MINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR MIGRATION

Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Justizministeriums, des Innenministeriums und des Finanzministeriums zur Änderung der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift für die Überprüfung von Personen, die in Justizvollzugsanstalten oder Abschiebungshafteinrichtungen tätig werden und in keinem Dienst- oder Arbeitsverhältnis zum Land stehen

Vom 3. Juli 2023 – Az. JUMRIV-JUM-4434-81 –

Bezug: Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Justizministeriums, des Innenministeriums und des Finanzministeriums für die Überprüfung von Personen, die in Justizvollzugsanstalten oder Abschiebungshafteinrichtungen tätig werden und in keinem Dienst- oder Arbeitsverhältnis zum Land stehen vom 25. Juli 2017 – Az. 4434/0626 (Die Justiz S. 318).

In Nummer 9.3 der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Justizministeriums, des Innenministeriums und des Finanzministeriums für die Überprüfung von Personen, die in Justizvollzugsanstalten oder Abschiebungshafteinrichtungen tätig werden und in keinem Dienst- oder Arbeitsverhältnis zum Land stehen vom 25. Juli 2017 – Az. 4434/0626 (Die Justiz S. 318), wird die Angabe »31. Juli 2024« durch die Angabe »31. Juli 2025« ersetzt.

GABl. S. 375

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Richtlinie des Ministeriums für Verkehr über die Gewährung von Zuwendungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 im Land Baden-Württemberg (Förderrichtlinie Deutschlandticket – ÖPNV 2024)

1. Zuwendungsziel, Rechtsgrundlage

Zuwendungsziel

Zur Stärkung des ÖPNV in Baden-Württemberg sind neben einem verlässlichen Angebot günstige und attraktive Tarifprodukte von entscheidender Bedeutung. Durch einheitlich vertriebene und bundesweit verfügbare Tarifangebote besteht die Möglichkeit noch mehr Bürgerinnen und Bürger als bisher vom ÖPNV in Baden-Württemberg zu überzeugen.

Das Land gewährt nach dieser Förderrichtlinie Zuwendungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket mit dem Ziel, die klimafreundliche Mobilität zu stärken und damit einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Landes zu leisten.

Mittel- und langfristig sieht das Ministerium für Verkehr insbesondere bei Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen in Ausbildung die Chance, den Anteil diese Bevölkerungsgruppe mit ÖPNV-Abonnement zu erhöhen bzw. auf einem hohen Niveau zu halten. Junge Menschen sollen 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.

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 dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

2. Zweck der Zuwendung

Die Zuwendungen gewähren einen finanziellen Ausgleich an die Empfänger im Land Baden-Württemberg, deren Ausgaben im Jahr 2024 aufgrund der

Anwendung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelten und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3. Zuwendungsempfänger

3.1 Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg,

3.2 Öffentlich-rechtliche Körperschaften (insbesondere Zweckverbände, Anstalten öffentlichen Rechts) als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.1.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Zuwendungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.3. und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

5.1 Art und Umfang der Finanzierung

Die Förderung erfolgt im Rahmen der Projektförderung und wird als Zuschuss gewährt. Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.2 Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum erstreckt sich vom 01.01.2024 bis zum 31.12.2024.

5.3 Zuwendungshöhe

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

5.3.1 *Fahrgeldausfälle:*

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.3.1.1 und 5.3.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.3.1.1 Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortzuschreiben.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten

Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 Prozent erhöht. Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonnenten nach Einnahmenaufteilung im Land Baden-Württemberg zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.3.1.2 Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifanpassung von 8 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.3.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.3.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.3.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für das Jahr 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.3.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.3.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmenaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.3.3 In der Nummer 5.3.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger nach 3.1 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.3.4 Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern bzw. über diese den Verkehrsunternehmen, die – selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister – das Deutschlandticket vertreiben folgende Pauschale gewährt:

Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 Euro gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken Deutschlandtickets vor Einnahmeaufteilung; ergibt sich aus dem späteren Zuscheidungsbetrag im Rahmen der Einnahmeaufteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem zweiten Schritt der nachfolgende Abzug vorzunehmen, um auch vor Einführung bereits vorhandene Vertriebskosten zu berücksichtigen: Für jedes am

30. April 2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von 8 Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023 (Runderlass des Ministeriums für Verkehr vom 19.06.2023) für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden. Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.3.5 Die Summe der gemäß den Nummern 5.3.1 bis 5.3.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.3.6 Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Zuwendungen nach Nummer 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der VO 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der VO 1370 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten (Vertriebsmehrkosten), soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden Im Hinblick auf die Vertriebsmehrkosten wird geprüft, ob die Voraussetzungen der Nummer 5.3.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2 Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des »Leipziger Modellansatzes« fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie erfolgt einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4 Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nummer 5.3. und 8.5.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nummer 5.3.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.3.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonnentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 5.3.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 beizulegen.

Die Anzahl der Bezugsberechtigten nach Nummer 8.2.2 ist als Davon-Position für die Gruppen Schüler:innen, Studierende und sonstige Jugendliche gesondert auszuweisen.

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.

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5 Zuwendungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.3. und der nach Nummer 8.5.3 angefallenen Mindereinnahmen hinausgehen, sind von dem Empfänger zurückzufordern.

In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Zuwendung vorzunehmen.

