

**Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg**

Gz: VM3-3890-90

**Förderprogramm Landesweites Jugendticket Baden-Württemberg
vom **XX.XX.2022****

1. Zielsetzung

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg fördert die Einführung eines landesweiten Jugendtickets. Dies schließt Schüler*innen, Auszubildende, Studierende sowie Freiwilligendienstleistende ein. Durch dieses preislich attraktive und landesweit einheitliche Tarifprodukt soll die klimafreundliche Mobilität von Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen in Ausbildung gestärkt und damit ein maßgeblicher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Landes geleistet werden.

Mittel- und langfristig sieht das Ministerium für Verkehr im landesweiten Jugendticket die Chance den Anteil Jugendlicher mit ÖPNV-Abo zu erhöhen. Für viele Schüler*innen, insbesondere diejenigen ohne Zuschussberechtigung gemäß lokaler Satzungen über die Erstattung von Schülerbeförderungskosten, ist dieses neue landesweite Angebot eine deutliche Vergünstigung gegenüber bisherigen Schüler*innen-Abos. Mit dem Jugendticket sollen junge Menschen in einer für die Ausprägung des Mobilitätsverhaltens wichtigen Lebensphase für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden, damit sie ihn auch später als Verkehrsmittel der ersten Wahl sehen. Durch den Umstieg der Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf den ÖPNV leistet das Jugendticket so einen relevanten Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz.

2. Rechtsgrundlagen

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe
- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO) sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K),

- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) in der Fassung vom 12. April 2005 (GBl. S. 350), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GBl. S. 324) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß den jeweils gültigen Staatshaushaltsplänen (Einzelplan 13). Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

3. Begriffsbestimmungen, Antragsberechtigung und gebündelte Antragstellung

Zuwendungsgeber ist das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Ministerium für Verkehr.

Zuwendungsempfänger in diesem Förderprogramm sind die Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG sowie der Verband Region Stuttgart.

Die Förderung zielt auf die Einführung eines Tarifprodukts durch die bzw. in den Verkehrsverbänden ab. Fördervoraussetzung ist, dass der Zuwendungsempfänger mit seinem Antrag eine durch den Verkehrsverbund abgegebene Erklärung (Letter of Intent) einreicht. In dieser erklärt der Verkehrsverbund die Bereitschaft, das zu fördernde Tarifprodukt zu den im Förderprogramm und seinen Anlagen genannten Bestimmungen einzuführen.

Bezugsberechtigte: siehe 6.2.

Wirtschaftliche Nachteile im Sinne dieses Förderprogramms sind Mindereinnahmen (=Einnahmenverluste) unter Berücksichtigung positiver Nachfrageeffekte beim Verkauf des Jugendtickets im Vergleich zu den Einnahmen aus den vor der Einführung des Jugendtickets geltenden Fahrscheinangeboten für die Schüler*innen, Auszubildende, Studierende sowie Freiwilligendienstleistende entsprechend der Anlage 1.

4. Zweck der Zuwendung

Zweck der Zuwendung ist die Einführung eines attraktiven Tarifangebotes (Jugendticket) für die in Ziffer 6 genannten Bezugsberechtigten zu den in diesem Förderprogramm und seinen Anlagen genannten Konditionen. Das Jugendticket muss ohne Unterbrechung vom Tag der Einführung (Marktbeginn) des Jugendtickets durch die

Zuwendungsempfänger bzw. in deren Verkehrsverbänden bis zum 31.12.2025 angeboten werden. Dieses Förderprogramm sieht die erstmalige Einführung eines landesweiten Jugendtickets zum 1. September 2022¹ vor. Weitere Zeitpunkte für einen Einstieg von Zuwendungsempfängern bzw. deren Verkehrsverbänden in das landesweite Jugendticket sind der 1. März 2023 sowie der 1. September 2023.²

Hierfür erhalten Zuwendungsempfänger in deren Verbundgebiet ein landesweites Jugendticket eingeführt wird, vom Zuwendungsgeber einen Zuschuss als anteilige Fehlbetragsfinanzierung (vgl. Ziff. 8.3) der aus der Anwendung des Jugendtickets entstehenden wirtschaftlichen Nachteile entsprechend der Anlage 1 „Durchführungsbestimmung zur Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets“ (im Folgenden „Anlage 1“).

5. Pilotphase, Evaluation und Erfolgsmessung

Das Jugendticket soll in einer Pilotphase zunächst befristet bis zum 31.12.2025 eingeführt werden. Über die politisch beabsichtigte gesetzliche Verankerung der Förderung ab dem Jahr 2026 muss noch rechtzeitig entschieden werden.

