

Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹

des Regionalverbandes Großraum Braunschweig

über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr ab dem 01. Januar 2024

Präambel

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, das im Jahr 2023 erfolgreich eingeführte Deutschlandticket als digitales und deutschlandweit gültiges Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über das Jahr 2023 hinaus fortzuführen. Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des ÖPNV und stellt einen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar.

Die Einführung des Deutschlandtickets ist zum 1. Mai 2023 erfolgt. Hierzu hat der Bund das Regionalisierungsgesetz (RegG)² angepasst. Für das Einführungsjahr 2023 haben sich Bund und Länder darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 entstanden sind, werden je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Für das zweite Anwendungsjahr hatte sich die Ministerpräsidentenkonferenz zusammen mit dem Bundeskanzler darauf verständigt, dass überschüssige Ausgleichsmittel des Einführungsjahres in das zweite Anwendungsjahr übertragen werden. Zudem wurden die Verkehrsminister beauftragt Vorschläge zu entwickeln, so dass ein Nachschuss im Jahr 2024 ausgeschlossen werden kann.

Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und stellt einen Baustein für eine Attraktivierung desselben dar. Daneben soll mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt werden.

Auf dieser Grundlage haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien regeln die Ausreichung dieser Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Personennahverkehrs

¹ 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 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

² Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107).

(ÖPNV). Die Muster-Richtlinien wurden von den Ländern jeweils auf die konkreten Verhältnisse vor Ort angepasst und umgesetzt. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen. Diese Umsetzung erfolgt für das Land Niedersachsen durch die Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023 vom 2.5.2023³ (im Folgenden: Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2023).

Da es den Aufgabenträgern obliegt, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Unternehmen des SPNV (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und des ÖPNV (Verkehrsunternehmen) nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln, hat der Regionalverband Großraum Braunschweig vor diesem Hintergrund eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung erlassen⁴. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets bis zum 31.12.2023 sowie einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 sowie die Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2023. Hierdurch wurden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig umgesetzt.

Am 16. November 2023 hat der Bund (in Abstimmung mit den Ländern) neue Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln in der **Anlage 3 Anhang 1** (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024) verabschiedet. Das Land Niedersachsen hat eine entsprechende Richtlinie⁵ am 20. Dezember 2023 (**Anlage 3 Anhang 2** (im Folgenden: Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024) erlassen.

Um eine rechtssichere Fortsetzung des Deutschlandtickets in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten, erlässt der Regionalverband Großraum Braunschweig zunächst befristet bis 31.12.2024 die nachfolgende Satzung.

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)⁶, § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den

³ Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023) (Nds. MBl. Nr. 16/2023, S. 361).

⁴ Satzung allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Regionalverbandes Großraum Braunschweig über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr in der aktuell gültigen Fassung.

⁵ Siehe dazu: Nds. MBl. vom 20.12.2023

⁶ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56).

Regionalverband „Großraum Braunschweig“ (BraunschwG)⁷, § 4 Abs. 1 Nr. 1b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)⁸, § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG)⁹ sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Regionalverband Großraum Braunschweig die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr nach § 1 Abs. 2 NNVG und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

2.1 Alle Unternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 9) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziffern 2.1 und 2.2 anzuerkennen (im Folgenden „Tarifanerkennung“ bzw. „Tarifanerkennungspflicht“) und zu kontrollieren.

Die Tarifanerkennung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den jeweils gültigen Tarifbestimmungen Deutschlandticket (derzeit vom 11. Dezember 2023) (**Anlage 2**), zum Preis von derzeit 49 EURO pro Monat im Rahmen eines monatlichen kündbaren Abonnements, ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden als Anlage 2 dieser Satzung beigefügt. Eine Änderung der Tarifbestimmungen muss spätestens vier Wochen vor ihrem Inkrafttreten ortsüblich bekanntgemacht werden. Die Unternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem nach Nr. 4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben gemäß dem Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) in der Fassung des Umlaufbeschlusses vom 08.04.2023 (**Anlage 4**). Soweit ein Unternehmen Verkehrsleistungen im SPNV oder ÖPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Unternehmen, wenn das Unternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser Allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine

⁷ Gesetz über den Regionalverband "Großraum Braunschweig", verkündet am 27. November 1991 (Nds. GVBl. S. 305), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 13. Oktober 2021 (Nds. GVBl. S. 700).

⁸ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz, verkündet als Art. 1 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. 1995, S. 180), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 02.03.2017 (Nds. GVBl. S. 53).

⁹ Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 588).

entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Unternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 erhalten.

Die Unternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifierkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

Die Umsetzung des Deutschlandtickets entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.

- 2.2 Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Regionalverband Großraum Braunschweig – unter Berücksichtigung von bestehenden Regelungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden – die Befugnis als zuständige Einrichtung im Sinne des Art. 2 Buchstabe b) a.E. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den ÖPNV innehat.

3. Verhältnis zu Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste) oder einer allgemeinen Vorschrift (eigenwirtschaftlicher Verkehr) erbracht werden, gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags/der allgemeinen Vorschrift einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifierkennung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag/ die allgemeine Vorschrift eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifierkennungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Das Gleiche gilt für alle weiteren Pflichten im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket (die Datenbereitstellungspflicht, die Pflicht, bestehende Einnahmeansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschüssige Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben, vgl. Ziff. 4 Anlage 3 Anhang 1.

4. Ex ante-Ausgleich

- 4.1 Den Unternehmen wird nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift ein Ausgleich für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile gewährt. Die finanziellen Nachteile ergeben sich dabei aus einer Gegenüberstellung der Situation mit Anerkennung des Deutschlandtickets („Mit-Fall“) und der Situation mit Anwendung der bis dahin geltenden Tarife („Ohne-Fall“) unter

Berücksichtigung sämtlicher hiermit jeweils verbundenen positiven und negativen Effekte. Bei der Gegenüberstellung sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten; die Einzelheiten sind bei Bedarf im Rahmen des jeweils zugrundeliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung, die vom Regionalverband Großraum Braunschweig mit den dieser allgemeinen Vorschrift unterworfenen Unternehmen abgeschlossen werden können, nach diesen Grundsätzen zu regeln.