6.6 Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 6.2 bis 6.5 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Verfahren

Die Anträge sind für alle Empfänger gesammelt über die Verbundorganisationen zu stellen (Sammelantrag). Verbundorganisationen in diesem Sinne sind die Träger der Verbundtarife im Land Baden-Württemberg und des BW-Tarifs.

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 entgegenzunehmen.

7.1 Langantrag

Ein Antrag auf Gewährung der Zuwendung ist bis zum 30. September 2024 zu stellen (Langantrag). Der Antrag ist auf elektronischem Weg bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH einzureichen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.3. genannten Berechnungsmethode sowie der nach 8.5.3 anfallenden Mindereinnahmen zu enthalten.

7.2 Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (Bewilligungsbehörde).

Mindereinnahmen aus dem DT sind durch den Empfänger als Mindereinnahmen über eine Verbundorganisation anzumelden. Gehört der Empfänger mehreren Verbundorganisationen an, sind mehrere Anträge zu stellen. Es ist durch den Empfänger sicher zu stellen, dass die nicht gedeckten Ausgaben nicht mehrfach geltend gemacht werden. Die Verbundorganisation definieren die Fristen zur Vorlage der Anträge bei der Verbundorganisation. Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV meldet die nicht gedeckten Ausgaben direkt bei der Bewilligungsbehörde an.

Die Verbundorganisationen (Sammelantragsteller) bündeln und plausibilisieren die Prognosen des entstandenen Ausgleichsbedarfs der Empfänger (Antragsteller). Die Verbundorganisationen prognostizieren darüber hinaus die entgangenen Fahrgeldeinnahmen der Empfänger in dem entsprechenden Verbundraum. Der Empfänger hat diese Prognose zu übernehmen.

Die Abgabe eines Antrags begründet keinen Rechtsanspruch auf eine Zuwendung. Es sind die von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellten Antragsformulare zu verwenden. Die entsprechenden Hinweise zum Ausgleichsbedarf sind zu berücksichtigen.

Als erforderliche Unterlagen sind den Anträgen vollständig beizulegen:

- das von dem Empfänger zu zeichnende Antragsformular
- der Sammelantrag der Verbundorganisation nebst Anlagen
- die gezeichneten Vollmachten

Im Zuge der Schlussabrechnung wird ein Schlussbescheid erteilt. Basis dafür bildet der tatsächlich entstandene Zuschussbedarf abzüglich eines evtl. notwendigen Abzugs aufgrund ggf. nicht ausreichend zur Verfügung stehender Haushaltsmittel. Durch diesen Schlussbescheid kann die Zuwendung sowohl in Teilen zurückgefordert als auch nachträglich aufgestockt werden. Insofern ist der mit dem Langantrag nach Nummer 7.1 beantragte Ausgleichsbetrag nicht maßgeblich für die letztendlich gewährte Bewilligungs- und Auszahlungssumme.

Im Rahmen der Schlussrechnung nach der Vorlage der Nachweise nach Nummer 6.4 zum tatsächlich entstandenen Zuschussbedarf werden ggf. notwendige Nachzahlungen oder Rückzahlungen ebenfalls über die Verbundorganisation abgewickelt.

Für die Abwicklung der Rückzahlungen gilt § 44 LHO einschließlich der entsprechenden Verwaltungsvorschriften.

7.3 Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die nicht gedeckten Ausgaben nach Nummer 5.3 und der nach Nummer 8.5.3 anfallenden Mindereinnahmen sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen. Sammelanträgen von Empfängern gemäß Nummer 3.2 und 8.3.2 sind die Anträge der Empfänger gemäß Nummer 3.1 und 8.3.1 beizufügen.

7.4 Kurzantrag

Die Empfänger nach Nummer 3.1 und 8.3.1 können einen Antrag auf eine vorläufige Festsetzung der Zuwendungen nach Nummer 5.3 – Nachteil aus dem eingeführten Deutschland-Ticket – sowie Nummer 8.5.3. – Preisauffüllung Deutschlandticket JugendBW – und der Zahlung von Abschlägen für den gesamten Förderzeitraum stellen.

Die Anträge sind über die Verbundorganisationen auf elektronischem Weg beim Ministerium für Verkehr einzureichen.

Deutschlandticket (5.3)

Die Höhe der vorläufigen Zuwendung nach Nummer 5.3 richtet sich nach der auf Grundlage der

Richtlinie Deutschlandticket Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023 Baden-Württemberg vom Empfänger beantragten Billigkeitsleistung.

Deutschlandticket JugendBW (8.5.3)

Die Höhe des vorläufigen Zuwendungsbetrags nach Nummer 8.5.3 richtet sich für den Zeitraum vom 1. 12. 2023 bis 31. 12. 2024 nach der letzten gesicherten verkauften Stückzahl des JugendticketBW. Wenn für den angegebenen Monat nicht alle Stückzahlen als Ist-Werte der Vertriebssysteme vorliegen, sind realistische Prognosewerte zu Grunde zu legen. Im Kurzantrag sind die Stückzahlen gebündelt für das Verbundgebiet anzugeben. Auf Basis der im Antrag angegebenen Angaben zu den Stückzahlen sowie den Annahmen zu Preis- und Nachfrageentwicklung wird unter Anwendung des Härtefallmechanismus nach Nummer 8.5.3 c) der auch Finanzierungsanteil des Antragstellers vorläufig festgesetzt.