Im ersten Quartal 2024 führt der Zuwendungsgeber in Abstimmung mit Landkreistag und Städtetag sowie den Verkehrsverbänden eine Evaluation des Jugendtickets durch. Ziel der Evaluation ist es, dass der Zuwendungsgeber und die Zuwendungsempfänger unter Beteiligung der Verkehrsverbände und entsprechenden Zweckverbände die Wirtschaftlichkeit und Absatzmenge des Jugendtickets im ersten Jahr des Pilotzeitraums bewerten. Auf dieser Basis wird unter anderem auch der Preis des Jugendtickets und damit die Höhe des zukünftigen Zuschussbedarfs überprüft. Dies könnte zur Fortschreibung des Preises des Jugendtickets ggf. für den verbleibenden Teil des Pilotzeitraums bis Ende 2025 führen³. Darüber hinaus werden insbesondere auch Verschiebungen der Umsätze zwischen unterschiedlichen Ticketarten evaluiert, um zu bewerten, ob es zu unerwarteten wirtschaftlichen Nachteilen kommt. Eine prozentuale Veränderung der anteiligen Fehlbetragsfinanzierung der entstandenen wirtschaftlichen Nachteile durch den Zuwendungsgeber ist nicht vorgesehen. Für den verbleibenden Zeitraum führt der Zuwendungsgeber weitere Evaluationsschritte

¹ Das landesweite Jugendticket ist damit frühestens ab diesem Datum gültig. Der Vertrieb des landesweiten Jugendtickets darf vor dem 1. September 2022 erfolgen, jedoch nicht vor Bestandskraft des Zuwendungsbescheids oder einer Unbedenklichkeitsbescheinigung.

² Startet ein Schuljahr abweichend nicht zum 1. September 2022 bzw. 2023, ist auf Antrag auch ein Einstieg zum 1. August 2022 bzw. 2023 möglich.

³ Die Nennung des Ticketpreises in Höhe von zunächst 365 Euro in diesem Förderprogramm erfolgt vorbehaltlich einer möglichen Fortschreibung des Ticketpreises.

durch, insbesondere in Hinblick auf mögliche Ableitungen für die Verstetigung des Förderprogramms ab 2026.

Neben der Evaluation führt der Zuwendungsgeber eine Erfolgsmessung des Tickets durch (vgl. Ziff. 11.4).

6. Gegenstand der Förderung

Im Rahmen seiner Förderung übernimmt der Zuwendungsgeber partiell die wirtschaftlichen Nachteile, die den Partnern der Einnahmeverteilung im jeweiligen Verbund infolge der Einführung eines landesweit gültigen Jugendtickets entstehen. Hierdurch unterstützt der Zuwendungsgeber finanziell die Einführung eines attraktiven Jugendtickets zum Preis von zunächst 365 Euro pro Jahr mit landesweiter Fahrtmöglichkeit im öffentlichen Personennahverkehr. Der Preis des Jugendtickets für Studierende basiert auf den bestehenden Finanzierungs- und Vertragsverhältnissen für Semestertickets in Baden-Württemberg und kann bei Änderungen dieser Verhältnisse ggf. für einzelne Bezugsgruppen ansteigen, insbesondere bei Wegfall der sogenannten Solidarbeiträge der Studierenden.

Es sind ausschließlich die wirtschaftlichen Nachteile förderfähig, die unmittelbar mit der Einführung und dem Verkauf des Jugendtickets im Förderzeitraum den Zuwendungsempfängern entstehen. Das Nähere hierzu regelt Anlage 1. Es gilt ferner, dass das neue Jugendticket vollumfänglich mit den folgenden Vorgaben des Ministeriums für Verkehr übereinstimmen muss.

6.1. Preis des Jugendtickets

Der Verkaufspreis des Jugendtickets⁴ beträgt zur Einführung 365 Euro pro Jahr und gilt für alle Bezugsberechtigten gleichermaßen. Das landesweite Jugendticket ist ausschließlich als Jahres-Abo (Mindestvertragslaufzeit 1 Jahr mit automatischer Verlängerung)⁵ ausgestaltet, in das jederzeit zum Monatsbeginn eingestiegen werden

⁴ Der Verkaufspreis meint den Listenpreis vor Subjektförderung (bspw. durch die Stadt- und Landkreise für Schulwegbeförderungskosten).

⁵ Für Schüler*innen die, unterjährig das Ticket erwerben, kann die erste Ticket-Laufzeit auch zum Schuljahresende und damit nach weniger als einem Jahr enden.

kann^{6,7}. Bei den Bezugsberechtigten, u.a. Schüler*innen, die zu ihrem Ausbildungsticket einen Zuschuss von Seiten der Zuwendungsempfänger erhalten, welcher den verbleibenden, u.a. von den Schüler*innen zu zahlenden Eigenanteil reduziert oder entfallen lässt (abgesenkte Eigenanteile oder Eigenanteil Null)⁸ oder beim Vertrieb über Schülerlistenverfahren können je nach lokaler Situation andere Einstiegszeitpunkte, z.B. zum Schuljahresbeginn, festgelegt werden. In diesen Fällen kann auch auf die automatische Verlängerung verzichtet werden. Daneben kann das als Jahresticket ausgestaltete landesweite Jugendticket während der Pilotphase bis 31.12.2025 auch im Rahmen eines Schülerlistenverfahrens vertrieben werden. Das landesweite Jugendticket wird nicht als Monats- oder Wochenkarte angeboten.