- 4.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- 4.3 In Bezug auf die Ermittlung der Höhe des ex ante-Ausgleichs gelten die Nrn. 5.4.1 bis 5.4.8 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024.
- 4.4 Zusätzlich ggf. auszugleichen ist ein Rückgang des ex ante-Ausgleichs aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der darauf beruht, dass die dem Aufgabenträger zustehenden Fahrgelderlöse durch das Deutschlandticket rückläufig sind (Schaden aus Anreizsystem im Bruttovertrag).
- 4.5 Für vollständig neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte des Jahres 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Soll-Einnahmen ausnahmsweise die Nutzung von Ist-Daten des Jahres 2022 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Einnahmen zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden. Eine Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu der Veränderung der Betriebsleistungen gegenüber dem Referenzzeitraum des Kalenderjahres 2019 nach Nr. 5.4.1.1 Satz 8 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 erfolgt nicht, soweit bei der Ermittlung der Soll-Einnahmen die Betriebsleistungsveränderung durch die Nutzung von entsprechenden Ist-Daten aus dem Referenzzeitraum oder Prognosedaten bereits berücksichtigt ist.
- 4.6 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unberührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvorgaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Regionalverbands Großraum Braunschweig oder Dritter, die für das Unternehmen Geltung beanspruchen.
- 4.7 Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben im Rahmen verschiedener allgemeiner Vorschriften, ist sicherzustellen, dass ein ex ante-Ausgleich für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt werden. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvorgaben und der hierfür gewährte ex ante-Ausgleich im Rahmen der Nachweisführung (dazu Ziffer 6) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.
- 4.8 Soweit Tarifausgleichsregelungen auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Bestands-öDA) oder anderer allgemeiner Vorschriften (Bestands-aV) erbracht werden, ermittelt sich der ex ante-Ausgleich für alle Höchsttarife sequenziell gemäß den folgenden Erlöspositionen:
 - 1) Ermittlung der Erlöse auf Grundlage der verbindlichen Prognose der Einnahmeverteilung des VRB (entsprechend Einnahmeverteilungsvertrag)
 - 2) Ausgleichszahlungen aus gesetzlichen Tarifvorgaben (z.B. § 7a NNVG) (gemäß § 228 SGB IX)

- 3) Ausgleichsbetrag aus allgemeiner Vorschrift Deutschlandticket, abzüglich der Ausgleichszahlungen für den allgemeinen Tarif (Jedermann tarif), einschließlich des Ausbildungstarifs, als Höchstarif aus dem Vorjahr
- 4) Ermittlung des Ausgleichs für die Anwendung des Jedermann-Höchstarifs als letzter sequenzieller Prüfungsschritt

4.9 Zudem müssen die Unternehmen, die bedarfsabhängige Verkehre anbieten, angesichts der zu erwartenden höheren Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets mit einem höheren Defizit durch nicht kostendeckende Fahrgelderträge rechnen. Dieses Defizit kann wegen der begrenzten Ausgleichsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglicherweise nicht entsprechend der tatsächlichen Mindererträge ausgeglichen werden.

4.10 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen zur Anwendung des Deutschlandtickets treffen.

5. Vermeidung einer Überkompensation (ex post-Kontrolle)

5.1 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Nr. 6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen vorzunehmen und der Ausgleich auf den Wert des finanziellen Nettoeffekts zu begrenzen.

5.1.1 In Bezug auf die Kosten gilt: Kosten im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets können nach Maßgabe der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.

5.1.2 In Bezug auf die Ermittlung der Erträge gilt: Das Unternehmen ist zur Anwendung des bundesweiten Clearingverfahrens zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom (Beschluss vom 20.03.2023 in der Fassung des Umlaufbeschlusses vom 08.04.2023) (**Anlage 4**) verpflichtet. Zugleich ist das Unternehmen zur Anwendung der Regelungen der Einnahmenaufteilung des VRB-Tarifs in der jeweils gültigen Fassung verpflichtet. Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen.

5.2 Die ex post-Kontrolle wird wie folgt gewährleistet:

5.2.1 Im Falle eines wettbewerblich oder direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung von Leistungen des ÖPNV nach dem Bruttoprinzip erfolgt keine ex post-Kontrolle nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift, sofern die Erlöse vollständig an den Aufgabenträger abzuführen sind; im Falle von Bruttoanreizverträgen gilt Ziffer 5.2.2 entsprechend.

5.2.2 Im Falle wettbewerblich vergebenen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Leistungen des ÖPNV nach dem Nettoprinzip erfolgt die ex post-Kontrolle zumindest einmal während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Alternativ kann eine ex post-Kontrolle über die

allgemeine Vorschrift für die Anwendung des VRB-Tarifs erfolgen. Dies gilt auch für eigenwirtschaftliche Verkehre, unabhängig davon, ob diese Unternehmen ggf. eigentlich nicht dem Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift unterliegen sollten. In den beiden letztgenannten Fällen ist eine jährliche Kontrolle erforderlich. Die Ausgleichsleistung aus der Tarifierkennung des Deutschlandtickets darf in beiden Fällen den finanziellen Nettoeffekt nach Ziffer 4.1 und nach Ziffer 5.1 nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigt werden.

- 5.2.3 Die aufgrund der Verweisung nach Ziffer 5.2.2 durchgeführte ex post-Kontrolle bildet zugleich den Nachweis der Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Im Falle einer Überkompensation (gem. finanziellen Nettoeffekt nach Ziffer 5.1) führt die Rückerstattung des im Rahmen der Überkompensation festgestellten Betrages zur Befreiung der Rückerstattungspflicht in entsprechender Höhe des festgestellten Überkompensationsbetrages aus der weiteren allgemeinen Vorschrift (Beispiel: Führt die Überkompensationsprüfung aus dieser allgemeinen Vorschrift zu einer Überkompensation in Höhe von X Euro, mindert sich der Wert der Überkompensation aus der allgemeinen Vorschrift eigenwirtschaftlicher Verkehre um den gleichen Betrag, v.v.). Eine Überkompensation in einer allgemeinen Vorschrift kann nicht mit einer etwaigen Unterkompensation aus der anderen allgemeinen Vorschrift verrechnet werden.

Das Unternehmen stellt die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen umfassend zur Verfügung und ermöglicht so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation. Ein höherer Gewinn kann im Einzelfall überdies als angemessen akzeptiert werden, wenn die Verkehrsdienste in einem wettbewerblichen Vergabe- oder Genehmigungsverfahren vergeben wurden und das Unternehmen nachweist, dass es über die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder der Genehmigung, ohne Betrachtung der Corona-geprägten Jahre 2020 bis 2022, eine höhere Umsatzrendite mit den zugrundeliegenden Verkehrsdiensten erzielt hätte. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch den Regionalverband Großraum Braunschweig oder dessen Beauftragten zugänglich gemacht werden (vgl. Ziffer 6.5). Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifierkennung in Bezug auf das Deutschlandticket entsprechend Ziffer 4. bis zum 10.03.2026 vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen.

- 5.2.4 Im Falle eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung von SPNV-Leistungen erfolgt die ex post-Kontrolle nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifierkennung/-anerkennung des Deutschlandtickets nach Ziffer 4.1 i. S. von Ziffer 4.2 nicht übersteigen. In Bezug auf die Gegenüberstellung der

Tarifeinnahmen und Kosten gemäß Ziffern 4.1 und 4.2 wird eine Überkompensation über die Regelungen der Nrn. 5.4.1 bis 5.4.8 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 zur Ermittlung der Differenz der Tarifeinnahmen und zu den ansetzbaren Kosten bzw. anzurechnenden Einsparungen, über die Vorgaben zur vollständigen Transparenz über die Daten und die Grundlagen der Kalkulation des Eisenbahnunternehmers ausgeschlossen. Kosten werden der ex post-Kontrolle nur unterworfen, wenn sie zusätzlich als Ausgleich nach Ziffer 5.1.2 geltend gemacht werden bzw. aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entfallen (siehe auch Nr. 6.1 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024).

Sollte abweichend von Nr. 6.1 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der Europäischen Kommission oder eines Gerichts eine weitergehende als die vorstehend beschriebene ex post-Kontrolle erforderlich werden, gilt das in **Anlage 4** geregelte Verfahren.