Die Abschläge erfolgen bis zur Höhe von 100 % der vorläufig festgesetzten Zuwendung. Im Falle einer Tarifanpassung des Deutschlandtickets sind die Abschläge entsprechend anzupassen. Die Auszahlung der Abschläge auf die Zuwendung erfolgt in monatlichen Zahlungen zum 15. des jeweiligen Monats. Der erste Abschlag wird nach Bestandskraft des Bewilligungsbescheids zum Kurzantrag ausgezahlt.

Die Auszahlung erfolgt über die Verbundorganisationen. Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

7.5 Die Verbundorganisationen haben die Zuwendungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3 und 8.3 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung gem. Nummer 6.4 und 8.6 ein.

Für die Weitergabe der Zuwendungen ist Nummer 12 VV zu § 44 LHO zu beachten.

Empfänger gemäß Nummer 3.2 und 8.3.2 haben die Zuwendungen sowie sämtliche Abschlagszahlungen an die Empfänger gemäß Nummer 3.1 und 8.3.1 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

8. Deutschlandticket JugendBW

Das JugendticketBW wurde zum 1. 12. 23 als eigenständiges Tarifprodukt durch das für Jugendliche bezuschusste Deutschlandticket JugendBW ersetzt. Die berechtigten Jugendlichen erhalten im Sinne einer Subjektförderung einen vom Land und dem örtlichen (Wohnort- bzw. Schulortprinzip) gemeinsam finanzierten Zuschuss beim Erwerb des Deutschlandtickets. Die bezuschussten Deutschlandtickets werden mit dem Zusatz »JugendBW« ausgegeben. Der Zuschuss wird bereits beim Verkaufsvorgang gewährt, indem der Kunde lediglich den nach Abzug des Zuschusses verbleibenden Ausgabepreis bezahlt. Die Abwicklung dieser Transferleistung zwischen dem Land und den Aufgabeträgern wird im Rahmen der Abrechnung des Ausgleichs zum Deutschlandticket mit abgewickelt.

In einer Pilotphase soll dieses Deutschlandticket JugendBW, in Form von Förderrichtlinien zunächst befristet bis zum 31. Dezember 2025 eingeführt werden. Über die politisch beabsichtigte gesetzliche Verankerung der Förderung ab dem Jahr 2026 muss noch rechtzeitig entschieden werden.

Es gelten abweichend von bzw. ergänzend folgende Regelungen:

8.1 – unbelegt –

8.2 zu Nummer 2. Zweck der Zuwendung

Es erfolgt die Förderung eines bezuschussten Deutschlandtickets JugendBW (D-Ticket JugendBW) für die in 8.2.2 genannten Bezugsberechtigten ab dem 1. Dezember 2023 zu den in dieser Förderrichtlinie und in der Anlage genannten Konditionen. Die Förderung zielt auf die Bezuschussung des Deutschlandtickets durch die bzw. in den Verkehrsverbünden ab. Die Bezuschussung muss ohne Unterbrechung vom Tag der Einführung (Marktbeginn) des D-Tickets JugendBW (1. Dezember 2023) durch die Zuwendungsempfänger, bzw. in deren Verkehrsverbünden bis zum 31. Dezember 2025 angeboten werden, sofern nicht Land und kommunale Spitzenverbände eine abweichende Regelung vereinbaren.

Im Rahmen seiner Förderung gleicht der Zuwendungsgeber anteilig die Preisauffüllung, die aufgrund der Bezuschussung gegenüber dem Normalpreis des Deutschlandtickets entstehen, aus. Hierdurch unterstützt der Zuwendungsgeber finanziell die Einführung eines attraktiven Deutschlandtickets JugendBW zum Ausgabepreis bei Einführung von zunächst 365 Euro pro Jahr mit bundesweiter Fahrtmöglichkeit im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Tarifbestimmungen sowie die Ergänzung der Tarifbestimmungen bei Inanspruchnahme des Zuschusses für das Deutschlandticket JugendBW müssen vollumfänglich mit den Vorgaben dieser Richtlinie übereinstimmen.

8.2.1 *Ausgabepreis*

Der Ausgabepreis des Deutschlandticket JugendBW[1] beträgt zur Einführung 365 Euro pro Jahr und gilt für alle Bezugsberechtigten gleichermaßen. Das Deutschlandticket JugendBW ist ausschließlich als bezuschusstes Deutschlandticket im Jahres-Abonnement mit automatischer, jährlicher Verlängerung[2]

[1] Der Ausgabepreis meint den Listenpreis vor weiterer Subjektförderung (bspw. durch die Stadt- und Landkreise für Schulwegbeförderungskosten).

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

auszugeben, in das jederzeit zum Monatsbeginn eingestiegen werden kann[3,4]. 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) oder beim Vertrieb über Schülerlistenverfahren können je nach lokaler Situation andere Einstiegszeitpunkte zum Monatsbeginn, z. B. zum Schuljahresbeginn, festgelegt werden. In diesen Fällen kann auch auf die automatische Verlängerung verzichtet werden.