- a) Der Preis des Jugendtickets von 365 Euro ist grundsätzlich bis zum 31.12.2025 fixiert, es sei denn im Rahmen der Evaluation Anfang 2024 oder im Rahmen von Gesprächen aufgrund einer starken Preisentwicklung (siehe folgender Spiegelstrich) kommen die Zuwendungsgeber und Zuwendungsempfänger überein, den Preis des Jugendtickets fortzuentwickeln. Der Zuwendungsgeber und Zuwendungsempfänger tragen die ggf. ansteigenden Mindereinnahmen, die sich gemäß Ziffer 7 ergeben.
- b) Ergänzend zu der Anfang 2024 geplanten Evaluation gilt: Übersteigt die Kostenentwicklung im ÖPNV (BW-Index) im Durchschnitt der Jahre seit Start des Jugendtickets (während mindestens zwei voller Kalenderjahre) den Wert von 5 Prozent p.a., so treten der Zuwendungsgeber und Aufgabenträger in Gespräche über eine weitere Finanzierung und eine mögliche vorzeitige Anhebung des Ticketpreises ein.
- c) Der Eigenanteil der Bezugsberechtigten kann 365 Euro pro Jahr unterschreiten, bspw. bei einer vorliegenden Zuschussberechtigung bei Schüler*innen, bei einem freiwilligen Zuschuss durch den Ausbildungsbetrieb oder durch sonstige Zuschüsse Dritter.
- d) Wenn von Studierenden ein Solidarbeitrag für die Semestertickets entrichtet wird, wird dieser beim Kauf eines landesweiten Jugendtickets auf den

⁶ Bei jährlicher Abbuchung ist zur Einführung der Preis von 365 Euro anzubieten. Bei monatlicher Zahlweise wird der Monatsbeitrag so festgelegt, dass der zum Jahrespreis nächst höhere erreichbare Preis, aufgerundet auf 10 Cent, erreicht wird.

⁷ Bis zum 31.12.2025 kann das landesweite Jugendticket für Studierende ausnahmsweise auch als Barprodukt angeboten werden.

⁸

Kaufpreis angerechnet. Studierende müssen in diesem Fall halbjährlich ihren Studierendenstatus gegenüber der vertreibenden Stelle nachweisen.

6.2. Bezugs- und Nutzungsberechtigung des Tickets

- a) Der Kreis der bezugsberechtigten Personen des Jugendtickets umfasst
 - alle Personen bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs sowie
 - alle Personen ab dem 22. Lebensjahr bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres, die einen Ausbildungsnachweis oder Fortbildungsnachweis (Aufstiegsfortbildung in Vollzeit) vorlegen.
- b) Die Bezugsberechtigung erlischt mit dem 21. Geburtstag (ohne Ausbildungsnachweis) bzw. 27. Geburtstag (mit Ausbildungsnachweis). Die Nutzungsberechtigung bleibt hiervon unberührt (Jugendticket bleibt bis zum Ablauf des Tickets gültig).
- c) Als Ausbildungsnachweis gilt ein Nachweis über die Eigenschaft als Schüler*in, Auszubildende*r (hierzu zählt auch die Aufstiegsfortbildung in Vollzeit), Studierende*r oder Freiwilligendienstleistende*r (Jugendfreiwilligendienste sowie Bundesfreiwilligendienste).
- d) Bei der Gruppe der Bezugsberechtigten bis zum 21. Lebensjahr, die nicht Schüler*innen oder Studierende sind, muss der Hauptwohnsitz in Baden-Württemberg liegen. Bei Schüler*innen ist stattdessen der Standort der Schule und bei Studierenden grundsätzlich der Standort der Hochschule maßgebend, soweit die Studierende einen entsprechenden Solidarbeitrag leisten.
- e) Abweichend zu Satz d) können Verkehrsverbünde, deren Gebiet über Baden-Württemberg hinausreicht, im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Bezugsberechtigung auf Personen ausweiten, deren Hauptwohnsitz oder Schul-/Hochschulstandort innerhalb des Verbundes und außerhalb von Baden-Württemberg liegt. Voraussetzung ist erstens, dass die Mindereinnahmen aus dieser zusätzlichen Bezugsberechtigung nicht zu Lasten des Zuwendungsgebers oder eines Zuwendungsempfängers ausgeglichen werden. Voraussetzung ist zweitens, dass die Anerkennung aller in anderen Verkehrsverbänden ausgegebenen landesweiten Jugendtickets in

dem erweiterten Bezugsraum gewährleistet ist. Daneben kann im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr in begründeten Ausnahmefällen die Bezugsberechtigung auf Schüler*innen mit Wohnsitz in Baden-Württemberg und Schulstandort in einem anderen Bundesland ausgeweitet werden.