- 5.3 Wird eine Überkompensation festgestellt, hat das Unternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. der allgemeinen Vorschrift zurückzuzahlen. Hilfsweise hat die Verzinsung entsprechend der Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01)¹⁰ zu erfolgen. Im Fall der Rücknahme oder des Widerrufs für die Vergangenheit entsteht der Erstattungsanspruch in dem im Rücknahme- oder Widerrufsbescheid anzugebenden Zeitpunkt. Das ist regelmäßig der Tag, an dem die zur Rücknahme oder zum Widerruf führende Umstände eingetreten sind. Bei Eintritt einer auflösenden Bedingung entsteht der Rückzahlungsanspruch im Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung.

6. Darlegungs- und Nachweispflichten

- 6.1 Das Unternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des ex ante-Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Dies gilt insbesondere auch für die Erstellung der Prognoserechnung gemäß Ziffer 7.2.
- 6.2 Die Unternehmen sind verpflichtet sicherzustellen, dass gemäß **Anlage 4** die Fahrausweisverkäufe 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 monats-scharf

¹⁰ Abl. C 247/1 vom 23.7.2019, Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01).

für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.3 Vorzulegen sind für das Jahr 2019 sowie für das jeweils abzurechnende Jahr bis zum 10.03. des zweiten dem abzurechnenden Jahr folgenden Kalenderjahres:

- vollständige Angaben über die durch das Unternehmen verkauften oder dem Unternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Unternehmen anwendet.
- vollständige Angaben über die durch das Unternehmen erzielten Tarifeinnahmen differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Unternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Unternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen.
- soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung bis zum 10.03. des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt.
- die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Unternehmen anwendet oder anerkennt.
- Nachweise über die erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen.
- Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des Deutschlandtickets und des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist.
- Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 5 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten.

6.4 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann vom Unternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen der EU-Kommission oder des Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Ziffer 6.3 genannten sowie ggf. darüber hinaus die gemäß Satz 1 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann der ex ante-Ausgleich für das jeweils abzurechnende Jahr ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.

6.5 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann die von dem Unternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Unternehmen ist

verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

- 6.6 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Deutschlandticket 2024 diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Unternehmen und dem Regionalverband Großraum Braunschweig getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrunde liegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.
- 6.7 Es handelt sich den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB. Nach dieser Vorschrift ist Subventionsbetrug strafbar.
- 6.8 Die Bestimmungen des jeweiligen Zuwendungsbescheides der LNVG gegenüber dem RGB sind zugleich Bestandteil des Zuwendungsbescheides des RGB gegenüber den antragsstellenden Unternehmen (siehe Anlage 1).

7. Abwicklung des ex ante-Ausgleichs, Abschlagszahlungen

- 7.1 Soweit in dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Umsetzungsvereinbarung keine entsprechende Regelung getroffen wird, gewährt der Regionalverband Großraum Braunschweig dem Unternehmen Abschlagszahlungen auf Grundlage der Prognoserechnungen gemäß Ziffer 7.2 für die aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zu erwartenden Mindereinnahmen von mindestens 90 Prozent in mehreren Teilzahlungen.
- 7.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2024 bis April 2024 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von 50 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Weitere Prognoserechnungen sind UF Grundlage der gemäß Ziffer 6.2 zu meldenden Verkaufsdaten auf entsprechende Anforderung von Verkehrsunternehmen zu erstellen; hierzu sind die zu meldenden Verkaufsdaten zu aktualisieren und entsprechend zu begründen. Der Regionalverband Großraum Braunschweig entscheidet auf dieser Basis über eine erforderliche Anpassung der Abschlagszahlungen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Prognoserechnung notwendigen Daten rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.
- 7.3 Die endgültige Ermittlung des ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Ziffer 7.1. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

8. Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- 8.1 Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist über den auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten ex ante-Ausgleich berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, ist der ex ante-Ausgleich nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Bestandteil des ex ante-Ausgleichs auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit dem ex ante-Ausgleich dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im

Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs.1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

- 8.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs.1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Unternehmen eingefordert werden. Unternehmen, denen ein ex ante-Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

9. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

- 9.1 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch die Versammlung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift nach § 15 der Verbandsordnung des Regionalverbandes Braunschweig auf der Internetseite des Regionalverbandes unter

<https://www.regionalverband-braunschweig.de/satzung/>

eingestellt.

- 9.2 Diese allgemeine Vorschrift gilt nach Maßgabe der bundesrechtlichen Vorgaben ab dem 01.05.2024 und entsprechend der hier definierten Standards.
- 9.3 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31.12.2024 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2024 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Sie kann durch Beschluss der Verbandsversammlung verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
- 9.4 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land Niedersachsen keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellt, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Anlagen

Anlage 1: nicht belegt

Anlage 2: Tarifbestimmungen Deutschlandticket vom 11. Dezember 2023

Anlage 3:

Anhang 1: Muster-Richtlinie des Bundes zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024).

Anhang 2: Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen (Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024)

Anlage 4: Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets entsprechend der Regelungen von Bund und Ländern in der jeweiligen aktuellen Fassung

Anlage 5: Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) samt Beschluss Koordinierungsrat (Umlaufbeschluss vom 06.04.2023)

Anlage 2

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

1. Grundsatz

Das Deutschlandticket ist ein von der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesländern gefördertes deutschlandweit gültiges Tarifangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Es gilt ab dem 1. Mai 2023.

Die hier festgelegten Tarifbestimmungen gelten für das Deutschlandticket und sind von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖPNV in Deutschland verbindlich anzuwenden. Diese Tarifbestimmungen ergänzen die bestehenden Tarif- und Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Verkehrsverbände, der Landestarife und des Deutschlandtarifs sowie die Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen des SPNV und der teilnehmenden Verkehrsunternehmen des ÖPNV, soweit sich aus den folgenden Regelungen nichts anderes ergibt.

Für die Ausgabe des Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und Landestarifgesellschaften. Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarung auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt. Zum ÖPNV gehört die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sowie mit Kraftfahrzeugen im Liniennahverkehr nach den §§ 42 und 44 PBefG. Liniennahverkehre nach § 43 PBefG fallen insoweit unter den Geltungsbereich, sofern sie gemäß § 2 Absatz 4 PBefG allgemein zugänglich sind.

Das Deutschlandticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden.

Die Nutzung von Zügen des Fernverkehrs mit dem Deutschlandticket ist grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon abweichende Regelungen (z.B. im Rahmen von Integrationskonzepten) werden im Geltungsbereich des Deutschlandtickets für den Schienenverkehr bekanntgegeben.

Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis **in Form einer Chipkarte oder als Handyticket¹** ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen ~~sowie das Geburtsdatum²~~ des Fahrgastes beinhaltet. ~~Dieser Fahrausweis wird in Form einer Chipkarte und als Handyticket ausgegeben.²~~ **Ein Fahrausweis, der als Barcode-Ticket ausgegeben wird, beinhaltet zudem das Geburtsdatum des Fahrgastes. Das Gleiche gilt für alle ab dem 01.01.2025 ausgestellten Chipkarten.¹** Das Deutschlandticket kann von den Vertrag haltenden Unternehmen, die das Deutschlandticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschlandticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen. **Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerschein. Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.³**

Das Deutschlandticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren.