Daneben kann das als Jahresticket ausgestaltete Deutschlandticket JugendBW während der Pilotphase bis 31. Dezember 2025 auch im Rahmen eines Schülerlistenverfahrens vertrieben werden. Das Deutschlandticket JugendBW wird als bezuschusstes Deutschlandticket nicht als Monats- oder Wochenkarte angeboten.

Steigt der Preis des Deutschlandtickets bundesweit an, wird das Land gemeinsam mit dem Landkreistag und dem Städtetag Gespräche darüber führen, ob der Ausgabepreis des Deutschlandticket JugendBW entsprechend angehoben wird oder nicht. Des Weiteren kann es im Rahmen der Evaluation oder im Rahmen von Gesprächen aufgrund einer starken Preisentwicklung zu einer Fortentwickelung Ausgabepreises kommen. Der Zuwendungsgeber und Zuwendungsempfänger tragen die ggf. ansteigenden Transferleistungen, die sich gemäß Nummer 8.4 ergeben.

8.2.2 *Bezugs- und Nutzungsberechtigung*

a) Der Kreis der bezugsberechtigten Personen des D-Tickets JugendBW umfasst

- alle Personen mit Hauptwohnsitz in Baden-Württemberg bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs sowie
- alle Personen bis zur Vollendung des 27. Lebensjahres, die einen Ausbildungsnachweis oder Fortbildungsnachweis (Aufstiegsfortbildung in Vollzeit) vorlegen.

Bei der Gruppe der Bezugsberechtigten, die nicht Schüler:innen oder Studierende sind, muss der Hauptwohnsitz in Baden-Württemberg liegen. Bei Schüler:innen ist stattdessen der Standort der Schule oder der Hauptwohnsitz und bei Studierenden der Standort der Hochschule oder der Hauptwohnsitz maßgebend, die in Baden-Württemberg liegen müssen.

b) Die Bezugsberechtigung erlischt mit dem 21. Geburtstag (ohne Ausbildungsnachweis) bzw. 27. Geburtstag (mit Ausbildungsnachweis). Die Nutzungsberechtigung endet zum Ablauf des Monats, in dem die Bezugsberechtigung erlischt, frühestens jedoch mit Ablauf des ersten Vertragsjahres (12-Monatsfrist).

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).

Der Nachweis ist beim Abschluss des Abonnementvertrages sowie jährlich vor Ablauf des laufenden Vertragsjahres vorzulegen.

8.2.3 *Ergänzung der Tarifbestimmungen bei Inanspruchnahme des Zuschusses*

a) Das Deutschlandticket JugendBW ist ein bezuschusstes Deutschlandticket. Es gelten die Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets, ergänzt um die Vorgaben dieser Richtlinie zur Bezuschussung.

b) Soweit Tariforganisationen in Baden-Württemberg für das Deutschlandticket Erweiterungen oder Zusatzleistungen anbieten, sind diese für das Deutschlandticket JugendBW auszuschließen.

Dies gilt insbesondere

- für die Übertragbarkeit,
- für die Mitnahme von weiteren Personen,
- für den Übergang in die 1. Klasse.

c) Vorzeitige Kündigung

Die Kündigung eines Abonnementvertrages vor Ablauf des ersten Vertragsjahres (12-Monatsfrist) ist zu den gleichen Bedingungen wie bei der regulären Kündigung des Deutschlandtickets möglich. In diesem Fall wird jedoch der bereits gewährte Zuschuss, also der Unterschied zwischen dem bezuschussten Ausgabepreis und dem regulären Preis eines nicht bezuschussten Abonnements des Deutschlandtickets nacherhoben. Ausnahmen aufgrund sozialer Aspekte sind hierbei angemessen zu berücksichtigen und landesweit einheitlich in den Tarifbestimmungen zu regeln.

Ein Wechsel der Bezugsberechtigung stellt hinsichtlich der 12-Monatsfrist keinen neuen Vertragsbeginn dar.

8.2.4 *Vertrieb des Tickets*

a) Das Deutschlandticket JugendBW wird in allen Verbünden unter der landesweit einheitlichen Bezeichnung bzw. mit der Zusatzbezeichnung »Deutschlandticket JugendBW« bzw. »D-Ticket JugendBW« vertrieben.

b) Der Vertrieb und das Antragsverfahren bestimmen sich nach den Regelungen des Deutschlandtickets sofern die Regelungen in Nummer 8 nichts Abweichendes bestimmen.

c) Beim Vertrieb des Deutschlandtickets JugendBW muss zum Beginn der Gültigkeitsdauer sicher-

[3] 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.

[4] Bis zum 31. 12. 2025 kann das Deutschlandticket JugendBW für Studierende ausnahmsweise auch als Barprodukt in Form einer Halbjahrs-/Semesterkarte angeboten werden. Die Anforderungen des Deutschlandtickets hinsichtlich der digitalen Ticket-Ausgabe und der Abos sind dabei zu berücksichtigen.

gestellt werden, dass bei jedem verkauften Ticket die Gruppe der Bezugsberechtigten (Schüler:innen, Studierende und sonstige Jugendliche) und das Geburtsdatum des Bezugsberechtigten systematisch erhoben werden.

