überführt. Darauf haben sich das baden-württembergische Verkehrsministerium (VM) sowie der Landkreis- und Städtetag verständigt und die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg Anfang August diesbezüglich informiert. Entsprechend dem Vorgehen anderer Bundesländer, bestimmten Zielgruppen ein rabattiertes D-Ticket anzubieten, erhofft sich auch das Land Baden-Württemberg durch diese Maßnahme junge Menschen frühzeitig an den ÖPNV heranzuführen und durch einen größeren Geltungsbereich die Attraktivität des bisherigen Tarifangebotes JTBW zu steigern.

Das rabattierte D-Ticket soll den bisherigen Konditionen des JTBW entsprechen. Das bedeutet, der Preis liegt weiterhin bei 365 € p. a. und der Kreis der Bezugsberechtigten sowie das Wohnort- und Bildungsstandortprinzip wird beibehalten. Neu ist – entgegen den Regelungen beim regulären D-Ticket – dass die Mindestvertragslaufzeit analog zum bisherigen JTBW ein Jahr beträgt. Damit ergeben sich für die bisher sowie neu das Tarifangebot Nutzenden keine Verschlechterungen, aufgrund des größeren Geltungsbereiches vielmehr Vorteile.

Das VM wird für das rabattierte D-Ticket eine neue Förderrichtlinie auflegen, vermutlich als Teil der Richtlinie zum Schadensausgleich des D-Tickets, die sich weiterhin an die Stadt- und Landkreise als kommunale ÖPNV-Aufgabenträger richtet. Der wirtschaftliche Nachteil des D-Ticket wird zunächst zu jeweils 50 Prozent von Bund und Ländern finanziert. Die weitere Rabattierung innerhalb des D-Tickets unterhalb der 49 € soll wie bisher beim JTBW zu 70 Prozent vom Land und zu 30 Prozent von den ÖPNV-Aufgabenträgern ausgeglichen werden. Die Rabattierung gegenüber dem Fahrgast erfolgt im Rahmen eines Zuschusses, sodass der Ausgleich als Fahrgeldeinnahme zu behandeln ist, die der Besteuerung i. H. v. 7% unterliegt und direkt in den Einnahmenpool der Verkehrsunternehmen eingestellt wird.

Für die meisten kommunalen Aufgabenträger im Land, darunter alle ZRN-Verbandsmitglieder, reduziert sich bei der Überführung der Finanzierungsaufwand, da sich die kommunale 30% nur noch auf die Preisdifferenz zwischen dem rabattierten Deutschlandticket und dem normalen Deutschlandticket beziehen. Die bisherige kommunale Mitfinanzierung der Preisdifferenz zwischen dem Deutschlandticket und dem MaxxTicket-Preis sowie der Durchtarifierungsverluste im BWT entfällt, was gerade für die Aufgabenträger mit Hochschulstandorten eine deutliche strukturelle Entlastung darstellt. Ein paar wenige Aufgabenträger müssen jedoch mehr finanzieren, da deren (ehemalige) Tarifpreise bei den Schülerzeitkarten zwar über dem Preis des JTBW, aber unter dem Preis des D-Tickets lagen und sie keine Hochschulen in ihrem Gebiet haben. Diese unterschiedlichen finanziellen Wirkungen im Vergleich zum JTBW sollen über ein noch zwischen den kommunalen Aufgabenträgern abzustimmendes Solidarmodell ausgeglichen werden. Dadurch wird sich die strukturelle Ersparnis der ZRN-Mitglieder etwas reduzieren.

Der Finanzierungsbedarf für 2024 kann aktuell noch nicht exakt abgeschätzt werden, da dieser von einigen externen Faktoren abhängt, die noch nicht valide abgeschätzt werden können. Zu diesen Faktoren zählen insbesondere die Frage der künftigen Preisgestaltung des Deutschlandtickets (eine Preiserhöhung führt zu mehr Finanzbedarf im Jugendticket) sowie die Einführung eines bundesweit einheitlichen Solidarmodells für Studierende im Rahmen des Deutschlandtickets und ob dieses dann von den örtlichen Hochschulen übernommen wird (dies würde den Finanzbedarf im Jugendticket reduzieren). Daher sollen die bisherigen Haushaltsansätze trotz der Umstellung zunächst einmal nicht angepasst werden.

Der Name des rabattierten Deutschlandtickets ist „D-Ticket JugendBW“.