

Stuttgart, 01.07.2022

## **Einführung eines landesweiten Jugendtickets im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)**

### **Beschlussvorlage**

<b>Vorlage an</b>	<b>zur</b>	<b>Sitzungsart</b>	<b>Sitzungstermin</b>
Verwaltungsausschuss Gemeinderat	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	06.07.2022 07.07.2022

### **Beschlussantrag**

b1. Die Einführung eines landesweiten Jugendtickets zum 1. März 2023 zum Preis von 365 EUR im VVS und die Mitfinanzierung unter den genannten Rahmenbedingungen wird beschlossen.

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Vereinbarung mit den Verbundlandkreisen über die Finanzierung des landesweiten Jugendtickets im Verbund entsprechend den dargestellten Eckpunkten abzuschließen sowie die zur Umsetzung notwendigen Erklärungen abzugeben.

3. Die Finanzierung des städtischen Anteils der kommunalen Aufgabenträger erfolgt im Teilhaushalt 400 – Schulverwaltungsamt, Amtsbereich 4007010, Kontengruppe 440 Sonstige ordentliche Aufwendungen aus den bisher für das künftig wegfallende Scool- und Azubi-Abo bereitgestellten Mitteln.

### **Begründung**

#### **Ausgangslage**

Die Landesregierung hat sich das Ziel gesetzt, den Öffentlichen Verkehr im Sinne der Verkehrswende attraktiver zu gestalten. Hierzu sieht der Koalitionsvertrag der Landesregierung die Einführung eines Schüler-, Auszubildenden-, Studierenden- und Jugendtickets zum Preis von 365 EUR pro Jahr mit landesweiter Geltung vor.

Demnach sollen alle Jugendlichen mit Wohnort in Baden-Württemberg bis zum 21. Geburtstag sowie Schülerinnen und Schüler, Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende bis zum 27. Geburtstag das landesweite Jugendticket erwerben können. Es soll rund um die Uhr in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV gelten. Die Ausgabe der Tickets soll durch die Verbände im Land erfolgen (bei uns also über den VVS). Den entstehenden Zuschussbedarf für das 365-Euro-Jugendticket trägt das Land mit 70% und die Stadt- und Landkreise als kommunale Aufgabenträger für den ÖPNV zu 30%.

In den letzten Monaten fanden zahlreiche Abstimmungsgespräche des Landes mit den kommunalen Spitzenverbänden und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) statt. Der VVS war als größter Verkehrsverbund in Baden-Württemberg in den gesamten Prozess stark eingebunden und hat dabei die Interessen der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger in der Region Stuttgart vertreten.

Mittlerweise haben das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, die kommunalen Spitzenverbände und der VDV einen Letter of Intent (LoI) zur Einführung des landesweiten Jugendtickets unterzeichnet (siehe [Anlage 1](#)). Ebenso wurde das Förderprogramm (siehe [Anlage 2](#)) sowie Durchführungsbestimmungen zur Berechnung des Ausgleichs für den wirtschaftlichen Nachteil der Verkehrsunternehmen veröffentlicht. Damit stehen die wesentlichen Punkte des Angebotes und der Finanzierung fest.

Die Einführung des landesweiten Jugendtickets in einem Verbund erfolgt freiwillig und liegt im Entscheidungsbereich der jeweiligen Gremien der kommunalen Aufgabenträger und des Verbundes.

## **Angebot**

Das landesweite Jugendticket wird als Verbundangebot im Jahres-Abonnement zum Gesamtpreis von zunächst 365 Euro (30,42 Euro pro Monat im Abo) im Jahr ausgegeben. Der Preis ist bis Ende 2025 fixiert. Es findet jedoch bereits im Jahr 2024 eine Evaluation statt, in der auch der Preis und der künftige Zuschussbedarf überprüft werden.

Bezugsberechtigt sind alle jungen Menschen unter 21 Jahren sowie alle Personen ab dem 22. Lebensjahr bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres, die einen Ausbildungs- bzw. Fortbildungsnachweis (z. B. Ausbildung, Studium, FSJ, Praktikum) vorlegen.