d) Der Verkauf von bisher in den Verbünden und im BW-Tarif vertriebenen Tarifprodukten für die Bezugsberechtigten ist weiterhin zulässig. Sie dienen als Alternative für die jungen Menschen, die das Deutschlandticket JugendBW nicht kaufen wollen oder von der Bezugsberechtigung ausgeschlossen sind. Die Gültigkeit von § 16 Abs. 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg (ÖPNVG) wird durch das Angebot des Deutschlandticket JugendBW nicht eingeschränkt.

e) Während des Pilotzeitraums bis 31. 12. 2025 ist es den Zuwendungsempfängern und deren Verkehrsverbünden freigestellt, das Deutschlandticket JugendBW 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 Deutschlandticket JugendBW begrenzt auf ein Schuljahr zulässig. Der reguläre Abbuchungsbetrag darf in Verbindung mit der Ausgabe in SLV 1/11 des Jahrespreises betragen.

f) In den jeweiligen Tarifbestimmungen kann die Bezugsberechtigung, auf die Lage des Hauptwohnorts, den Standort der Schule oder den Standort der Hochschule im Verbundgebiet eingegrenzt werden.

8.3 zu Nummer 3. Zuwendungsempfänger

8.3.1 *Deutschlandticket JugendBW*

Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG

8.3.2 Öffentlich-rechtliche Körperschaften (insbesondere Zweckverbände, Anstalten öffentlichen Rechts) als Sammelantragsteller für die Empfänger bzw. Zusammenschluss der Empfänger gemäß Nummer 8.3.1

8.4 zu Nummer 4. Zuwendungsvoraussetzungen

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

a) Das eingeführte Deutschlandticket JugendBW muss den in dieser Förderrichtlinie einschließlich seiner Anlage sowie den in den Zuwendungsbescheiden genannten Vorgaben vollumfänglich entsprechen.

b) Die vom Zuwendungsgeber den Zuwendungsempfängern zugewiesenen Mittel aus §§ 18 und 28 Finanzausgleichsgesetz (FAG) sowie § 15 ÖPNVG dürfen nicht für die Finanzierung des Eigenanteils der Zuwendungsempfänger am D-Ticket JugendBW herangezogen werden.

c) Aufwendungen, die bereits vor dem Start des D-Tickets JugendBW 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 D-Ticket JugendBW eingesetzt werden.

d) Der Zuwendungsempfänger bzw. die Verkehrsverbünde bewerben das Deutschlandticket JugendBW 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 Nummer 8.6

g) Der Zuwendungsempfänger benennt in der Außenkommunikation die Förderung durch den Zuwendungsgeber.

8.5 zu Nummer 5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

8.5.1 *Art der Finanzierung*

Die Förderung der Maßnahme erfolgt im Rahmen einer Projektförderung als Anteilsfinanzierung der durch die Einführung des Deutschlandtickets JugendBW entstehenden Mindereinnahmen gegenüber dem Abonnement eines nicht rabattierten Deutschlandtickets.

8.5.2 *Bewilligungszeitraum*

Der Bewilligungszeitraum erstreckt sich vom 01. 12. 2023 bis zum 31. 12. 2025.

8.5.3 *Zuwendungshöhe*

Der Ausgabepreis des Deutschlandticket JugendBW führt im Vergleich zum Preis des Deutschlandtickets zu einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf. Dies löst landesweit einen Zuschussbedarf aus, den sich der Zuwendungsgeber und die Zuwendungsempfänger aus ihrer gesetzlichen Aufgabenträgerschaft teilen.

Zuwendungsempfänger in deren Verbundgebiet ein Deutschlandticket JugendBW eingeführt wird, erhalten einen Zuschuss als Anteilsfinanzierung der aus der Anwendung der Bezuschussung entfallenden Finanzierungsbeträge.

Im Einzelnen gilt:

a) Der Zuwendungsgeber trägt landesweit 70 Prozent des Zuschussbedarfs des Deutschlandticket JugendBW. 30 Prozent des landesweiten Zu-

schussbedarfs tragen die Zuwendungsempfänger. Der genaue Eigenanteil der Zuwendungsempfänger bestimmt sich nach dem Härtefallmechanismus in Anlage 1. 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 Deutschlandticket JugendBW auslöst.

b) Der Zuschussbedarf, der sich durch die Einführung des Deutschlandticket JugendBW ergibt, wird durch den Fördergeber jeweils auf Ebene eines Verkehrsverbunds ermittelt. Im Rahmen ihrer Abrechnung ermitteln die Zuwendungsempfänger innerhalb eines Verbundraumes ihren jeweilig zustehenden Förderanteil und bestätigen dem Land diesen.

c) Um die unterschiedlichen finanziellen Wirkungen der Einführung des Deutschlandticket JugendBW im Vergleich zum JugendticketBW auf der Ebene einzelner kommunaler Aufgabenträger abzufedern, kommt ein Härtefallmechanismus zwischen den kommunalen Aufgabenträgern zum Tragen (Anlage 1).