6.3. Ticket-Gültigkeit

- a) Das Ticket gilt im Verkehrsverbund des Zuwendungsempfängers netzweit in allen Verkehrsmitteln, in denen Fahrscheine des ÖPNV anerkannt werden. Das Jugendticket unterliegt keiner zeitlichen Einschränkung und ist ganztägig für beliebig viele Fahrten gültig.
- b) Um die landesweite Gültigkeit des Tickets zu ermöglichen, soll es in allen Verkehrsverbänden innerhalb der Landesgrenzen Baden-Württembergs sowie im BW-Tarif gelten. Das Ministerium für Verkehr teilt dem Zuwendungsempfänger im Zuwendungsbescheid mit, in welchen Verbundräumen die Ticket-Gültigkeit durch das Ministerium für Verkehr abgesichert wurde.
- c) Der Übergang in die 1. Klasse ist nicht gestattet.
- d) Die Mitnahme von weiteren Personen ist nicht gestattet.
- e) Das landesweite Jugendticket ist ein persönliches Jahres-Abonnement. Die Fahrtberechtigung ist nicht übertragbar auf andere Personen.

6.4. Anerkennung des Tickets anderer Verbände

Die Anerkennung von in anderen Verkehrsverbänden ausgestellten, im Rahmen dieses Programms geförderten Jugendtickets ab 1. September 2022 für Binnenfahrten im baden-württembergischen Teil des Verbundgebiets des Zuwendungsempfängers ist über den Lol des Verkehrsverbundes sicherzustellen. Der Ausgleich zur Anerkennung des Tickets anderer Verkehrsverbände erfolgt pauschal über den prozentualen Zuschlag zur Abdeckung von Einnahmenverlusten im Gelegenheitsverkehr entsprechend der Anlage 1.

6.5. Vertrieb des Tickets

- a) Das landesweite Jugendticket wird in allen Verbänden unter einer landesweit einheitlichen Bezeichnung (Produktnamen) oder mit einer landesweit einheitlichen Zusatzbezeichnung vertrieben. Diese Bezeichnung oder Zusatzbezeichnung wird nach Benehmen mit den Zuwendungsempfängern und Verkehrsverbänden vom Ministerium für Verkehr festgelegt.
- b) Der Vertrieb und das Antragsverfahren können sowohl digital als auch analog erfolgen. Bei digitaler Ausgabe als Barcode oder elektronische Fahrberechtigung sowie für deren landesweite Kontrollfähigkeit gelten die anerkannten Regelungen nach dem VDV-KA-Standard in der jeweils gültigen Fassung.
- c) Beim Vertrieb des landesweiten Jugendtickets muss zum Beginn der Gültigkeitsdauer sichergestellt werden, dass bei jedem verkauften Ticket die Gruppe der Bezugsberechtigten (Schüler*innen, Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende, sonstige Jugendliche) und das Geburtsdatum des Bezugsberechtigten systematisch erhoben werden.
- d) Der Verkauf von bisher in den Verbänden und im BW-Tarif vertriebenen Tarifprodukten für die Bezugsberechtigten ist weiterhin zulässig. Sie dienen als Alternative für die Jugendlichen, die das landesweite Jugendticket nicht kaufen wollen oder können. Die Gültigkeit von § 16 Abs. 1 ÖPNVG wird durch das Angebot des landesweiten Jugendtickets nicht eingeschränkt.
- e) Während des Bewilligungszeitraum bis 31.12.2025 ist es den Zuwendungsempfängern und deren Verkehrsverbänden freigestellt, das landesweite Jugendticket für Schüler*innen in Schülerlistenverfahren (SLV) zu integrieren. Die SLV sind zentrale Vertriebsplattformen, die Bestellung, Bezug, Ausgabe und Abrechnung für alle Schüler*innen sicherstellen, auch in Bezug der geltenden Kostenerstattungssatzungen der Landkreise. Für Schüler*innen in SLV ist die Ausgabe des als Jahresticket ausgestalteten Jugendtickets begrenzt auf ein Schuljahr zulässig. Der reguläre Abbuchungsbetrag darf in Verbindung mit der Ausgabe in SLV 1/11 des Jahrespreises betragen.

Sofern das vom Verbund angebotene Tarifprodukt von den oben genannten Vorgaben abweicht, ist eine Förderung im Rahmen dieses Förderprogramms ausgeschlossen.