Das Jugendticket gilt ohne jegliche zeitliche Einschränkung im gesamten VVS und darüber hinaus in allen Bahnen und Bussen des Nahverkehrs in Baden-Württemberg. Der Einstieg in das

Abonnement ist jederzeit möglich. Das Ticket ist ein „echtes“ Jahresabonnement, ein jederzeitiges Aussetzen – wie heute beim Scool-Abo – ist nicht möglich.

Das landesweite Jugendticket ist damit vom Preis und dem Geltungsbereich ein sehr attraktives Tarifangebot für junge Menschen. Es soll das Mobilitätsverhalten dieser Gruppe dauerhaft prägen und als Mosaikstein zur Mobilitätswende dienen.

Der Kreis der Berechtigten geht mit dem neuen Jugendticket jedoch über den Umfang der heute zuschussberechtigten Gruppe in der LHS hinaus. Neben Schülern, Azubis und Meisterschülern kommen auch Studierende in den Genuss des landesweiten Jugendtickets sowie alle jungen Menschen unabhängig von ihrem Status, die unter 21 Jahre alt sind. Lediglich Azubis und Studierende, die über 27 Jahre alt sind, werden nach dem Förderprogramm des Landes nicht berechtigt sein, das landesweite Jugendticket zu erwerben. Neu ist zudem die landesweite Komponente: Die Käufer eines Jugendtickets können nicht nur - wie die Zuschussberechtigten in der LHS aktuell - im Verbundgebiet, sondern in ganz Baden-Württemberg fahren.

### **Förderprogramm**

Das landesweite Jugendticket wird zunächst auf Basis eines Förderprogramms bis Ende 2025 eingeführt. Ab 2026 soll das Förderprogramm durch eine gesetzliche Regelung abgelöst werden. Die Landesförderung ist auf Dauer angelegt und soll nicht abgeschmolzen werden. Die Förderquote von 70% gilt für den gesamten Finanzierungsbedarf des landesweiten Jugendtickets inklusive der Kosten für die landesweite Komponente sowie den SPNV, der im Auftrag des Landes betrieben wird. Im Landeshaushalt wurde für das Jahr 2022 bereits eine erste Rate von 27 Mio. EUR vorgesehen. Für die Folgejahre 2023 bis 2025 sind in der mittelfristigen Finanzplanung jeweils 100 Mio. EUR pro Jahr etatisiert.

Die Stadt- und Landkreise in der Region Stuttgart als kommunale Aufgabenträger für den ÖPNV müssen somit einen Anteil von 30% finanzieren. Sie bringen aber bereits heute in erheblichem Umfang kommunale Eigenmittel zur Finanzierung des Scool-Abos (über für die Schülerbeförderung nach § 18 Finanzausgleichsgesetz (FAG) zugewiesenen Mittel hinaus) auf. Die der LHS zustehenden FAG-Mittel werden bis zu 100 % für den freigestellten Schülerverkehr (Besondere Schülerbeförderung) genutzt. Folglich kann zur Finanzierung des LWJT nicht auf FAG-Mittel zurückgegriffen.

Die Landeshauptstadt Stuttgart bezuschusst bereits seit September 2020 das Scool-Abo und das Ausbildungs-Abo für Stuttgarter Schülerinnen und Schüler, Azubis sowie Meisterschülerinnen und Meisterschüler, um hier einen Kundenpreis von 365 EUR für ein verbundweit gültiges

Ticket zu ermöglichen. Die LHS wendet für diese Maßnahme als freiwillige Leistung bisher bereits rund 5,1 Mio. EUR pro Jahr auf – zusätzlich zu den satzungsmäßigen Ausgaben für die Schülerbeförderung (insgesamt 10,9 Mio. EUR). Mit dieser Maßnahme ist die LHS bundesweit in Vorleistung getreten. Die Einführung des 365 Euro Azubi-Abo und Scool-Abo wurde mit GRDRs 675/2020 beschlossen, mit den Gemeinderatsdrucksachen 51/2021, 287/2021 und 31/2022 wurde den jeweiligen Anpassungen zugestimmt.