8.6 Erfolgskontrolle

Evaluation und Erfolgsmessung

Im ersten Quartal 2025 führt der Zuwendungsgeber in Abstimmung mit Landkreistag und Städtetag sowie den Verkehrsverbünden eine Evaluation des Deutschlandtickets JugendBW durch. Ziel der Evaluation ist es, dass der Zuwendungsgeber und die Zuwendungsempfänger unter Beteiligung der Verkehrsverbünde und entsprechenden Zweckverbänden die Wirtschaftlichkeit und Absatzmenge des Deutschlandtickets JugendBW im ersten Jahr des Pilotzeitraums bewerten. Auf dieser Basis wird unter anderem auch der Ausgabepreis des Deutschlandtickets JugendBW und damit die Höhe des zukünftigen Zuschussbedarfs überprüft. Dies könnte zur Fortschreibung des Ausgabepreises des Deutschlandtickets JugendBW ggf. für den verbleibenden Teil des Pilotzeitraums bis Ende 2025 führen[5]. Für den verbleibenden Zeitraum führt der Zuwendungsgeber weitere Evaluationsschritte durch, insbesondere in Hinblick auf mögliche Ableitungen für die Verstetigung des Förderprogramms ab 2026.

Neben der Evaluation führt der Zuwendungsgeber eine Erfolgsmessung des Deutschlandticket JugendBW durch. Dabei werden insbesondere die Nachfrageentwicklung in der für das Deutschlandticket JugendBW kaufberechtigten Bezugsgruppen im jeweiligen Verbund herangezogen. Dabei ist zwischen den Gruppen Schüler:innen, Studierende und sonstige Jugendliche zu unterscheiden und die Nachfrageentwicklung auf die Entwicklung der Gesamtzahl dieser Gruppen zu beziehen. Diese Daten mit den Verwendungsnachweisen dem Zuwendungsgeber vorzulegen. Neben dieser Messung der Auswirkungen des D-Tickets JugendBW auf das Mobilitätsverhalten junger Menschen sollen außerdem die Kundenzufriedenheit und damit auch auf die Erreichung der Klimaziele des Landes ermittelt werden. Die Zuwendungsempfänger unterstützen die Durchführung dieser Erfolgsmessung.

9. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Nach § 91 LHO ist der Rechnungshof berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern sowie den Letztempfängern der Zuwendungen zu prüfen.

10. Inkrafttreten/Außerkrafttreten

Die Richtlinie tritt rückwirkend zum 1. November 2023 in Kraft und am 31. Dezember 2026 außer Kraft.

GABl. S. 375

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

Förderrichtlinie Deutschlandticket – ÖPNV 2024 – Anlage 1

Durchführungsbestimmung zur Berechnung des Zuschussbetrags je Antragsteller nach dem Härtefallmechanismus

Politisch vereinbarte Eckpunkte des Modells

- Kein Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG darf sich durch die Ablösung des Landesweiten Jugendticket Baden-Württemberg (JugendticketBW) durch das rabattierte Deutschlandticket - Deutschlandticket JugendBW (D-Ticket JugendBW) - bei der Finanzierung schlechter stellen, als bei der Finanzierung des JugendticketBW.
- Das Solidarmodell führt zu einem finanziellen Ausgleich der Härten der „Verlierer" durch Einsparungen der „Gewinner".
- Auftretende Nachfinanzierungsbedarfe einzelner Aufgabenträger (AT) sollen durch Einsparungen anderer AT ausgeglichen werden.
- Das Verhältnis der Finanzierungsanteile des Landes Baden-Württemberg als Zuwendungsgeber zu der Summe der Finanzierungsanteile der AT als Zuwendungsempfänger bleibt in einem Verhältnis 70:30 erhalten.
- Die Festlegung des Anteils am Ausgleich der Härten erfolgt durch einen entsprechenden Schlüssel.
- Das Solidarmodell kann nur umgesetzt werden, wenn sich alle AT beteiligen. Seine Anwendung ist daher ergänzend zu den Bestimmungen nach Nr. 8.4 unmittelbare Zuwendungsvoraussetzung.
- Aufgabenträgern mit Einsparungen sollen nach Vereinbarung der kommunalen Aufgabenträger 30 % ihrer Einsparungen ohne Härtefallausgleich gesichert werden. Maximal 70% der Einsparungen sollen für den Härtefallausgleich zur Verfügung stehen. Es soll nur der Teil der Einsparungen verwendet, der zum Ausgleich tatsächlich benötigt wird.
- Sollten unerwartete Entwicklungen eintreten, die zu weiteren Nachfinanzierungsbedarfen einzelner Aufgabenträger führen oder die Öffnung des im Folgenden beschriebenen Deckels erfordern, haben sich die kommunalen Aufgabenträger eine Weiterentwicklung des Solidarmodells vorbehalten (Sprechklausel).
- Die kommunalen Aufgabenträger haben in diesem Falle einvernehmlich die mit diesem Härtefallausgleich festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die Ergebnisse der Nachverhandlung im Rahmen einer Sprechklausel in eigener Verantwortung anzupassen und untereinander auszugleichen. Die Finanzierungsaufteilung zwischen Land (70%) und kommunalen Aufgabenträgern (30%) bleibt dabei stets bestehen. Das Land wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet.