Das Deutschlandticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist innerhalb der Geltungsbereiche von Verkehrsverbänden, Landstarif und des Deutschlandtarifs nach den jeweiligen Tarifbestimmungen möglich.

Für die Mitnahme eines Fahrrades ist ein reguläres Fahrradkartenangebot zu erwerben, soweit die Fahrradmitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

Für die Mitnahme eines Hundes ist ein reguläres Fahrkartenangebot zu erwerben, soweit die Mitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

Das Deutschlandticket kann an den von den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Landestariforganisationen für Abonnement-Produkte eingerichteten Verkaufsstellen bzw. über deren Vertriebskanäle erworben werden.

Das Deutschlandticket wird im Abonnement ausgegeben. Der Einstieg ins Abonnement ist jeweils zum Ersten eines Monats möglich.

Das Abonnement wird für unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann monatlich gekündigt werden. Die Kündigung muss dabei bis zum 10. eines Monats zum Ende des jeweiligen Kalendermonats erfolgen.

¹ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 27.11.2023. Diese Änderung erfolgt zum 1. Juni 2024. Eine frühere Änderung ist zulässig.

² Streichung durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 27.11.2023. Diese Änderung erfolgt zum 1. Juni 2024. Eine frühere Änderung ist zulässig.

³ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 30.05.2023

Das Deutschlandticket gilt im Falle einer Kündigung bis Betriebsschluss nach dem Ende des letzten Tages dieses Kalendermonats, längstens jedoch bis 3.00 Uhr des Folgetags.

Neben der monatlichen Kündbarkeit kann in Verbindung mit anderen Produkten im Bereich des Personenverkehrs auch eine feste Laufzeit von 12 Monaten angeboten werden.

4. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschlandticket im Abonnement beträgt 49,00 EUR pro Monat bei monatlicher Zahlung. Eine jährliche Zahlung des zwölfwachen Monatsbetrages kann angeboten werden.

Bei Verkehren, die nur auf Anforderung verkehren (z. B. On-demand-Verkehr, Anruf-Sammeltaxi, Rufbus) sowie bei täglich verkehrende Eisenbahnen mit besonderen Betriebsformen (z. B. Schmalspurbahnen mit Dampftraktion) kann ein Zuschlag nach den örtlichen Tarifbestimmungen erhoben.

5. Jobticket

Das Deutschlandticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

Dieses Jobticket kann von Mitarbeitenden genutzt werden, deren Arbeitgeber mit einem teilnehmenden Verkehrsverbund oder Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über den Erwerb des Deutschland-Jobtickets abgeschlossen hat. Arbeitgeber im Sinne dieser Bestimmung können Unternehmen, Verwaltungen, Behörden und sonstige Institutionen sein.

Der Fahrpreis für das Deutschlandticket als Jobticket ist der Fahrpreis nach Abschnitt 4 abzüglich 5% Rabatt. Voraussetzung für den Rabatt ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Jobticket leistet, der mindestens 25% des Fahrpreises gemäß Abschnitt 4 beträgt.

6. Fahrgastrechte

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gem. Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter www.deutschlandtarif-verbund.de. Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 EVO. Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 EVO wird ausgeschlossen.⁴

7. Erstattung⁵

Die für Zeitkarten geltenden Erstattungsregelungen gelten auch für das Deutschlandticket. Eine Erstat-

⁴ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 10.07.2023

⁵ Nr. 7 ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 25.09.2023. Diese Änderung soll zum 1. Januar 2024 erfolgen. Eine frühere Änderung ist zulässig.

tung wegen Krankheit setzt zudem voraus, dass die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über eine Reiseunfähigkeit für einen Zeitraum von mehr als 21 zusammenhängenden Tagen vorgelegt wird. Der Antrag auf Erstattung muss unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des vertragshaltenden Unternehmens gestellt werden.

Erstattet wird für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monatseinzug, für Monatsteile pro Tag 1/30 des in dem betreffenden Monat entrichteten Fahrgelds erstattet.

8. Semesterticket⁶

Das Deutschlandticket kann aufgrund eines Semesterticketvertrags Studierenden als solidarisches Deutschlandsemesterticket angeboten werden.

Der Fahrpreis für das Deutschlandsemesterticket beträgt 60 % des Fahrpreises des regulären Deutschlandtickets. Näheres zur Bezugspflicht, Befreiung von der Entgeltentrichtung und zur Erstattung enthält der Semesterticketvertrag. Der für ein Semester gültige Preis ist der anteilige Preis des Deutschlandtickets, der acht Monate vor Beginn des Semesters jeweils für die Monate des Semesters in den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vorgegeben wird.

Das Deutschlandsemesterticket hat eine feste Laufzeit für das jeweilige Semester ohne monatliche Kündbarkeit.

⁶ Nr. 8 ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 11.12.2023. Diese Ergänzung der Tarifbestimmungen ist fakultativ. Sie ist unverzüglich in die regionalen Tarifbestimmungen aufzunehmen, wenn dort ein Deutschlandsemesterticket angeboten wird.

Anlage 3 Anhang 1

Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024

Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln

vom 16. November 2023

I. Hinweise und Erläuterungen

Die nachfolgenden Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06.11.2023 erstellt, dass die in 2023 und 2024 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Musterrichtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine moderate Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

Die Musterrichtlinien regeln den Ausgleich für das gesamte Jahr 2024, um den Beteiligten Sicherheit in Bezug auf die Ausgleichsparameter zu geben. Auf dieser Grundlage besteht auch eine gesicherte Gesamtfinanzierung für den Zeitraum vom 1. Januar bis mindestens zum 30. April 2024 bei einem Preis des Deutschlandtickets von 49 Euro pro Monat. Daher wird den Aufgabenträgern empfohlen, ihre Umsetzungsregelungen vorerst bis Ende April zu befristen, da bis zu diesem Zeitpunkt auch Klarheit über mögliche Preisanpassungen beim Deutschlandticket besteht.

Auch für den Ausgleich für 2024 ist es erforderlich und sachgerecht, die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums der Geltung des Deutschlandtickets des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden.

Bei den Muster-Richtlinien wurden im Vergleich zum Jahr 2023 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Auch für den Fall, dass die Länder von der Möglichkeit Gebrauch machen, die übergangsweise Anwendung des Deutschlandtickettarifes bis zur Umsetzung durch die zuständigen Aufgabenträger landesrechtlich durch eine Tarifvorgabe sicherzustellen, erfolgt der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der von Bund und Ländern bereitgestellten Finanzierungsmittel für das Deutschlandticket und der erlassenen Landesregelungen zur Tarifvorgabe des Deutschlandtickettarifs kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 1. Januar 2024 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften müsste zeitnah, spätestens aber bis zum 31. März 2024 erfolgen.
2. Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 von 2023 auf 2024 werden Tarifanpassungen von 2023 auf 2024 im Altsortiment nur bis zu einer Höhe von 8 Prozent beim Ausgleich anerkannt. Dafür müssen auch bei einer Tarifanpassung im Altsortiment von über 8 Prozent die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für den Ausgleich nur so in den Ausgleich eingestellt werden, als wäre der Tarif nur um 8 Prozent erhöht worden. .

