Richtlinie des Ministeriums für Verkehr über die Gewährung von Zuwendungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 im Land Baden-Württemberg

(Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2026)

vom 16. Dezember 2025

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 dieser 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 28. Januar 2025 (GBl. 2025 Nr. 8) 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 pauschalen finanziellen Ausgleich an die Empfänger im Land Baden-Württemberg, deren Ausgaben im Jahr 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen 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

4.1

Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das Ministerium für Verkehr. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Ministerium für Verkehr

im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Ministerium für Verkehr von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.

4.2

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 Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Die Empfänger haben darüber hinaus sicherzustellen, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets auferlegt wird, die den vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (veröffentlicht unter (https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php) entsprechen und zusätzlich von Teilnehmenden am bundesweiten Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 oder von Teilnehmern am Vertrag vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden.

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 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2026.

5.3 Zuwendungshöhe

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung. Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.3.1 bis 5.3.3 und 5.3.4 der Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.3.1 bis 5.3.3 erhalten würde.

5.3.1

Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.3.1.1 der Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

5.3.2

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[Schaden\ 2025]^1\ x\ 1{,}026\ -[Ausgleich\ 2026]^2\ +\ [D-Ticket\ 2025]^3\ x\ 1{,}026}{[D-Ticket\ 2025]^3}$$

[1] Bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den finalen Anträgen 2025 ergibt

[2] Gesamtausgleichsbetrag gemäß Ziffer 5.3 dieser Richtlinie

[3] Tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027)

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.3.1.2 der Förderrichtlinie Deutschlandticket- ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben.

Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

5.3.3

Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 412) geändert worden ist, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.3.2 und 5.3.4 der Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

5.3.4

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.3.3 der Förderrichtlinie Deutschlandticket- ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Zuwendungen nach Nummer 4.2 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Anwendung 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,

soweit sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. 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 Einnahmenaufteilung 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 D-TIX GmbH u. Co. KG 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.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2028 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 fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.3.2 beizufügen.

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 sind die vom Ministerium für Verkehr bereitgestellten Formulare und Berechnungs-Tabellen zu verwenden.

Alle angeforderten Daten und Parameter sind Anhand von Nachweisen zu belegen. Die Ergebnisse und deren Herleitung sind jeweils so zu dokumentieren, dass im Nachhinein die in den Nachweisen ausgewiesenen Werte durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg oder sachverständige Dritte in angemessener Zeit nachvollzogen werden können. Die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben so-

wie die Übereinstimmung mit den hier aufgestellten Anforderungen ist für die Verwendungsnachweise auf Verlangen der Zuschussgeber durch ein Rechnungsprüfungsamt oder alternativ durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zu bescheinigen.

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 6.4 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 den Vertreter:innen der jeweiligen Verbundorganisation (in der Regel Geschäftsführer:innen / Prokurist:innen bzw. je nach Organisationsform diejenigen zur Vertretung berechtigten Personen) eine Vollmacht, den Antrag in ihrem Namen einzureichen. Gesellschaftsrechtliche Vertretungsregelungen (wie z.B. die Einzel- oder Gesamtvertretung) sind zu beachten. Diese Vollmacht ist mit der Antragstellung vorzulegen. Die Vollmacht muss die Ermächtigung enthalten, die Sammelantragstellungen für dieses Förderprogramm durchzuführen, 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 2026 zu stellen (Langantrag). Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.3. genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge sowie der nach 8.5.3 anfallenden Mindereinnahmen zu enthalten.

7.2

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

Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket 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 jeweils die Fristen zur Vorlage der Anträge bei den Verbundorganisationen. 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 ebenfalls über die Verbundorganisation abgewickelt.

Rückzahlungsansprüche des Landes werden direkt gegenüber dem jeweiligen Zuwendungsempfänger geltend gemacht und sind direkt an die Landeskasse abzuführen. Die Verbundorganisation wird nachrichtlich in Kenntnis gesetzt. 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 erhalten im Vorgriff auf die Antragstellung nach Nummer 7.1 auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, erstmals im Januar 2026.