Diese kommunalen Eigenmittel können sich die kommunalen Aufgabenträger nun gewissermaßen „anrechnen“ lassen. Dies reduziert den zusätzlichen finanziellen Aufwand der kommunalen Aufgabenträger für das landesweite Jugendticket in einem durchaus relevanten Umfang. Der Ausgleich wird als nichtsteuerbarer Zuschuss (netto) geleistet. Das StudiTicket wurde bisher nicht bezuschusst.

### **Einführungszeitpunkt**

Sinnvoll wäre sicher eine Einführung zum Schuljahresbeginn gewesen. Der Zeitraum von der Veröffentlichung des Förderprogramms bis zur Einführung war allerdings zu knapp für die Beteiligung aller Gremien und vor allem die vertriebliche Umsetzung. Außerdem hatten die Stadt- und Landkreise - außer der LHS aufgrund des Vorlaufprojektes - im Haushalt 2022 keine Mittel für dieses Projekt eingestellt. Auf Initiative des VVS haben sich schließlich alle Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg bereit erklärt, das landesweite Jugendticket **zum 1. März 2023** einzuführen, sofern die Finanzierung durch die kommunalen Aufgabenträger vor Ort sichergestellt wird. Zu diesem Zeitpunkt beginnt das Sommersemester und es steht ausreichend Zeit zur Vorbereitung (Gremienbeschlüsse, Satzungsänderung, Änderung der Vertriebssysteme, Information der Kunden etc.) zur Verfügung. Das wichtigste Argument ist jedoch, dass die Absicht besteht, das Ticket zu einem gemeinsamen Zeitpunkt in ganz Baden-Württemberg einzuführen. Bei einer landesweiten Gültigkeit wäre eine gestückelte Einführung durch die Verkehrsverbünde praktisch nicht zu organisieren gewesen. Auch die Kommunikationskampagne hätte nicht landesweit durchgeführt werden können.

### **Chancen zur Vereinfachung des Tarifangebotes im Ausbildungsverkehr nutzen**

Man muss davon ausgehen, dass das landesweite Jugendticket die bestehenden Tarifangebote des VVS im Ausbildungsverkehr weitgehend kannibalisiert. Dies ist auch so beabsichtigt, es sollen möglichst viele Jugendliche in das neue, landesweit gültige Angebot wechseln.

Auf folgende Angebote kann künftig verzichtet werden:

1. Das VVS-Scool-Abo, das auf Grund der Möglichkeit zur monatsweisen Unterbrechung bei den Schulwegkostenträgern und den Abo-Centern erheblichen Arbeitsaufwand verursacht.

2. Die preisstufenabhängigen MonatsTickets im Ausbildungsverkehr (von 52,50 bis 169,00 Euro).
3. Das Ausbildungs-Abo in seiner jetzigen Form (erwerbbar für alle Personen im Ausbildungsstatus, netzweite Gültigkeit zum Preis von 62,50 Euro im Monat).

Dennoch kann auf ergänzende Angebote nicht ganz verzichtet werden, weil sich nicht jeder Jugendliche gleich für ein Jahr binden will (Stichwort: „Winterfahrer“). Außerdem gilt das Jugendticket nicht für Auszubildende und Studierende über 27 Jahre. Daher können die bestehenden Tarife des Ausbildungsverkehrs nicht ersatzlos gestrichen werden.

Neben dem landesweiten Jugendticket soll es daher künftig noch folgende Angebote des Studierenden- und Ausbildungsverkehrs im VVS geben:

1. Ein preisgünstiges netzweit gültiges MonatsTicket zum Preis von 47 Euro, für junge Menschen bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres und Menschen in Ausbildung bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres. Da dies der Personenkreis ist, der auch das LWJT erwerben kann, wird hier kein zusätzliches Abo-Produkt benötigt.
2. Ein preisgünstiges netzweit gültiges MonatsTicket für Menschen in Ausbildung ab 27 Jahren zum Preis von 56,00 Euro. Dieses Angebot wäre auch als Abonnement erwerbbar (monatliche Abbuchungsrate 46,67 Euro).
3. Das StudiTicket und das Anschluss-StudiTicket werden unverändert weiter angeboten und können von berechtigten Studierenden ab 27 Jahren erworben werden.

Über den Fortbestand des 14-Uhr-JuniorTickets/-Abos (23,20 Euro als MonatsTicket bzw. 19,33 Euro monatliche Abbuchungsrate im Jahresabo) ist noch zu entscheiden.