7. Zuwendungsvoraussetzung

Neben den allgemein gültigen zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen insbesondere VwV Ziffer 1 zu § 44 LHO, hat der Zuwendungsempfänger folgende Zuwendungsvoraussetzungen zu erfüllen:

- a) Das eingeführte landesweite Jugendticket muss den in diesem Förderprogramm inkl. seiner Anlagen sowie den Zuwendungsbescheiden genannten Vorgaben des Ministeriums für Verkehr an das Tarifprodukt vollumfänglich entsprechen.
- b) Die vom Zuwendungsgeber den Zuwendungsempfängern zugewiesenen Mittel aus §§ 18 und 28 FAG sowie § 15 ÖPNVG dürfen nicht für die Finanzierung des Eigenanteils der Zuwendungsempfänger am Jugendticket herangezogen werden.
- c) Aufwendungen, die bereits vor dem Start des Jugendtickets aus eigenen kommunalen Haushaltsmitteln der Zuwendungsempfänger für die zusätzliche Absenkung der Eigenanteile von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs eingesetzt wurden, können hingegen für den 30 %-Eigenanteil der Zuwendungsempfänger am landesweiten Jugendticket eingesetzt werden.
- d) Der Zuwendungsempfänger bzw. die Verkehrsverbünde bewerben das landesweite Jugendticket im Rahmen ihrer eigenen Marketingmaßnahmen und tragen zur Einführungskampagne des Landes bei.
- e) Die Zuwendungen des Landes sind zweckgebunden. Aus den Mitteln des Landes dürfen keine Verkehrsangebotsmaßnahmen (weder Investitionskosten noch laufende Kosten) im öffentlichen Verkehr finanziert werden.
- f) Der Zuwendungsempfänger unterstützt den Zuwendungsgeber bei der Evaluation und Erfolgsmessung des Tickets entsprechend der Ziffern 5 und 11.4.
- g) Der Zuwendungsempfänger benennt in der Außenkommunikation die Förderung durch den Zuwendungsgeber.
- h) Voraussetzung der Förderung ist die vom Verkehrsverbund des Zuwendungsempfängers per Letter of Intent (LoI) erklärte Bereitschaft zur Anerkennung landesweiter Jugendtickets anderer Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg im Baden-Württembergischen Teil des Verbundgebiets ohne weiteren Ausgleich.
- i) Bereits begonnene Maßnahmen sind von der Förderung ausgeschlossen. Auf Ziff. 1.2 der VwV zu § 44 LHO wird verwiesen.

8. Art und Umfang, Bewilligungszeitraum sowie Höhe der Zuwendung

8.1 Art der Finanzierung

Die Förderung der Maßnahme erfolgt im Rahmen einer Projektförderung als anteilige Fehlbetragsfinanzierung der landesweiten insgesamt entstehenden wirtschaftlichen Nachteile durch die Einführung des landesweiten Jugendtickets.

8.2 Förderzeitraum und Bewilligungszeitraum

Der Förderzeitraum erstreckt sich vom 01.09.2022 bis zum 31.12.2025. Die Zuwendung kann maximal bis 31.12.2025 bewilligt werden.

8.3 Zuwendungshöhe

Der Verkaufspreis des landesweiten Jugendtickets führt im Vergleich zu den bisherigen Tarifprodukten zu wirtschaftlichen Nachteilen bei den Verkehrsverbänden und beim BW-Tarif. Dies löst landesweit einen Zuschussbedarf aus, den sich der Zuwendungsgeber und die Zuwendungsempfänger aus ihrer gesetzlichen Aufgabenträgerschaft teilen. Da der Zuwendungsgeber den überwiegenden Teil des Zuschussbedarfs trägt und der größere Teil des Zuschussbedarfes in der Aufgabenträgerschaft der Zuwendungsempfänger entsteht, ist eine finanzielle Zuwendung vom Zuwendungsgeber an die Zuwendungsempfänger notwendig.

Im Einzelnen gilt:

- a) Der Zuwendungsgeber trägt 70 Prozent des Zuschussbedarfs des landesweiten Jugendtickets. 30 Prozent des landesweiten Zuschussbedarfs tragen die Zuwendungsempfänger. Sind mindestens zwei Zuwendungsempfänger Teil eines gemeinsamen Verbundgebietes, einigen sich die beteiligten Zuwendungsempfänger über eine Aufteilung des Zuschussbedarfs untereinander innerhalb des Verbunds. Die Anteile des Zuwendungsgebers bzw. der Zuwendungsempfänger beziehen sich auf den gesamten Zuschussbedarf, welchen das Jugendticket landesweit auslöst.
- b) Der Zuschussbedarf, der sich durch die Einführung des Jugendtickets ergibt, wird gemäß der Durchführungsbestimmung in Anlage 1 jeweils auf Ebene eines Verkehrsverbands oder Zuwendungsempfängers ermittelt.
- c) Der Preisanteil für verbundinterne Fahrten im SPNV des Landes wird von den Verbänden im Rahmen des jährlichen Verwendungsnachweises nach der Logik des im Verbund gültigen Einnahmeaufteilungsverfahrens mitgeteilt und vom Land direkt an die Verkehrsunternehmen ausgekehrt. Der Preisanteil für die landesweite Gültigkeit des Jugendtickets wird pro verkauftem Ticket direkt vom

Zuwendungsgeber an die BW-Tarif GmbH ausbezahlt. Dieser Betrag wird auf den Zuschussanteil des Zuwendungsgebers angerechnet. Der verbleibende Anteil des Zuschusses des Zuwendungsgebers wird dann an die Zuwendungsempfänger übermittelt. Die Aufteilung, wonach der Zuwendungsgeber insgesamt 70 Prozent des gesamten Zuschussbedarfs des landesweiten Jugendtickets und die Zuwendungsempfänger 30 Prozent des gesamten Zuschussbedarfs tragen, bleibt hiervon unberührt.