Ein Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 30. November 2025 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Die Vorauszahlungen betragen

- für Empfänger nach Nummer 3.1 jeweils 7 Prozent:
  - des vom Empfänger nach Nr. 7.1 Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 mit Langantrag beantragten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 (Referenzwert),
  - abzüglich des auf den Antragsteller heruntergebrochenen Differenzbetrags der Landesclearingclearingstelle für den Zeitraum Januar bis Juli 2025
- für Empfänger nach Nummer 8.3.1 jeweils 8 Prozent
  - des nach Nr. 7.1 Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 mit Langantrag zum 30. September 2025 beantragten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 (Referenzwert),
  - abzüglich des Betrages der im Jahr 2026 gegenüber dem Jahr 2025 geminderten Preisauffüllung (3,14 Prozent des Referenzwertes).

Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt.

Im Falle von Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Voraussetzung hierfür ist, dass die mit Langantrag eingereichte Datenmeldung prüfbar und plausibel ist. Sollte seitens der Antragsteller die Prüfbarkeit und die Plausibilität nicht in angemessener Frist hergestellt werden, können die Vorauszahlungen ausgesetzt oder reduziert werden.

Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 6.3 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Aufgabenträgers an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Vorauszahlungen, die über den danach gewährten Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.3 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern bzw. einzubehalten.

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 die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Zuwendung vorzunehmen.

7.5

Die Anträge sind über die Verbundorganisationen auf elektronischem Weg bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH einzureichen.

Die Auszahlungen erfolgen über die Verbundorganisationen.

Die Verbundorganisationen haben die Auszahlungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3 und 8.3 weiterzuleiten.

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 gem. Nummer 6.4 und 8.6 ein.

Im Falle von Nummer 4 sind die Vorauszahlungen unverzüglich weiterzuleiten.

8. Deutschlandticket JugendBW

Das JugendticketBW wurde zum 1. Dezember 2023 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 Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG (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 Aufgabenträgern wird im Rahmen der Abrechnung des Ausgleichs zum Deutschlandticket mit abgewickelt.

Es gelten abweichend 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 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 im Bewilligungszeitraum (Nr. 8.5.2) durch die Zuwendungsempfänger, bzw. in deren Verkehrsverbünden 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 ein attraktives Deutschlandticket JugendBW 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[4] beträgt ab dem 1. Januar 2026 540 Euro pro Jahr und gilt für alle Bezugsberechtigten gleichermaßen. Das Deutschlandticket JugendBW ist ausschließlich als bezuschusstes Deutschlandticket im Jahres-Abonnement mit automatischer, jährlicher Verlängerung[5] auszugeben, in das jederzeit zum Monatsbeginn eingestiegen werden kann[6,7,8]. 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 bis 31. Dezember 2026 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 des Ausgabepreises kommen. Der Zuwendungsgeber und Zuwendungsempfänger tragen die ggf. ansteigenden Transferleistungen, die sich gemäß Nummer 8.4 ergeben.

---

[4] Der Ausgabepreis meint den Listenpreis vor weiterer 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.

[6] Bei jährlicher Abbuchung ist der Preis von 540 Euro anzubieten. Bei monatlicher Zahlweise beträgt der Monatsbeitrag 45,00 Euro und im Schülerlistenverfahren mit 11 Monatsraten 49,09 Euro

[7] Bis zum 31.12.2026 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.

[8] Nach Beschluss des Koordinierungsrates vom 27.11.2023 ist spätestens mit Ablauf der WS 2024/2025 keine Anrechnung von Solidarbeiträgen von Studierenden (Upgrade) mehr möglich.

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. Dies gilt nicht, soweit Sonderkündigungsrechte bestehen, Ausnahmen aufgrund sozialer Aspekte sind 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 sichergestellt 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) Bis zum 31. Dezember 2026 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.

