



Vorlage TA_19/2022
zur öffentlichen Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Technik
am 04.07.2022

Anlagen

- 1: Förderprogramm Land
- 2: Durchführungsbestimmungen

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Technik

**Landesweites Jugendticket; Einführung und Finanzierung des Landesweiten Jugendtickets
im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)
- Vorberatung -**

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik 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 6 der Vorlage genannten Eckpunkten zur Änderung der Schülerbeförderungssatzung zuzustimmen.

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzungsdatum	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	14.03.2022	nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	04.07.2022	öffentlich
Kreistag	Beschluss	15.07.2022	öffentlich

Finanzierung:

Verfügbares Budget	Jahr	Finanzierungsbedarf	Finanzhaushalt		Fachbereich:
	2022		Ergebnishaushalt	X	FB 32
44.894.500 €	2023	45.250.500 €	Produktgruppe/Investitionsauftrag: 5470		
45.766.200 €	2024	46.193.200 €			
47.009.200 €	2025	47.436.200 €			
	spätere				
	Summe				
Bemerkungen / Deckungsvorschlag: Die zusätzlich benötigten Mittel von 356.000 € (2023) bzw. 427.000 € ab dem Jahr 2024 sind im Haushalt zur Verfügung zu stellen.			Bezeichnung: Transferaufwendungen		

Sachverhalt und Begründung:**1. Hintergrund**

Im Koalitionsvertrag 2021 - 2026 von Bündnis 90/Die Grünen und der CDU sind die Themen Nachhaltige Mobilität und Klimaschutz ein wichtiger Bestandteil. Als ein zentrales Projekt der Landesregierung wird dabei die Einführung eines attraktiven Jahrestickets für Schüler*innen, 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 politisch beabsichtigte gesetzliche Verankerung ab dem Jahr 2026 ist noch rechtzeitig zu entscheiden.

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 Einführungsstermin vor.
- Die Einführung des LWJT in einem Verbund erfolgt freiwillig und liegt im Entscheidungsbereich der jeweiligen Gremien der kommunalen Aufgabenträger (KAT) und des Verbundes. Alle KAT eines Verbundes und der Verbund selbst müssen der Einführung zustimmen.
- Das LWJT wird ausschließlich als Jahres-Abo zu einem Verkaufspreis von 365 Euro pro Jahr - bei monatlicher Abbuchung in 12 gleichen Raten – angeboten. 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 (siehe dazu auch Ziffer 3.).

3. Bewertung / Beschlussfassung Landkreistag

Die Verwaltung sieht die Einführung des LWJT grundsätzlich positiv. Bereits bei der Erhöhung des Zuschusses zum Scool-Abo im vergangenen Jahr (KT_19/2021) hatten sich die Verbundlandkreise mit dem VVS darauf verständigt, in einer nächsten Stufe eine attraktive VVS-Jahreskarte für Schüler*innen zu entwickeln.

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 größten Teil der Kosten, die kommunale Seite muss aber auch 30 Prozent der Kosten auf Dauer bringen.

Wir haben dies mehrfach gegenüber den Vertretern des Verkehrsministeriums zum Ausdruck gebracht. Insbesondere folgende Punkte waren uns in den Gesprächen dem Land wichtig:

- 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 KAT 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, 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 unpraktikabel herausgestellt, weil Preisadjustierungen 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 existiert für das Scool-Abo in seiner jetzigen Form kein 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. Wir sehen es daher als sinnvoll an, den Schüler*innen, die bisher nur für einzelne Monate ein regelmäßiges Fahrbedürfnis haben (Stichwort „Winterfahrer“), ein alternatives Ticket 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 Berechtigtenkreis des LWJT zählen:

- Alle unter 21 Jahren und Berechtigte des Ausbildungsverkehrs bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres
- Ausgabe als MonatsTicket mit netzweiter Gültigkeit
- 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 Jahresabo angeboten werden, da diese Personengruppe keinen Anspruch auf das LWJT (Jahresticket) hat.

5. Kosten und Finanzierung

a) Einführung des LWJT

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

Der VVS hat die jährlichen Kosten berechnet. Basis sind das Förderprogramm bzw. die Durchführungsbestimmungen des Landes sowie die Verkaufszahlen des Jahres 2019, bewertet mit den Preisen 2023. Demnach ergeben sich - bezogen auf das VVS-Gebiet - jährliche Kosten für die Einführung des LWJT von rund 70,1 Millionen Euro (netto). Davon entfallen auf die KAT im VVS rund 21,0 Mio. Euro.

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 ei-

genen 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“ 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.

- Verhältnis zur Landeshauptstadt Stuttgart
Bei der Aufteilung der Kosten zwischen Landeshauptstadt und den Verbundlandkreisen kommen verschiedene Schlüssel zur Anwendung:
 - Schüler*innen nach Schulort
 - Auszubildende nach Wohnort
 - Studierende im Verhältnis 50:50
- 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 Ludwigsburg für die Einführung des LWJT Mehrkosten in Höhe von jährlich rund 370.000 Euro. Bei dieser Berechnung sind wir 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 verabschiedet werden.

b) Einführung eines alternativen Tarifangebots für den Ausbildungsverkehr im VVS

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

6. 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 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 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 / Zuschussung einzelner Monatskarten für Schüler*innen, die Schulen in Baden-Württemberg besuchen, mehr erfolgen.

b) Kostenanteil Schüler*innen bei Einsatz von Vertragsverkehren bzw. Privat-Pkw

Nach der derzeitigen Schülerbeförderungssatzung wird der Kostenanteil nach den Kosten des Scool-Abos abzüglich der Zuschusszahlung durch den Landkreis ermittelt. Dies bedeutet ab dem Schuljahr 2022/2023 einen Kostenanteil in Höhe von 42,15 Euro.

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 den Kostenanteil an den Kosten des LWJT (365 Euro) auszurichten. Dies wären bei 11 Monaten – der August bleibt, da keine Beförderungsleistung erbracht wird, weiterhin kostenfrei – 33,20 Euro monatlich.

Durch den reduzierten Kostenanteil (alt: 42,15 Euro, neu: 33,20 Euro) entstehen Mindereinnahmen beim Landkreis in Höhe von rd. 57.000 Euro jährlich (Basis: Schuljahr 2021/2022).

c) Erlass des Kostenanteils

Die Schülerbeförderungssatzungen der Verbundlandkreise enthalten eine Regelung zum Erlass des Kostenanteils.

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 sogenannte Drittkind-Regelung nach § 7 Absatz 2 der Satzung. Demnach sind die Kostenanteile nur für höchstens zwei Kinder einer Familie zu tragen.

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 drei Schüler*innen bei 1.095 Euro im Schuljahr liegen.

Im Schuljahr 2020/2021 kam bei rund 200 Schüler*innen die Drittkind-Regelung zur Anwendung. Die Beibehaltung würde bei Einführung des LWJT einen Aufwand von rund 73.000 Euro für Schüler*innen im Bereich des Landkreises Ludwigsburg verursachen.

Die Abwicklung und Abrechnung ist – soweit die Gremien die Beibehaltung der Drittkind-Regelung beschließen – noch zwischen den Verbundlandkreisen und dem VVS bzw. den Abocentern zu klären.

7. Weiteres Vorgehen

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

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

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