- d) Der Preisanteil für die landesweite Gültigkeit des Jugendtickets im BW-Tarif richtet sich nach der jeweiligen Gruppe der Bezugsberechtigten des Jugendtickets. Für Schüler*innen, Auszubildende, Freiwilligendienstleistende und sonstige Jugendliche unter 21 Jahren beträgt die Umlage pro Ticket 25,20 Euro pro Jahr. Für Studierende beträgt die Umlage pro Ticket 126,96 Euro. Der Preisanteil wird jährlich gemäß der ermittelten Anpassungsrate des BW-Tarifs fortgeschrieben und in Bezug auf die bei der ersten Ermittlung des Preisanteils zugrunde gelegten Annahmen für die Zukunft evaluiert. Die der Preisermittlung zugrundeliegenden Tabellen werden allen Beteiligten zur Überprüfung der korrekten Berechnung übermittelt. Das Land wirkt darauf hin, dass die Fortschreibung des Preisanteils sich maximal im Bereich der Preissteigerung der Verbundtarife bewegt. Übersteigt die kumulierte Fortschreibung des Preisanteils BW-Tarif die Preissteigerung der Verbundtarife um mehr als 1,0 Prozent, übernimmt das Land den übersteigenden zusätzlichen Zuschussbedarf vollständig. Maßgeblich als Vergleichswert ist der nach Tarifumsatz gewichtete Durchschnittswert der Tarifanpassungsraten der am landesweiten Jugendticket teilnehmenden Verkehrsverbände. Maßgeblich für den Abgleich ist dabei die seit 1.9.2022 kumulierte Tarifentwicklung.

9. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Einhaltung der einschlägigen Regelungen zum Vergaberecht und EU-Beihilferecht obliegt den jeweiligen Zuwendungsempfängern.

Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme erstreckt sich bis maximal 31. Dezember 2025.

10. Verfahren

Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr.

11.1. Antragstellung

Anträge sind spätestens drei Monate vor dem geplanten Startzeitpunkt des landesweiten Jugendtickets schriftlich beim Ministerium für Verkehr einzureichen. Für den Startzeitpunkt 01.09.2022 sind die Anträge dementsprechend bis spätestens zum 31.05.2022 einzureichen.

Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bewilligt.

11.2. Antragsverfahren

Grundsätzlich kann der Antrag auf Förderung durch den jeweiligen Zuwendungsempfänger gestellt werden.

Für Verbünde, deren jeweilige Gebiete mehr als einen Zuwendungsempfänger umfasst, gilt:

- a) Voraussetzung für die Förderung ist, dass alle Zuwendungsempfänger eines Verkehrsverbunds einzeln oder in gebündelter Form einen Antrag einreichen.
- b) Im Falle gebündelter Antragstellung erfolgt diese entweder durch einen Zuwendungsempfänger, Zweckverband oder Verkehrsverbund. Alle Zuwendungsempfänger erteilen hierfür diesem Zuwendungsempfänger, Zweckverband oder Verkehrsverbund eine Vollmacht, den Antrag in ihrem Namen einzureichen. Diese Vollmacht ist mit der Antragstellung vorzulegen. Die Vollmacht muss die Ermächtigung enthalten, die Antragstellung für dieses Förderprogramm durchzuführen, alle Handlungen des Zuwendungsempfängers hinsichtlich dieses Förderprogramms vorzunehmen und Fördermittel für den Zuwendungsempfänger entgegen zu nehmen.
- c) Im Falle einer einzelnen Antragstellung durch jeden Zuwendungsempfänger ist Voraussetzung, dass alle baden-württembergischen Zuwendungsempfänger eines Verkehrsverbundes abgestimmte Förderanträge stellen, damit die verbundweite Einführung sichergestellt ist. Die Bewilligung kann daher für diese Fälle nicht vor Vorliegen aller Einzelanträge erfolgen.
- d) Die Beantragung der Fördermittel sowie die Bewilligung erfolgen bei Einzelantragstellung für jeden Zuwendungsempfänger separat und bei gebündelter Antragstellung summiert für alle Zuwendungsempfänger, vertreten durch den bevollmächtigten Zuwendungsempfänger, Zweckverband oder Verkehrsverbund.