Mit der Eingrenzung kann über die Tarifbestimmungen des Verbundes eine vertriebliche Zuordnung der Bezugsberechtigten zum jeweiligen Zuwendungsempfänger erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass eine Eingrenzung in den Tarifbestimmungen nicht dazu führt, dass Bezugsberechtigte landesweit vom Bezug des Deutschlandtickets JugendBW ausgeschlossen werden. So darf die Eingrenzung zum Beispiel nicht zu einem gegenseitig bedingten Ausschluss der Bezugsberechtigung führen, wenn der Wohnort einerseits und der Schul- bzw. Hochschulstandort andererseits zwar in Baden-Württemberg, aber in unterschiedlichen Verbünden liegen.

8.3 zu Nummer 3. Zuwendungsempfänger

8.3.1

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) Es wurde ein entsprechender Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach Nummer 2 gestellt.

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

c) 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.

d) 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 Prozent-Eigenanteil der Zuwendungsempfänger D-Ticket JugendBW eingesetzt werden.

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 den Verkauf des Deutschlandtickets JugendBW entstehenden Mindereinnahmen gegenüber dem Abonnement eines nicht rabattierten Deutschlandtickets.

8.5.2 Bewilligungszeitraum

Der Bewilligungszeitraum erstreckt sich vom 01. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2026.

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 ist, 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 Zuschussbedarfs 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 den Verkauf 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 des Deutschlandtickets 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

Die Evaluation und Erfolgsmessung gemäß Nummer 8.6 der Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2024 wird fortgeschrieben.

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 zum 1. Januar 2026 in Kraft und am 31. Dezember 2028 außer Kraft.

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 Prozent ihrer Einsparungen ohne Härtefallausgleich gesichert werden. Maximal 70 Prozent 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 Prozent) und kommunalen Aufgabenträgern (30 Prozent) 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 Prozent Land und 30 Prozent kommunalen Aufgabenträgern. Der Härtefallmechanismus gilt in diesem Rahmen, solange der Finanzierungsbedarf des D-Ticket JugendBW den Finanzierungsbedarf des JugendticketBW 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[9] mit Einsparungen ermittelt, um die Nachfinanzierungsbedarfe auszugleichen.

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

[9] 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).

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[10] 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

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

[10] 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.

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	=	$E_{X1} + E_{X2} + E_{X3} + ... + E_{XN}$
E_V	=	$E_{Y1} + E_{Y2} + E_{Y3} + ... + E_{YN}$
E_H	=	$E_G + E_V$
S_{X1}	=	$E_{X1...} / E_G$
S_{AX1}	=	$S_{X1...} * E_V$
E_{XNA1}	=	$E_{X1...} - S_{AX1...}$
F_{X1}	=	$F_{JTX1} - E_{XNA1}$
F_{Y1}	=	F_{JTY1}

<u>Hintergrundkalkulation JugendticketBW</u>

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[11]

F = Stückzahlen der Jedermannzeitkarten, deren Inhaber:innen unter 21 Jahre alt sind[12]

G = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 1[13]

H = Preisanteil BW-Tarif Jugendticket 2[14]

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

---

[11] Umgerechnet auf Personenäquivalente

[12] Umgerechnet auf Personenäquivalente

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

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

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 Prozent 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 Prozent 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:

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

Hinweise und Erläuterungen

Die Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2026 basieren auf der Förderrichtlinie Deutschlandticket - ÖPNV 2025 insoweit, als der Ausgleich auf der Grundlage des für das Jahr 2025 gewährten Ausgleichs ermittelt wird. Im Gegensatz zur bisherigen Rettungsschirmsystematik wird der Ausgleich jedoch nunmehr pauschaliert gewährt. Das Jahr 2024 wird nicht als Berechnungsgrundlage für den Ausgleich herangezogen, weil hierfür keine sachgerechten Daten für die Ausgleichsberechnung vorliegen.