### **Wirtschaftliche Auswirkungen**

Die Verkehrsunternehmen, also auch die SSB, haben bei der Einführung des landesweiten Jugendtickets nun einen Anspruch darauf, dass ihr wirtschaftlicher Nachteil durch das vergünstigte Ticket („negativer finanzieller Nettoeffekt“) in vollem Umfang abgedeckt wird.

Dabei wird der künftige Ist-Zustand (mit Jugendticket) mit dem Zustand verglichen, der eingetreten wäre, wenn es das Jugendticket nicht gegeben hätte. Der Nachteilsausgleich wird nach den Formeln der „Durchführungsbestimmungen zur Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets“ berechnet. Ein Wachstum der Zielgruppe (6 bis 27 Jahre), das bspw. durch Zuwanderung oder Anstieg der Bevölkerungszahl auch ohne die Einführung des Angebots eingetreten wäre, wird dabei berücksichtigt und erhöht die Solleinnahmen. Auch die künftigen Tarifierhöhungen der Verkehrsverbünde erhöhen den Einnahmenanspruch. Ebenso gehen die verminderten Ausgleichszahlungen bei der Schwerbehindertenfrei-

fahrt in die Berechnung ein. Der so errechnete Betrag wird pauschal um 3,5% erhöht, um negative Auswirkungen im Bereich des Gelegenheitsverkehrs auszugleichen. Im Frühjahr 2024 wird eine Evaluation durchgeführt, bei der auch Verschiebungen der Umsätze zwischen den einzelnen Ticketarten untersucht werden, um festzustellen, ob es zu zusätzlichen, nicht vorhersehbaren wirtschaftlichen Nachteilen gekommen ist.

Mehrverkäufe beim Jugendticket erhöhen den Einnahmenanspruch um 30% bei den Verkehrsverbänden, der Rest wird zur Finanzierung des Angebots an die Zuschussgeber abgeführt. Dies gilt allerdings nur für Mehrverkehre über den Stand von 2019 hinaus, also dem Jahr vor der Corona-Pandemie. Bis das Ausgangsniveau von 2019 wieder erreicht wird, verbleibt der Mehrverkehr bei den Verkehrsverbänden bzw. -unternehmen. Nach drei Jahren wird der Zuschussbedarf festgeschrieben und dynamisiert.

Der errechnete wirtschaftliche Schaden der Verkehrsunternehmen wird vom Land und den kommunalen Aufgabenträgern im Verhältnis 70:30 ausgeglichen. Da der wirtschaftliche Schaden im Einnahmepool des VVS entsteht, muss er auch dort ausgeglichen werden. Die Verteilung der Zuschussmittel wird sich daher an der Verteilung des Einnahmepools orientieren.

## **Finanzierung**

Nach den vorliegenden Unterlagen (Förderprogramm und Durchführungsbestimmungen) hat der VVS den Finanzierungsbedarf im VVS ermittelt. Er beträgt (ohne Mehrverkehr) voraussichtlich rund 70,1 Mio. EUR netto p.a., wobei 70% vom Land getragen werden. Diese Berechnung geht von den Mengen aus dem Jahre 2019 und den Preisen des Jahres 2023 aus. Die kommunalen Aufgabenträger im VVS müssen gesamthaft einen Betrag von rund 21 Mio. EUR p.a. stemmen.

Bei der Aufteilung der Kosten zwischen der LHS und den Verbundlandkreisen (Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg, Göppingen und Rems-Murr-Kreis) kommen nach einer gemeinsamen Abstimmung im Verbund folgende Schlüssel zur Anwendung:

- Schüler nach Schulort
- Auszubildende nach Wohnort
- Studierende im Verhältnis 50:50

Die Aufteilung der Kosten im Verbund ist noch in einer entsprechenden Finanzierungsvereinbarung zu fixieren.