3. Die bisherige Regelung zum Ausgleich der Minderung der Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen bewirkte auch einen Ausgleich dafür, dass individuelle Vomhundertsätze im Vergleich zum Jahr 2019 nicht mehr nachgewiesen werden konnten. Grund hierfür war, dass ein Nachweis aufgrund der Corona-Pandemie mit den dafür erforderlichen Verkehrszählungen nicht geführt werden durfte.
Nunmehr kann die Veränderung des Vomhundertsatzes nicht mehr aus den nicht mehr durchführbaren Verkehrszählungen resultieren, weshalb ein Vergleich mit dem Vomhundertsatz für 2019 nicht mehr sachgerecht ist. Die Regelung zum Ausgleich für das Deutschlandticket kann deshalb vereinfacht werden (siehe Nummer 5.4.2).
4. In die Verfahrensregelungen wurde eine obligatorische Regelung zu Vorauszahlungen aufgenommen. Dies dient der Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen, die teils durch die Zwischenfinanzierung auch von Ansprüchen aus der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets belastet sein können.
5. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten wurden die auf das Jahr 2023 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um 1,3 Prozent gegenüber 2022 (langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a) erhöht. Gleiches wird für das Jahr 2024 vorgenommen. Die Richtlinien sehen aus Vereinfachungsgründen in Nummer 5.4.1.1 eine den Zinseszinsseffekt nicht berücksichtigende Erhöhung um insgesamt 2,6 Prozent vor.
6. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, müssen bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden. Denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung. Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Semestertickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells notwendig ist.
7. Die Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen ist in den Musterrichtlinien für das Jahr 2024 vorgesehen, da noch keine ausreichenden Anpassungen beim Vertrieb innerhalb der Branche möglich sind und nur so möglichst viele (neue) Kundinnen und Kunden beim Deutschlandticket angesprochen werden können. 2025 ist die Berücksichtigung zusätzlicher Vertriebsaufwendungen in den Musterrichtlinien nicht vorgesehen. Dies ist künftig durch eine Anpassung der Vertriebsprozesse und brancheninterne Maßnahmen zu regeln. Die Vertriebsmehrkosten sind Bestandteil der Finanzierungsleistung an die Empfänger. Zur zweckentsprechenden Mittelverwendung werden diese Leistungen an diejenigen Stellen ausgereicht, im Regelfall die Verkehrsunternehmen, die selbst oder durch Vertriebsdienstleister das Deutschlandticket vertreiben.

Im Vergleich zum Jahr 2023 sind keine Regelungen mehr zur Anrechnung ersparter Provisionszahlungen mehr in die Ausgleichsberechnung einzubeziehen. Ebenso werden keine Pauschalen für die Umstellung der Vertriebsprozesse und Kontrollinfrastruktur mehr gewährt.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen

auch in 2024 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs einheitlicher Antragsfristen, die wie auch schon für 2023 in den Muster-Richtlinien auch für 2024 obligatorisch sind.

Die Muster-Richtlinien sind entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Ausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

In den nachfolgenden Muster-Richtlinien sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2024)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. November 2023

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien und § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) Billigkeitsleistungen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung 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 geregelt 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

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (fakultativ)

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

3.3 (obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifanordnung)

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. März 2024 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

4 (obligatorisch)

Voraussetzungen

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 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 Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschüssige Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO

5.2 (obligatorisch)

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 (fakultativ)

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1

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 der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 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.

5.4.1.1

Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 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 Tarifierhöhung 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 Tarifierhöhung auf 2024 fortzuschreiben.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung 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 Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und 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 Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.4.1.2

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 Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung 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 Tarifierhöhung 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.

5.4.2

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 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 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 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3

In der Nummer 5.4.1 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.

5.4.4

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 Zuschreibungsbetrag 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 Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 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.

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V., die an die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines

Einnahmearaufteilungsverfahrens und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für bundesweites Marketing sowie für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

5.4.5

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.4.6

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 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen 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 5.4.4 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 Einnahmearaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung 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 auf der Grundlage der in Nummer 5.4 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 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 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 Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom 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 Billigkeitsleistung 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

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2024 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

7.2 (fakultativ)

Bewilligungsbehörde ist die [Landesbehörde einfügen], in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

[obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifvorgabe] Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehörde für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. März 2024 keine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat.

7.3 (obligatorisch)

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß den Nummern 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Sammelanträgen von Empfängern gemäß Nummer 3.2 sind die Anträge der Empfänger gemäß Nummer 3.1 beizufügen.

Fakultativ: „Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.“

7.4 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Empfänger erhält auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nummer 7.1 zu beantragenden Billigkeitsleistung in der Regel monatliche Vorauszahlungen. Soweit hierfür kein gesondertes Verfahren mit spezifischen Prognosen geregelt ist, werden die monatlichen Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 12,5 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines

Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

7.5 (obligatorisch)

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

7.6 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2026 außer Kraft.

Allgemeine Vorschrift Deutschlandticket, Regionalverband Großraum Braunschweig

Anlage 3 Anhang 2

Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024 (Niedersachsen)

D. Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Gleichstellung

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Regionalen Initiativen und Kooperationen für Frauen am Arbeitsmarkt (RIKA)

Erl. d. MS v. 29. 11. 2023 — 204-43041 —

— VORIS 82300 —

Bezug: Erl. v. 1. 3. 2022 (Nds. MBl. S. 394)
— VORIS 83200 —

Der Bezugerlass wird mit Wirkung vom 1. 1. 2024 wie folgt geändert:

1. In Nummer 1.2 vierter Spiegelstrich wird die Angabe „Verordnung (EU) 2021/1237 der Kommission vom 23. 7. 2021 (ABl. EU Nr. L 270 S. 39)“ durch die Angabe „Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. 6. 2023 (ABl. EU Nr. L 167 S. 1)“ ersetzt.
2. Nummer 8.1 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 1 erhält folgende Fassung:
„Staatliche Beihilfen i. S. des Artikels 107 Abs. 1 AEUV, die die Voraussetzungen der AGVO erfüllen, dürfen wegen der Geltungsdauer der in Nummer 1.2 dieses Erl. genannten beihilferechtlichen Rechtsgrundlage nur bis zum 31. 12. 2026 gewährt werden, soweit nicht eine Anpassung dieses Erl. an die ab dem 1. 1. 2027 geltende beihilferechtliche Rechtsgrundlage erfolgt ist.“
 - b) In Satz 2 wird das Datum „30. 6. 2024“ durch das Datum „30. 6. 2027“ ersetzt und das Semikolon und die Worte „dies gilt nicht für Regionalbeihilferegelungen“ werden gestrichen.
 - c) Satz 3 wird gestrichen.
 - d) Der bisherige Satz 4 wird Satz 3.
 - e) Im neuen Satz 3 wird die Angabe „Abs. 2 Buchst. a“ durch die Angabe „Abs. 9 Buchst. a“ ersetzt.