- e) Die zur Berechnung des Zuschusses und der ansonsten erforderlichen Daten werden bei Einzelantragstellung für jeden Zuwendungsempfänger separat und bei gebündelter Antragstellung bezogen auf das Verbundgebiet durch den bevollmächtigten Zuwendungsempfänger, Zweckverband oder Verkehrsverbund an den Zuwendungsgeber übermittelt.
- f) Die Auszahlung der Fördermittel erfolgt bei Einzelantragstellung für jeden Zuwendungsempfänger separat und bei gebündelter Antragstellung summiert für den gesamten Verbund an den bevollmächtigten Zuwendungsempfänger, Zweckverband oder Verkehrsverbund.
- g) Die Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils durch die Einführung des Jugendtickets erfolgt bezogen auf das Gebiet des Zuwendungsempfängers oder bei gebündelter Antragstellung bezogen auf das Gebiet des Verkehrsverbunds; die Aufteilung der Fördermittel zwischen den einzelnen Zuwendungsempfängern bei gebündelter Antragstellung obliegt den Zuwendungsempfängern.
- h) Der voraussichtliche Zuschussbedarf soll auf Basis von einheitlichen Annahmen zur Entwicklung von Nachfrage- und wirtschaftlichen Parametern berechnet werden, die vom Ministerium für Verkehr festgelegt werden. Abweichungen von diesen Parametern können im Einzelfall nach Prüfung vom Ministerium für Verkehr zugelassen werden. Die Förderabwicklung in Form eines Verwendungsnachweises und Bewilligungsbescheids auf Basis der real eingetretenen Zahlen nach Ziff. 11.4 bleibt hiervon unberührt.
- i) Zur Antragstellung sind die vom Verkehrsministerium Ministerium für Verkehr bereitgestellten Formulare und Berechnungs-Tabellen zu verwenden.

11.3. Auszahlung der Förderung

Die Auszahlung erfolgt frühestens mit Bestandskraft des vorläufigen Zuwendungsbescheids. Die Auszahlung erfolgt gemäß der Ziffer 1.4 der ANBEST-K. Um Liquiditätsengpässe aufgrund des durch das landesweite Jugendticket entstehenden wirtschaftlichen Nachteils zu verhindern und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren, können bis zu 90% der im vorläufigen Bewilligungsbescheid nach Ziff. 11.4 genannten Jahres-Bewilligungssummen auf einmaligen Antrag als quartalsweise Abschläge (jeweils ein Viertel von 90%) zum 15.01., 15.04., 15.07. und 15.10. ausgezahlt werden. Vorgezogene Einnahmen aus der neuen, ggf. jahresbezogenen Zahlungsweise der Bezugsberechtigten des Jugendtickets sind dabei zu berücksichtigen.

11.4. Verwendungsnachweis und Erfolgskontrolle

Der Zuwendungsempfänger hat bis zum 30.06. des Folgejahres einen Verwendungsnachweis für das Vorjahr mit Angabe und Nachweis der realen Parameter entsprechend der Vorgaben der Durchführungsbestimmung vorzulegen.

Das Ministerium für Verkehr erlässt nach dessen Prüfung einen vorläufigen Bewilligungsbescheid gegenüber dem Zuwendungsempfänger. Dieser wird unter den Vorbehalt des Schlussverwendungsnachweises gestellt.

Nach Ende des Bewilligungszeitraums ist ein Gesamt-Schlussverwendungsnachweis mit Angabe und Nachweis der real eingetretenen Parameter entsprechend der Vorgaben der Durchführungsbestimmung einzureichen. Das Ministerium für Verkehr erlässt nach dessen Prüfung einen Schlussbescheid über den gesamten Förderzeitraum gegenüber dem Zuwendungsempfänger.

Für den Verwendungsnachweis wird auf Ziff. 7 der ANBest-K verwiesen. Für den Verwendungsnachweis sind die vom Ministerium für Verkehr bereitgestellten Formulare und Berechnungs-Tabellen zu verwenden.

Zur Erfolgskontrolle wird der Zuwendungsgeber eine Erfolgsmessung beauftragen. Dabei werden insbesondere die Nachfrageentwicklung in der für das landesweite Jugendticket kaufberechtigten Bevölkerung im jeweiligen Verbund herangezogen. Dabei ist zwischen den Gruppen Schüler*innen, Studierende, Auszubildende und sonstige Jugendliche zu unterscheiden und die Nachfrageentwicklung auf die Entwicklung der Gesamtzahl dieser Gruppen zu beziehen. Diese Daten sind als Eingangsparameter der Durchführungsbestimmung definiert und sind insofern mit den Verwendungsnachweisen dem Zuwendungsgeber vorzulegen. Neben dieser Messung der Auswirkungen des Jugendtickets auf das Mobilitätsverhalten Jugendlicher sollen außerdem die Kundenzufriedenheit und damit auch auf die Erreichung der Klimaziele des Landes ermittelt werden. Die Zuwendungsempfänger unterstützen die Durchführung dieser Erfolgsmessung.