Wie oben ausgeführt, ist die LHS hinsichtlich der Zuschüsse bereits in Vorleistung getreten. Bei den Schülern, Azubis und Meisterschülern kann sie sich nach den neuen Förderbedingungen

entlasten, weil künftig das Land die entstehenden Kosten zu 70% mitfinanziert. Allerdings kommen weitere berechnete Fahrgastgruppen hinzu (z. B. Studierende und junge Menschen ohne Ausbildungsstatus), außerdem muss die landesweite Komponente mitfinanziert werden.

Insgesamt ergibt sich für das landesweite Jugendticket ein kalkulierter Finanzierungsbedarf für die LHS von voraussichtlich 7,3 Mio. EUR pro Jahr (aktuell, wie oben aufgeführt, rd. 10,9 Mio. EUR).

Wie sich der Kostenanteil nach der Evaluation 2024 bzw. dem Ende des derzeitigen Förderzeitraums Ende 2025 darstellen wird, kann noch nicht prognostiziert werden.

In der Folge ist noch zu entscheiden, ob der Personenkreis der Auszubildenden sowie Meisterschülerinnen und Meisterschülern über 27 Jahre (die nicht das landesweite Jugendticket in Anspruch nehmen können), auch weiterhin von der LHS bezuschusste Tickets erhalten soll. Dies würde den Finanzierungsbedarf von voraussichtlich 7,3 Mio. EUR entsprechend erhöhen.

Die Finanzierung des städtischen Anteils der kommunalen Aufgabenträger erfolgt im Teilhaushalt 400 – Schulverwaltungsamt, Amtsbereich 4007010, Kontengruppe 440 Sonstige ordentliche Aufwendungen aus den bisher für das künftig wegfallende Scool- und Azubi-Abo bereitgestellten Mitteln.

Mit den Einsparungen im Bereich Scool- und Azubi-Abo wird das gesamte LWJT finanziert (auch Studierende). Sollten sich die Rahmenbedingungen wie von der VVS dargestellt entwickeln, ist beim Schulverwaltungsamt nicht mit personellem Mehrbedarf zu rechnen. Voraussetzung ist u. a., dass die Fördermittel wie aktuell vorgesehen zentral von der VVS beantragt und abgewickelt werden, an den Schulen keine zusätzlichen Aufgaben anfallen und das Schulverwaltungsamt eine zentrale Rechnung erhält. Um die Entwicklung der unterschiedlichen Fahrgastgruppen, besonders der Studierenden und der Schüler\*innen beobachten zu können, wäre es wünschenswert, wenn die Kosten getrennt dargestellt würden. Die entsprechenden Anpassungen der Satzung über die Gewährung eines Zuschusses zu den notwendigen Schülerbeförderungskosten werden dem Gemeinderat nach der Sommerpause vorgelegt.

### **Weiteres Vorgehen**

Das landesweite Jugendticket kann nur eingeführt werden, wenn alle kommunalen Aufgabenträger im VVS der Einführung und der Finanzierung zugestimmt haben.

Die Ausschüsse der Kreistage werden sich – parallel zu den Gremien des Stuttgarter Gemeinderates - Anfang Juli mit dem Thema beschäftigen. Die endgültige Beschlussfassung in den VVS-Gremien ist in der Sitzung am 13. Juli 2022 vorgesehen, unter der Voraussetzung, dass die LHS und **alle** Verbundlandkreise der Finanzierung zustimmen.

Danach müssen die Satzungen der Schulwegkostenträger (auch der LHS) angepasst werden und die Finanzierungsvereinbarung zwischen den Verbundlandkreisen und der LHS finalisiert werden.

Viel Zeit nimmt auch die vertriebliche Vorbereitung des neuen Angebots durch die Abo-Center in Anspruch. Zum Start des neuen Angebotes ist eine große Einführungskampagne vorgesehen.

Dr. Frank Nopper  
Oberbürgermeister

#### Anlagen

- Gemeinsame Erklärung von Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Landkreistag Baden-Württemberg, Städtetag Baden-Württemberg und Verkehrsverbände in Baden-Württemberg zur Einführung des landesweit gültigen Jugendtickets zum 1. März 2023
- Förderprogramm des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg mit Durchführungsbestimmungen

#### **Finanzielle Auswirkungen**

<Finanzielle Auswirkungen>

#### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Ref. JB,  
Ref. WFB

#### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**



**Erledigte Anfragen/Anträge:**

Anlagen