An die
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

— Nds. MBl. Nr. 48/2023 S. 1118

Richtlinie zur Gewährung einer Billigkeitsleistung für eine Weiterbildungsprämie für Industrie- und Fachmeisterinnen und Industrie- und Fachmeister mit Ausnahme des Handwerks (Niedersächsische Weiterbildungsprämie)

Erl. d. MS v. 8. 12. 2023 — 13-530/0011/13.2 —

— VORIS 77400 —

Bezug: Erl. d. MW v. 3. 6. 2020 (Nds. MBl. S. 610)
— VORIS 77400 —

Der Bezugerlass wird mit Wirkung vom 31. 12. 2023 wie folgt geändert:

In Nummer 7 wird das Datum „31. 12. 2023“ durch das Datum „31. 12. 2024“ ersetzt.

An die
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

— Nds. MBl. Nr. 48/2023 S. 1118

G. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024)

Erl. d. MW v. 12. 12. 2023 — 30250-2209 —

— VORIS 93200 —

Bezug: Erl. v. 2. 5. 2023 (Nds. MBl. S. 361)
— VORIS 93200 —

1. Zweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinie und § 53 LHO Billigkeitsleistungen.

1.2 Mit dieser Richtlinie wird das auf Bundesebene in § 9 RegG verankerte Vorhaben des Deutschlandtickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel finden weiterhin die Regelungen des in § 9 NNVG geregelten ÖPNV-Rettungsschirms entsprechende Anwendung.

1.3 Ziel der Billigkeitsleistung ist es, die finanziellen Nachteile auszugleichen, die bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch die Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets entstehen. Der zwischen Bund und Ländern abgestimmte Tarif soll vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende die Tarifschwelle für die Fahrgäste absenken, ihnen durch eine einfache Tarifstruktur den Zugang zum ÖPNV erleichtern und dadurch die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes erhöhen.

1.4 Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung 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. 5. 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10. 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. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. 12. 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), oder aus allgemeinen Vorschriften i. S. von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1 Empfänger sind die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, d. h.

- die Region Hannover für den SPNV und den ÖPNV in ihrem Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a NNVG),
- der Regionalverband Großraum Braunschweig für den SPNV und den ÖPNV in seinem Verbandsbereich (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b NNVG),

- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) für den SPNV im Übrigen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 8 Satz 1 NNVG),
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG) und
- Zweckverbände zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG für den in Niedersachsen liegenden Teil ihres Verbandsgebietes.

3.2 Die Empfänger nach Nummer 3.1 machen ausgleichsfähige nicht gedeckte Ausgaben nach Nummer 2 von Aufgabenträgern, denen sie die Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 NNVG übertragen haben, sowie von Gemeinden und Verbandsmitgliedern in ihrem Zuständigkeitsgebiet, die gemäß § 4 Abs. 3 NNVG ohne Aufgabenträger zu sein Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, gegenüber der Bewilligungsbehörde geltend. Die Billigkeitsleistung ist entsprechend Nummer 5.4 für die Aufgabenträger, Gemeinden oder Verbandsmitglieder zu berechnen. Die Mittel sind weiterzuleiten. Es ist dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch diesen Empfängern und den von ihnen unterstützten Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Dies schließt die Nachweisführung ein.

3.3 Empfänger nach Nummer 3.2 können direkt einen Antrag bei der Bewilligungsbehörde stellen, wenn der zuständige Empfänger nach Nummer 3.1 seine Mitwirkung bei der Umsetzung des Deutschlandtickets für alle seine Verkehre verweigert.

4. Voraussetzungen

4.1 Soweit die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Auch die nicht gedeckten Ausgaben von Bürgerbusvereinen im ÖPNV sind über diesen Weg ausgleichsfähig, soweit sie das wirtschaftliche Risiko tragen.

4.2 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 können alternativ vereinbaren, dass ein Ausgleich an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen unmittelbar durch den Empfänger nach Nummer 3.1 unter Wahrung der beihilferechtlichen Voraussetzungen erfolgen soll.

4.3 Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmehinweise vollständig geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschüssige Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

4.4 Die Anforderungen und die in der **Anlage** aufgeführten Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe (Koordinierungsrat) abgestimmt und werden weiterentwickelt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, die Tarifbestimmungen in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden und im Falle des eigenen Verkaufs das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben. Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>. Die Beschlüsse des Koordinierungsrates sind maßgebend.

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO.

5.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1 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 der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfängern bzw. erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1 Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 ist die Anzahl der im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit der für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren.

Preisadjustments, die ab dem 1. 1. 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. 1. 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. 1. 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschrieben.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. 1. 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. 1. 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. 10. 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. 12. 2023 um mehr als 8 %, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde 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 % erhöht.

Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet der jeweiligen Empfänger nach den Nummern 3.1 bzw. 3.2 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 % der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistung

gen im Gebiet des jeweiligen Empfängers nach Nummer 3.1 oder 3.2 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung in Niedersachsen zum 31. 1. 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. 4. 2023 um mehr als 10 %, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 % hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

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

5.4.1.2 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. 1. 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. 1. 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. 10. 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. 12. 2023 um mehr als 8 %, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zugrunde gelegt werden, die bei einer Tarifanpassung von 8 % 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.

5.4.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 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 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen aus der maßgebenden Einnahmeaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3 In der Nummer 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen.

Einsparungen der Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.4.4 Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern nach den Nummern 3.1 und 3.2 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 EUR gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 EUR gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken der Deutschlandticket-Abonnements vor Einnahmeaufteilung. Ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag 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. 4. 2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von acht Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 des Bezugserrlasses 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.

5.4.5 Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.4.6 Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger oder mehrerer Bundesländer und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger oder Bundesländer zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers oder Bundeslandes erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern oder Bundesländern zuzuordnen.

Die beteiligten Aufgabenträger können eine abweichende Aufteilung vereinbaren. Bei die Landes- oder Bundesgrenze überschreitenden Verkehren haben die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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.

mens 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 5.4.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2 Die Empfänger und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung 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 Einnahmeaufteilungsverfahren-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 einschließlich tariflicher Fortschreibung gemäß dieser Richtlinie erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. 2. 2024. Sie ist erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.3 sind zu verpflichten, bis zum 31. 3. 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

Um sicherzustellen, dass sie die Nachweispflicht gegenüber dem Land fristgerecht erfüllen können, haben Empfänger nach Nummer 3.1 in den Weiterleitungsverhältnissen angemessene Fristen für die Empfänger nach Nummer 3.2 und die Verkehrsunternehmen für deren Nachweisführung zu setzen.

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 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif oder nach BBDB-Tarif beizufügen.

Weiterhin ist jeder Empfänger oder jedes erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, seinem Nachweis die Anzahl der Abonnenten i. S. der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. 4. 2023 und 31. 1. 2025 beizulegen.

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Bescheinigung von weiteren Angaben durch Dritte (Wirtschaftsprüferin/Wirtschaftsprüfer, Steuerberaterin/Steuerberater und Rechnungsprüfungsämter) verlangen.

Die Bewilligungsbehörde macht Vorgaben zu Form, Inhalt und Übermittlung des Verwendungsnachweises.

6.5 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom 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 Billigkeitsleistung vorzunehmen.

Die Billigkeitsleistungen werden daher vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend der Höhe der tatsächlichen ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben und der vorhandenen Mittel bewilligt und in Abschlägen und ggf. einer Schlussüberweisung ausgezahlt.