Für den Ausgleich liegt die nachfolgende Berechnungsmethode zu Grunde, die strukturelle Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt:

1. Für jeden Aufgabenträger wird der Deutschlandticketausgleich für das Jahr 2025 unter Anwendung des Rettungsschirmverfahrens festgestellt. Dieser Ausgleich gründet auf der Einnahmenaufteilung der Stufe 2 für das Deutschlandticket.

2. Im zweiten Schritt wird der Ausgleich für das Jahr 2025 so berechnet, als hätten im Jahr 2025 bei strukturellen Anpassungen die Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket und der übrigen Tarife des Jahres gegolten, für das der pauschale Ausgleich gelten soll (2026 für 2026, 2027 für 2027, usw.). Auf diese Weise werden Zwischenstufen und auch der Übergang zur Stufe 3 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket und auch strukturelle Anpassungen der Einnahmenaufteilung bei den übrigen Tarifen berücksichtigt. Bei der Einordnung einer Veränderung der Einnahmenaufteilung als strukturelle Veränderung ist die nachstehende Auslegungshilfe zu beachten.

3. Der so ermittelte Ausgleichsbetrag je Aufgabenträger wird in das Verhältnis zum bundesweiten Gesamtausgleich für das Jahr 2025 gesetzt und daraus der prozentuale Anteil des jeweiligen Aufgabenträgers am bundesweiten „Gesamtausgleich ermittelt.

4. Jeder Aufgabenträger erhält vom durch Bund und Länder bereitgestellten Gesamtausgleichsbetrag den prozentualen Anteil, den er aufgrund des unter 3. ermittelten Anteils hat.

5. Die sich aus Gesamtfinanzierungsbetrag des Ausgleichs und jeweiligem prozentualen Anteil ergebenden Finanzierungsbeträge je Aufgabenträger werden als Pauschalbeträge gewährt. Die Gewährung ist unabhängig von der tatsächlichen Einnahmenentwicklung. Auch verändern in der Folge Veränderungen bei den Betriebsleistungen die Höhe des Ausgleichs nicht.

6. Der Gesamtausgleichsbetrag in Höhe von 3 Milliarden Euro (abzüglich Sonderfinanzierungen für das Einnahmeclearing, die Begleitung des Einnahmenaufteilungsverfahrens und die Erarbeitung der Grundlagen für die Nutzungsdatenerfassung) reicht zur Finanzierung des Deutschlandtickets aus, weil zur Sicherung der Finanzierung der Preis des Deutschlandtickets für das Jahr 2026 zusätzlich auf 63 Euro erhöht wurde. Die aus der zusätzlich erhöhten Preisanpassung beim Deutschlandticket resultierenden Zusatzeinnahmen erhöhen für die Ausgleichsberechnung fiktiv die Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket des Jahres 2025. Über diesen Weg werden die Einnahmen so an die Aufgabenträger und folgend Erlösverantwortlichen verteilt, dass sie im Ergebnis die fehlende Dynamisierung der Finanzierungsbeträge auffüllen.

Nach derselben Methode verteilt der jeweilige Aufgabenträger die Mittel auf die Liniennetze in seinem Gebiet und leitet die Mittel an die Erlösverantwortlichen (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen) weiter. Die auf das jeweilige Liniennetz bezogenen Anteile der Erlösverantwortlichen verändern sich auch in der Zukunft grundsätzlich nicht. Bei der Weiterleitung des pauschalen Ausgleichs auf erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen haben die Empfänger über entsprechende Korrekturfaktoren jedoch Veränderungen zu berücksichtigen, die sich z. B. durch größere Veränderungen der Betriebsleistungen, einen Betreiberwechsel oder einen Wechsel von Brutto- zu Nettoverkehrsvertrag ergeben. Die Korrekturfaktoren können die gesamte Ermittlung des Ausgleichs nach Nr. 5.3 bis einschließlich Nr. 5.3.4 umfassen, die der Pauschalierung zu Grunde gelegt wurden.