11.5. Nichteinhaltung der Vorgaben

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwal-

tungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

12. Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist.

Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

13. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof ist berechtigt, bei dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

14. Inkrafttreten

Das Förderprogramm tritt mit Veröffentlichung dieser Förderrichtlinie in Kraft und am 31.12.2025 außer Kraft.

Förderprogramm Landesweites Jugendticket Baden-Württemberg

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

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 realen Preisentwicklung (Inflation) 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. 1,5 Prozentpunkte dieses pauschalen Faktors dienen der Berücksichtigung von Wechslern aus dem Gelegenheitsverkehr in das landesweite Jugendticket. Die verbleibenden 2 Prozentpunkte decken weitere nicht messbare Effekte ab.

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 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 gestiegener 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 Fälle 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 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 bis einschließlich des Jahres 2025 bzw. nach Ablauf von 3 Jahren nach Einführung des LWJT berechnet. Ab dem 4. Jahr wird dieser Zuschussbedarf festgeschrieben (fixiert) und anhand eines noch zu definierenden Preisindex fortgeschrieben.

TEIL 2: Erläuternde Darstellung

I. Wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich (Verbundbinnenverkehre)

= ((Einnahmen [netto] aus allen Zeitkarten Ausbildungsverkehr im jeweils fortgeschriebenen Referenzjahr⁹ + 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-Tarif¹⁰ an Ticketteil 1 des Jugendtickets

+ Stückzahlen Jugendticket Teil 2 * Preisanteil BW-Tarif² an Ticketteil 2 des Jugendtickets

¹⁰ 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 Stückzahlen¹¹⁾ des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten , deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr

- der Summe der Stückzahlen³⁾ Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre als sind, im Referenzjahr)

* Preis des Jugendtickets [netto]

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

¹¹ Umgerechnet auf Personenäquivalente

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

= I. + II.

- + (Summe der Stückzahlen¹²⁾ des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten , deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Basisjahr
- der Summe der Stückzahlen³⁾ Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre als sind, im Referenzjahr)
- * Preis des Jugendtickets (netto)
- + (Summe der Stückzahlen³⁾ des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten , deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr
- der Summe der Stückzahlen³⁾ 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 bis einschließlich des Jahres 2025 bzw. nach Ablauf von 3 Jahren nach Einführung des landesweiten Jugendtickets im jeweiligen Verbund berechnet. Ab dem 4. Jahr wird dieser Zuschussbedarf festgeschrieben (fixiert) und anhand eines noch zu definierenden Preisindex fortgeschrieben.

TEIL 3: Mathematische Darstellung

Folgende Jahreszeiträume (12 Monate) sind zu unterscheiden:

¹² Umgerechnet auf Personenäquivalente. Bei Studierenden werden nur Stückzahlen regulärer Semestertickets (ohne Anslusstickets oder Zahlung reiner Solidarbeiträge) gezählt.

- 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 01.09.2022

BJ = 01.01.2019 – 31.12.2019

RJ = 01.01.2021 – 31.12.2021

FRJ = gegenüber dem Vorjahr fortgeschriebenes Referenzjahr

IJ₁ = 01.01.2023 – 31.12.2023

IJ₂ = 01.01.2023 – 31.12.2024

IJ_x = 01.01.202Y – 31.12.202Y

Für den Zeitraum 01.09.2022 – 31.12.2022 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 Ausbildungsverkehr³⁾

F = Stückzahlen der Jedermannzeitkarten, deren InhaberInnen unter 21 Jahre alt sind³⁾

G = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 1²⁾

H = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 2²⁾

P = Preis Jugendticket (netto)

S = Erstattungssatz gem. § 231 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen

T = durchschnittliche prozentuale Fortschreibung des Verbundtarifs 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_{GES} = gesamter wirtschaftlicher Nachteil aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets in einem Verbund

WN_{RAT} = wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets

WN_{LWT} = 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:

$$WNGESIIX = WNRATIIX + WNLWTIIX + ((D1_{IJX} + D2_{IJX} + E_{IJX} + F_{IJX}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P$$

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:

$$WNGESIIX = WNRATIIX + WNLWTIIX + ((E_{BJ} + F_{BJ}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P + ((D1_{IJX} + D2_{IJX} + E_{IJX} + F_{IJX}) - (E_{BJ} + F_{BJ})) * P * 0,3$$

Nach oben aufgeführtem Berechnungsschema wird der Zuschussbedarf bis einschließlich des Jahres 2025 bzw. nach Ablauf von 3 Jahren nach Einführung des LWJT berechnet. Ab dem 4. Jahr wird dieser Zuschussbedarf festgeschrieben (fixiert) und anhand eines noch zu definierenden Preisindex fortgeschrieben.