6.6 Der nach dieser Richtlinie gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 4.4 und 6.2 bis 6.5 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Verfahren

7.1 Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. 9. 2024 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

7.2 Bewilligungsbehörde ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover. In eigener Aufgabenträgerfunktion ist Bewilligungsbehörde der LNVG das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Friedrichswall 1, 30159 Hannover.

7.3 Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß der Nummer 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Der Antrag ist formlos elektronisch zu stellen.

7.4 Die Bewilligungsbehörde fragt die Teilnahmebereitschaft der Empfänger nach Nummer 3.1 ab. Der Empfänger nach Nummer 3.1 kann, nachdem er seine Teilnahmebereitschaft erklärt hat, einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet stellen. Der Empfänger erhält bei Teilnahme bis zur Antragstellung nach Nummer 7.1 in der Regel monatliche Vorauszahlungen.

Soweit hierfür kein gesondertes Verfahren mit spezifischen Prognosen geregelt ist, werden die monatlichen Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 12,5 % der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle der Nummern 4.1 und 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter. Die Bewilligungsbehörde kann Bedarfsprognosen abfragen.

7.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.6 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 sowie die Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass eine Prüfung durch den BRH, den LRH oder das MW oder jeweils deren Beauftragte erfolgen kann.

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erl. tritt am 1. 1. 2024 in Kraft und mit Ablauf des 31. 12. 2026 außer Kraft.

An die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An

die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen

die Region Hannover

den Regionalverband Großraum Braunschweig

den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) — Landes-

gruppe Niedersachsen/Bremen —

den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Anlage**Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket**

(Stand: Beschluss des Koordinierungsrates vom 11. 12. 2023)

1. Grundsatz

Das Deutschlandticket ist ein von der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesländern gefördertes deutschlandweit gültiges Tarifangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Es gilt ab dem 1. 5. 2023.

Die hier festgelegten Tarifbestimmungen gelten für das Deutschlandticket und sind von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖPNV in Deutschland verbindlich anzuwenden. Diese Tarifbestimmungen ergänzen die bestehenden Tarif- und Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Verkehrsverbände, der Landestarife und des Deutschlandtarifs sowie die Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen des SPNV und der teilnehmenden Verkehrsunternehmen des ÖPNV, soweit sich aus den folgenden Regelungen nichts anderes ergibt.

Für die Ausgabe des Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der zweiten Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und Landestarifgesellschaften. Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarung auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt.

Zum ÖPNV gehört die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen i. S. des Personenbeförderungsgesetzes sowie mit Kraftfahrzeugen im Liniennahverkehr nach den §§ 42 und 44 PBefG. Liniennahverkehre nach § 43 PBefG fallen insoweit unter den Geltungsbereich, sofern sie gemäß § 2 Abs. 4 PBefG allgemein zugänglich sind.

Das Deutschlandticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden.

Die Nutzung von Zügen des Fernverkehrs mit dem Deutschlandticket ist grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon abweichende Regelungen (z. B. im Rahmen von Integrationskonzepten) werden im Geltungsbereich des Deutschlandtickets für den Schienenverkehr bekanntgegeben.

Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis *in Form einer Chipkarte oder als Handyticket* ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen des Fahrgastes beinhaltet. *Ein Fahrausweis, der als Barcode-Ticket ausgegeben wird, beinhaltet zudem das Geburtsdatum des Fahrgastes. Das Gleiche gilt für alle ab dem 1. 1. 2025 ausgestellten Chipkarten*¹⁾. Das Deutschlandticket kann von den Vertrag haltenden Unternehmen, die das Deutschlandticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31. 12. 2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschlandticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen. Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerausweis.

Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.

Das Deutschlandticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über sechs Jahren.

Das Deutschlandticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der zweiten Wagenklasse. Ein Übergang in die erste Wagenklasse ist innerhalb der Geltungsbereiche von Verkehrsverbänden, Landestarifen und des Deutschlandtarifs nach den jeweiligen Tarifbestimmungen möglich.

Für die Mitnahme eines Fahrrades ist ein reguläres Fahrradkartenangebot zu erwerben, soweit die Fahrradmitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

Für die Mitnahme eines Hundes ist ein reguläres Fahrradkartenangebot zu erwerben, soweit die Mitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

Das Deutschlandticket kann an den von den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Landestariforganisationen für Abonnement-Produkte eingerichteten Verkaufsstellen bzw. über deren Vertriebskanäle erworben werden.

Das Deutschlandticket wird im Abonnement ausgegeben. Der Einstieg ins Abonnement ist jeweils zum Ersten eines Monats möglich.

Das Abonnement wird für unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann monatlich gekündigt werden. Die Kündigung muss dabei bis zum 10. eines Monats zum Ende des jeweiligen Kalendermonats erfolgen. Das Deutschlandticket gilt im Falle einer Kündigung bis Betriebsschluss nach dem Ende des letzten Tages dieses Kalendermonats, längstens jedoch bis 3.00 Uhr des Folgetags.

Neben der monatlichen Kündbarkeit kann in Verbindung mit anderen Produkten im Bereich des Personenverkehrs auch eine feste Laufzeit von zwölf Monaten angeboten werden.

4. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschlandticket im Abonnement beträgt 49,00 EUR pro Monat bei monatlicher Zahlung. Eine jährliche Zahlung des zwölffachen Monatsbetrages kann angeboten werden.

Bei Verkehren, die nur auf Anforderung verkehren (z. B. On-demand-Verkehr, Anruf-Sammeltaxi, Rufbus) sowie bei täglich verkehrenden Eisenbahnen mit besonderen Betriebsformen (z. B. Schmalspurbahnen mit Dampftraktion) kann ein Zuschlag nach den örtlichen Tarifbestimmungen erhoben werden.

5. Jobticket

Das Deutschlandticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

Dieses Jobticket kann von Mitarbeitenden genutzt werden, deren Arbeitgeber mit einem teilnehmenden Verkehrsverband oder Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über den Erwerb des Deutschland-Jobtickets abgeschlossen hat. Arbeitgeber i. S. dieser Bestimmung können Unternehmen, Verwaltungen, Behörden und sonstige Institutionen sein.

Der Fahrpreis für das Deutschlandticket als Jobticket ist der Fahrpreis nach Abschnitt 4 abzüglich 5 % Rabatt. Voraussetzung für den Rabatt ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Jobticket leistet, der mindestens 25 % des Fahrpreises gemäß Abschnitt 4 beträgt.

6. Fahrgastrechte

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gemäß Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter <https://deutschlandtarifverband.de/>. Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 EVO. Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 1 EVO wird ausgeschlossen.

7. Erstattung

Die für Zeitkarten geltenden Erstattungsregelungen gelten auch für das Deutschlandticket. Eine Erstattung wegen Krankheit setzt zudem voraus, dass die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über eine Reiseunfähigkeit für einen Zeitraum von mehr als 21 zusammenhängenden Tagen vorgelegt wird. Der Antrag auf Erstattung muss unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des vertragshaltenden Unternehmens gestellt werden.

Erstattet wird für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monateinzug, für Monatsteile pro Tag 1/30 des in dem betreffenden Monat entrichteten Fahrgelds erstattet.

8. Semesterticket

Das Deutschlandticket kann aufgrund eines Semesterticketvertrags Studierenden als solidarisches Deutschlandsemesterticket angeboten werden.