Durch die Berechnung des Anteils am Gesamtausgleich des jeweiligen Jahres unter Berücksichtigung der bei strukturellen Veränderungen angepassten Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket ist sichergestellt, dass Härten im Zusammenhang mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung und insbesondere im Übergang von der Stufe 2 zur Stufe 3 nicht entstehen. Denn die jeweilige Kalibrierung gleicht damit zum Zeitpunkt der Umstellung die Veränderungen aus, die sich bei der Umstellung der Einnahmenaufteilung insbesondere von Stufe 2 auf Stufe 3 ergeben können. Die jeweilige Kalibrierung ist dann auch im Verhältnis vom Aufgabenträger zu den Erlösverantwortlichen in gleicher Weise umzusetzen.

Die Pauschalierung bewirkt, dass erzielte Mehreinnahmen beim Deutschlandticket den Finanzierungsbetrag nicht mindern, geringere Einnahmen ihn dafür aber auch nicht erhöhen. Damit wird ein notwendiger Zusatzanreiz zur weiteren Verbreitung des Deutschlandtickets gesetzt.

Einer Fortschreibung des Anteils der Aufgabenträger an der Gesamtfinanzierung auf der Grundlage der Entwicklung der Betriebsleistungen bedarf es nicht. Denn erhöhte Betriebsleistungen führen in der Regel zu erhöhten Fahrgeldeinnahmen und können daraus mitfinanziert werden, geringere Betriebsleistungen zu geringeren Fahrgeldeinnahmen. Aufgrund der notwendigen bundesweiten Festlegung des Gesamtfinanzierungsbedarfs unabhängig von der tatsächlichen Defizitentwicklung würden Erhöhungen des Finanzierungsbetrages einzelner Aufgabenträger unweigerlich zu Verringerungen bei allen übrigen Aufgabenträgern führen. Dadurch bestünde bei keinem Aufgabenträger die notwendige Finanzierungssicherheit für die Weitergabe der Mittel an die Verkehrsunternehmen.

Der Vertriebsanreiz für jedes verkaufte Deutschlandticket wird wie im Jahr 2025 über einen Einbehalt vom Verkaufspreis im Rahmen der Einnahmeaufteilung ausgestaltet. Dieser steht dem Verkehrsunternehmen zu, das das Deutschlandticket verkauft. Vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem bisherigen Vertriebssortiment sind im Rahmen der Pauschalierung berücksichtigt. Empfänger, die für Verkehrsleistungen erlösverantwortlich sind, haben im Verhältnis zu dem Verkehrsunternehmen, das das Deutschlandticket verkauft hat, grundsätzlich eine Regelung zu treffen, dass diesem Verkehrsunternehmen der Vertriebsanreiz zusteht.

Auslegungshilfe

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich.

Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der Einnahmenaufteilung festzustellen, so dass mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der Einnahmenaufteilung geklärt ist.

I. **Regelbeispiele für strukturelle Änderungen**

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **IST-Einnahmen Restsortiment und Deutschlandticket-Einnahmen** führen:

- **Erstmalige** Anpassung bzw. Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets

- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket vs. Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **Deutschlandticket-Einnahmen** führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt auf bei isolierter Änderung der Struktur der Einnahmen für das Deutschlandticket, die das Restsortiment nicht berührt):

- Bundesebene: Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, z.B. Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade
- Landesebene:
  - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (z.B. Änderung der PLZ-Aufteilung)
  - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), z.B. durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs
- Tariforganisationsebene:
  - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (z.B. Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche)
  - Zusammenlegung von Tariforganisationen inkl. neuer gemeinsamer EAV

c) Änderungen, die **keine Neuberechnung** auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste
- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade

II. Neuberechnung der Fahrgeldeinnahmen

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden:

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung, sind die tatsächlichen Einnahmen entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht **von der Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.