Verbindliche Umsetzung des Härtefallausgleichs

Teil 1: Erläuterung als Fließtext

Prämissen

Die Gesamtkosten des Deutschlandticket JugendBW ergeben sich aus dem Preisabstand zwischen Deutschlandticket (brutto) und Deutschlandticket JugendBW (brutto) pro verkauftem Deutschlandticket JugendBW. Die Finanzierungsaufteilung der Gesamtkosten des D-Ticket JugendBW liegt stets bei 70 % Land und 30 % kommunalen Aufgabenträgern. Der Härtefallmechanismus gilt in diesem Rahmen, solange der Finanzierungsbedarf des D-Ticket JugendBW den Finanzierungsbedarf des Jugend-

ticketBW nicht übersteigt. Räumliche Einheit der Anwendung des Härtefallmechanismus im Rahmen der Richtlinie Deutschlandticket ist der Verkehrsverbund – dies ist zugleich die Ebene der Antragstellung im D-Ticket JugendBW.

Berechnung des Förderbetrags je Antragsteller

Die Einsparung oder der Nachfinanzierungsbedarf je Antragsteller berechnet sich aus der Differenz zwischen dem Förderbetrag zum (fiktiven, fortgeschriebenen) JugendticketBW und dem Förderbetrag für das Deutschlandticket JugendBW ohne Härtefallmechanismus.

Daraus werden drei Summen gebildet. Die Gesamteinsparung aller Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe, der Gesamtbetrag aller Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen sowie die Gesamtsumme.

Die Gesamtsumme setzt sich aus den Gesamteinsparungen und Nachfinanzierungsbedarfen aller Aufgabenträger zusammen.

Zur Ermittlung des Schlüssels werden die jeweiligen Einsparungen der einzelnen Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe in das Verhältnis zu den gesamten Einsparungen aller Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe gestellt. Der sich daraus ergebende individuelle prozentuale Wert bemisst den Anteil am Ausgleich der Härten. Aus diesem prozentualen Wert und dem Gesamtbetrag aller Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen wird der solidarische Anteil der Aufgabenträger[6] mit Einsparungen ermittelt, um die Nachfinanzierungsbedarfe auszugleichen.

Um diesen Wert reduziert sich ebenfalls die individuelle Einsparung des AT.

Die Finanzierungsbeträge der AT mit Einsparungen ergeben sich aus der Differenz des fortgeschriebenen Betrags für das JugendticketBW und den Einsparungen je AT nach dem Härtefallmechanismus.

Die Finanzierungsbeiträge der AT mit Nachfinanzierungsbedarfen werden auf Basis der fortgeschriebenen[7] Antragstellungen für das JugendticketBW festgeschrieben.

Teil 2: Erläuternde Darstellung

Prämissen:

Gesamtkosten D-Ticket JugendBW = (Preis Deutschlandticket (brutto) - Deutschlandticket JugendBW (brutto)) * Stückzahl Deutschlandticket JugendBW

Gesamtkosten JugendticketBW = fortgeschriebene Gesamtkosten laut Förderrichtlinie und Durchführungsbestimmung JugendticketBW

Finanzierungsanteil Land = Gesamtkosten D-Ticket JugendBW * 0,7

Finanzierungsanteil kommunale AT = Gesamtkosten D-Ticket JugendBW * 0,3

---

[6] Aufgabenträger entspricht hier und im Folgenden nicht zwingend einem einzelnen Landkreis, sondern der Bündelungsebene der Antragstellung im Rahmen der Deutschlandticket-Richtlinie (i.d.R. Verbund-Ebene).

[7] Die Fortschreibung der Finanzierungsbeiträge zum JugendticketBW ergibt sich aus den jeweiligen Tarifentwicklungen in den Verbünden aus den Änderungsanträgen sowie verbundweiter Tarifentwicklungen im Zusammenhang mit den verbundspezifischen Prognosen der Stückzahlen und Einnahmen. In der Endabrechnung des D-Ticket JugendBW finden die tatsächlich eingetretenen Parameter in der Berechnungsformel des JugendticketBW Verwendung.

Härtefallmechanismus gilt, wenn Gesamtkosten D-Ticket JugendBW >= Gesamtkosten JugendticketBW

Berechnung des Förderbetrags je Antragsteller

Einsparung je Aufgabenträger = Förderbetrag für das JugendticketBW im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im definierten Zeitraum - Förderbetrag für das Deutschlandticket JugendBW im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers im definierten Zeitraum vor Härtefallausgleich, wenn das Ergebnis > 0 ist.

Ist das Ergebnis <= 0 handelt es sich um den Nachfinanzierungsbedarf je Aufgabenträger.

Gesamteinsparung der Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe = Summe aller Einsparungen je Aufgabenträger

Gesamtbetrag der Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen = Summe aller Nachfinanzierungsbedarfe je Aufgabenträger

Gesamtsumme = Summe Gesamteinsparungen und Nachfinanzierungsbedarfe aller Aufgabenträger = Gesamteinsparung der Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe + Gesamtbetrag der Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen

Schlüssel = Einsparung je Aufgabenträger / Gesamteinsparung der Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe

Solidarischer Anteil eines Aufgabenträgers mit Einsparungen = Schlüssel eines Aufgabenträgers * Gesamtbetrag der Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen

Einsparung je Aufgabenträger X nach Härtefallausgleich = Einsparung je Aufgabenträger - solidarischer Anteil eines Aufgabenträgers mit Einsparungen

Förderbetrag DT JBW Aufgabenträger X nach Härtefallausgleich = Förderbetrag Aufgabenträger X beim JugendticketBW - Einsparung je Aufgabenträger X nach Härtefallausgleich

Förderbetrag DT JBW Aufgabenträger Y = Förderbetrag Aufgabenträger Y beim JugendticketBW