Der Fahrpreis für das Deutschlandsemesterticket beträgt 60 % des Fahrpreises des regulären Deutschlandtickets. Näheres zur Bezugspflicht, Befreiung von der Entgeltentrichtung und zur Erstattung enthält der Semesterticketvertrag. Der für ein Semester gültige Preis ist der anteilige Preis des Deutschlandtickets, der acht Monate vor Beginn des Semesters jeweils für die Monate des Semesters in den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vorgegeben wird.

Das Deutschlandsemesterticket hat eine feste Laufzeit für das jeweilige Semester ohne monatliche Kündbarkeit.

¹⁾ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 27. 11. 2023. Diese Änderung erfolgt zum 1. 6. 2024. Eine frühere Änderung ist zulässig.

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen
für die Förderung von Beratungsleistungen
zur Unterstützung bei der Antragstellung
im Zusammenhang mit einer EU-Fördermaßnahme
— „Horizont Impuls“ —**

Erl. d. MW v. 20. 12. 2023 — 30-328 7027 —

— VORIS 77100 —

Bezug: RdErl. d. MB v. 15. 12. 2021 (Nds. MBl. S. 1909)
— VORIS 64100 —

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der VV zu § 44 LHO mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Förderung von Kleinstunternehmen sowie kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) Zuwendungen zur Unterstützung bei der Teilnahme an forschungs-, entwicklungs- und innovationsrelevanten EU-Direktfördermaßnahmen in den Säulen 2 und 3 (hier nur EIC Accelerator) bei Horizont Europa.

Zweck der Förderrichtlinie ist, niedersächsische KMU dabei zu unterstützen, Projektvorschläge sowie deren gemeinsame Erarbeitung mit europäischen Partnern oder Arbeitspakete in Projektvorschlägen für Verbundvorhaben in den Säulen 2 „Globale Herausforderungen und industrielle Wettbewerbsfähigkeit Europas“ und 3 „Innovatives Europa“ von Horizont Europa zu erarbeiten.

Mit dieser Richtlinie will das Land Niedersachsen Grundlagen für eine erfolgreiche Beantragung und Durchführung europäischer Projekte legen und niedersächsischen KMU Unterstützung für den Auf- und Ausbau themenspezifischer europäischer Partnerschaften gewähren.

Dadurch soll deren Beteiligung an EU-Direktfördermaßnahmen erhöht und die internationale Kooperationsfähigkeit verbessert werden.

1.2 Die Gewährung der Zuwendung erfolgt gemäß den Regelungen der

- Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. 6. 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. EU Nr. L 231 S. 159, Nr. L 450 S. 158; 2022 Nr. L 241 S. 16; 2023 Nr. L 65 S. 59), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2023/435 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. 2. 2023 (ABl. EU Nr. L 63 S. 1), — im Folgenden: Dachverordnung —,
- Verordnung (EU) 2021/695 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. 4. 2021 zur Einrichtung von Horizont Europa, dem Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, sowie über dessen Regeln für die Beteiligung und die Verbreitung der Ergebnisse und zur Aufhebung

der Verordnungen (EU) Nr. 1290/2013 und (EU) Nr. 1291/2013 (ABl. EU Nr. L 170 S. 1, Nr. L 336 S. 47; 2022 Nr. L 304 S. 105),

- Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. 6. 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. EU Nr. L 231 S. 60; 2022 Nr. L 13 S. 74),
- EU-Strukturfondsförderung 2021—2027; Rahmenregelung der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-EFRE/ESF+) — Bezugserlass —,
- Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. 12. 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 352 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2023/2391 der Kommission vom 4. 10. 2023 (ABl. EU Nr. 2023/2391 vom 5. 10. 2023) — im Folgenden: De-minimis-Verordnung —,

in der jeweils geltenden Fassung.

1.3 Soweit nichts anderes bestimmt ist, gelten die in dieser Richtlinie enthaltenen Regelungen für das gesamte Landesgebiet, also für das Programmgebiet der Regionenkategorie „Übergangsregion“ (ÜR) (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. b der Dachverordnung), bestehend aus den Landkreisen Celle, Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen und Verden, sowie für das aus dem übrigen Landesgebiet bestehende Programmgebiet der Regionenkategorie „stärker entwickelte Region“ (SER) (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. c der Dachverordnung).

1.4 Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsstelle aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

2.1 Gegenstand der Förderung ist die Inanspruchnahme externer Dienstleistungen zur Vorbereitung von europäischen Projektanträgen niedersächsischer KMU in den Programmen der Säule 2 von Horizont Europa oder des EIC Accelerators in Säule 3 von Horizont Europa. Um Erfolgsaussichten von EU-Anträgen zu erhöhen und Hürden für die Beteiligung von KMU an solchen Projekten zu senken, werden externe Dienstleistungen für die folgenden Maßnahmen gefördert:

- 2.1.1 Vorbereitung eines Antrags für einen Projektkoordinator in der Säule 2 von Horizont Europa,
- 2.1.2 Vorbereitung eines Antrags für einen Partner in einem Projektantrag in der Säule 2 von Horizont Europa,
- 2.1.3 Vorbereitung der zweiten Stufe (Vollantrag) als Teilnehmer am EIC Accelerator Säule 3 Horizont Europa.
- 2.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind:
 - 2.2.1 Vorhaben, für die eine Förderung aus EFRE-Mitteln anderer Landesprogramme oder aus anderen Mitteln der EU, insbesondere des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+), des Europäischen Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) oder des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) erfolgt; dies gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Artikels 63 Abs. 9 der Dachverordnung zur Unterstützung eines Vorhabens aus einem oder mehreren Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) oder aus einem oder mehreren Programmen und aus anderen Unionsinstrumenten gegeben sind.
 - 2.2.2 Dienstleistungen, die bereits im Auftrag der EU, vom Bund oder dem Land Niedersachsen im Rahmen des zu beantragenden EU-Projekts kostenfrei, anteilig oder voll finanziert oder zur Verfügung gestellt werden sowie solche, die im Rahmen eines öffentlichen Förderauftrags von entsprechenden Organisationen angeboten werden.
 - 2.2.3 Dienstleistungen
 - a) durch Betriebsangehörige,

Anlage 4

Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets entsprechend der Regelungen von Bund und Ländern in der jeweiligen aktuellen Fassung

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“.

Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“

Die nachfolgenden Beschlusspunkte bilden die zentrale Grundlage für die jeweiligen Beschlussfassungen der 16 Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN. Damit soll bundesweit eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bezug auf die Zuschreibung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deut-

lichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.

5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpfsjahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbünde und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.
6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbünde etc.) geschaffen.
7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschreibung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmenaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnah-

menverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmeverteilung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschüssigen Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.
Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschlagsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet.
Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.
Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.
9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Anlage 5

Regelungen zur Einnahmeverteilung

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“.

Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“

Die nachfolgenden Beschlusspunkte bilden die zentrale Grundlage für die jeweiligen Beschlussfassungen der 16 Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN. Damit soll bundesweit eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bezug auf die Zuschreibung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deut-

lichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.

5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpfsjahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbünde und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.
6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbünde etc.) geschaffen.
7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschreibung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmenaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnah-

menverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmeverteilung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschüssigen Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.
Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschlagsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet.
Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.
Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.
9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.