Teil 3: Mathematische Darstellung

E_X	=	Einsparung je Aufgabenträger
E_Y	=	Nachfinanzierungsbedarf je Aufgabenträger
E_G	=	Gesamteinsparung der Aufgabenträger ohne Nachfinanzierungsbedarfe
E_V	=	Gesamtbetrag der Aufgabenträger mit Nachfinanzierungsbedarfen
E_H	=	Summe Gesamteinsparungen und Nachfinanzierungsbedarfe aller Aufgabenträger
E_{XNA}	=	Einsparung je Aufgabenträger X nach Härtefallausgleich
$F_{JTX/Y}$	=	Förderbetrag Aufgabenträger X/Y beim JugendticketBW
F_V	=	Förderbetrag DT JBW vor Härtefallausgleich
F_X	=	Förderbetrag DT JBW Aufgabenträger X nach Härtefallausgleich

F_Y	=	Förderbetrag DT JBW Aufgabenträger Y (Festschreibung des Förderbetrags JugendticketBW)
S_X	=	Schlüssel (Anteil am Ausgleich des Nachfinanzierungsbedarfes je Aufgabenträger)
S_A	=	solidarischer Anteil eines Aufgabenträgers mit Einsparungen (um die Nachfinanzierungsbedarfe auszugleichen)

Prämissen gelten entsprechend Teil 1 und 2.

Berechnung des Förderbetrags je Antragsteller

E_X	=	$F_{JTX/Y} - F_V$, wenn $F_{JTX/Y} > F_V$
E_Y	=	$F_V - F_{JTX/Y}$, wenn $F_{JTX/Y} <= F_V$
E_G	=	$E_{X1} + E_{X2} + E_{X3} + \ldots + E_{XN}$
E_V	=	$E_{Y1} + E_{Y2} + E_{Y3} + \ldots + E_{YN}$
E_H	=	$E_G + E_V$
S_{X1}	=	$E_{X1\ldots} / E_G$
S_{AX1}	=	$S_{X1\ldots} * E_V$
E_{XNA1}	=	$E_{X1\ldots} - S_{AX1\ldots}$
F_{X1}	=	$F_{JTX1} - E_{XNA1}$
F_{Y1}	=	F_{JTY1}

Hintergrundkalkulation JugendticketBW

Berechnung des wirtschaftlichen Nachteils, welcher durch eine Anwendung des JugendticketBW entstanden wäre. Diese Kalkulation erfolgt an Hand der Durchführungsrichtlinie zum JugendticketBW und fließt in den Härtefallmechanismus ein.

Folgende Jahreszeiträume (12 Monate) sind zu unterscheiden:

- 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 01.03.2023

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 = 01.01.2024 – 31.12.2024

IJX = 01.01.202Y – 31.12.202Y

A = Einnahmen [netto] aus allen Zeitkarten Ausbildungsverkehr

B = Einnahmen [netto] aus allen Jedermannzeitkarten, deren Inhaber:innen 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 Ausbildungsverkehr[8]

F = Stückzahlen der Jedermannzeitkarten, deren Inhaber:innen unter 21 Jahre alt sind[9]

G = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 1[10]

H = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 2[11]

P = Preis Jugendticket (netto)

S = Erstattungssatz gem. § 231 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen in Höhe des jährlich amtlich bekannt gegebenen Prozentsatzes, wahlweise gegen Nachweis ein verbundspezifischer Durchschnittssatz, der aus den gewichteten, unternehmensspezifischen Erstattungssätzen in diesem Verbund ermittelt wird.

T = durchschnittliche prozentuale Fortschreibung der Verbundzeitkarten im Istjahr gegenüber dem Referenzjahr

U = prozentuale Veränderung der Bevölkerungszahl in der Altersgruppe 6 bis 27 Jahren im Verbundgebiet im Istjahr gegenüber dem Referenzjahr

WNGES = gesamter wirtschaftlicher Nachteil aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets in einem Verbund

WNRAT = wirtschaftlicher Nachteil im regionalen Bereich aus der Anwendung des landesweiten Jugendtickets

WNLWT = 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)

$WN_{LWTIJX} = D1_{IJX} * G_{IJx} + D2_{IJX} * H_{IJX}$

---

[8] Umgerechnet auf Personenäquivalente

[9] Umgerechnet auf Personenäquivalente

[10] Bei den Preisanteilen BW-Tarif handelt es sich jeweils um Brutto-Werte.

[11] 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 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:

$$WN_{GESIJX} = WN_{RATIJX} + WN_{LWTIJX} + ((D1_{IJX} + D2_{IJX} + E_{IJX} + F_{IJX}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P$$

falls Summe der Stückzahlen des Jugendtickets, der Zeitkarten Ausbildungsverkehr und der Jedermannzeitkarten, deren Inhaber:innen unter 21 Jahre alt sind, im Istjahr größer ist als die entsprechende Summe im Basisjahr:

$$WN_{GESIJX} = WN_{RATIJX} + WN_{LWTIJX} + ((E_{BJ} + F_{BJ}) - (E_{RJ} + F_{RJ})) * P + ((D1_{IJX} + D2_{IJX} + E_{IJX} + F_{IJX}) - (E_{BJ} + F_{BJ})) * P * 0{,}3$$