

Allgemeinverfügung
(Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007)
der Landeshauptstadt München
über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif

Hintergrund

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement zum 01.05.2023 einzuführen. Der Bund beteiligt sich zur Hälfte an der Finanzierung und stellt für das Deutschlandticket ab 2023 1,5 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Der auf den Freistaat Bayern entfallende Anteil beträgt gemäß § 9 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz (RegG) 317.500.000 Euro. Bund und Länder haben sich weiterhin darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 entstehen, werden je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Für die Folgejahre wollen Bund und Länder gemeinsam vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und Zuschüsse sichergestellt wird. 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. Daneben wird mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt.

Allgemeinverfügung

1. Der Tarif für das Deutschlandticket i.S.d. § 9 Abs. 1 RegG wird durch diese Allgemeinverfügung als Höchsttarif vorgegeben. Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung öffentliche Personenverkehrsdienste des allgemeinen ÖPNV – als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer i.S.d. Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – erbringen (Verkehrsunternehmen) und während der Laufzeit dieser Allgemeinverfügung das Deutschlandticket gemäß § 9 Absatz 1 RegG als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach den Vorgaben dieser Allgemeinverfügung entsprechend anerkennen und anwenden (im Folgenden „Tarifanerkennung“), haben unter den in dieser Allgemeinverfügung vorgegebenen Voraussetzungen ab dem 01.05.2023 einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen nach Maßgabe der „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**) für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung dieser Tarifanerkennung zurückzuführen sind. Ein Anspruch besteht nicht, wenn das jeweilige Verkehrsunternehmen auf anderweitigem Weg (bspw. über öffentliche Dienstleistungsaufträge oder andere allgemeine Vorschriften etc.) einen Ausgleich für die Tarifanerkennung erhält oder für die jeweiligen Personenverkehrsdienste selbst kein wirtschaftliches Risiko trägt (bspw. aufgrund sog. Bruttoverträge).

2. Die Tarifanerkennung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vom 03.04.2023 (**Anlage 2**), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet das Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche-überschießende Einnahmen abzugeben. Soweit erforderlich, werden die Verkehrsunternehmen die Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitwirken und keine Einwände hiergegen vorbringen. Sie haben in dem ihnen möglichen und erforderlichen Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken. Die Verkehrsunternehmen haben zudem sicherzustellen, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle ihre Verkäufe des Deutschlandtickets an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV), der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG), dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (BDO) und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. (BSN) gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.
3. Der Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das die Landeshauptstadt München – auch unter Berücksichtigung von etwaigen bestehenden Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden – die Befugnis als zuständige Behörde im Sinne des Artikel 8 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) i.V.m. Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den allgemeinen ÖPNV innehat. Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen auch außerhalb dieses Zuständigkeitsgebietes und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, erfolgt lediglich eine anteilige Zuordnung auf Grundlage der im Zuständigkeitsgebiet dieser Allgemeinverfügung erbrachten Fahrzeugkilometer des jeweiligen Kalenderjahres. Der Landeshauptstadt München steht es frei, das Zuständigkeitsgebiet dieser Allgemeinverfügung durch den Abschluss von Vereinbarungen mit anderen Aufgabenträgern zu erweitern oder zu verringern.
4. Die Höhe der nach dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen ist insgesamt begrenzt auf die der Landeshauptstadt München durch den Freistaat Bayern zugewiesenen Mittel nach den „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**). Die Ausgleichsvoraussetzungen, das Ausgleichsverfahren, die Höhe der Ausgleichsleistung je Verkehrsunternehmen sowie die Nachweis- und Mitwirkungspflichten der Verkehrsunternehmen richten sich nach den „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**).

Die Ausgleichsleistungen werden im Interesse und zur Förderung des ÖPNV geleistet und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen

Beförderungsleistungen, sondern richten sich auf den Ausgleich nicht gedeckter Kosten aus der Anwendung des Deutschlandtickets. Förderziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Die Ausgleichsleistungen unterliegen als echte nicht steuerbare Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) geleistet. Sind von den Verkehrsunternehmen Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z.B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), erhöht sich der Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen nicht. Dies gilt ebenso für durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Absatz 4 Abgabenordnung. Die Landeshauptstadt München wird eine nachteilige Änderung der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ausgleichsleistungen zum Anlass nehmen, die Angemessenheit der Pflichten der Verkehrsunternehmen zu überprüfen.

5. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen ist möglichst unter Verwendung des zentralen Onlineportals des Freistaates Bayern „DTBY-Portal“ zu beantragen.

Die Verkehrsunternehmen können einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für die Monate Mai bis August 2023 unter Verwendung des zentralen Onlineportals des Freistaates Bayern „DTBY-Portal“ beantragen.

Die Verkehrsunternehmen haben die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Kosten gemäß den Vorgaben der „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**) nachzuweisen. Die Landeshauptstadt München kann weitergehende Vorgaben für die Führung des Nachweises machen sowie die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie weitergehender Anforderungen anderer Stellen (bspw. der EU-Kommission oder des Bayerischen Obersten Rechnungshofes) erforderlich ist. Ausgleichsleistungen, die über den reinen Ausgleich nach Maßgabe der „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**) hinausgehen, sind zurückzuerstatten. In der Regel werden die zurückgeforderten Beträge nicht verzinst, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, wird eine Anpassung der gewährten Ausgleichsleistungen vorgenommen.

6. Die Höhe der jeweiligen Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt der Summe aller positiven und negativen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens in Form der Anerkennung und Anwendung des Tarifs für das Deutschlandticket nicht übersteigen. Zum Nachweis der Überkompensation haben die Verkehrsunternehmen der Landeshauptstadt München bis zum 31.12. des Folgejahres eine unternehmensindividuelle Ergebnisrechnung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Anerkennung und Anwendung des Tarifs für das Deutschlandticket vorzulegen. Unter Beachtung der weiteren Vorgaben der „Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern“ (**Anlage 1**) berechnet sich der finanzielle Nettoeffekt aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur

Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart, zzgl. eines angemessenen Gewinns. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns muss durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt werden.

Im Falle der Überkompensation ist der überkompensierende Betrag zurückzuzahlen. In der Regel werden die zurückzuzahlenden Beträge nicht verzinst, wenn sie in der gesetzten Frist geleistet werden.

7. Das Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung gibt den Verkehrsunternehmen einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität. Die qualitativen Vorgaben für die Verkehrsunternehmen ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan. Da die Ausgleichsleistung nach dieser Allgemeinverfügung beschränkt ist auf den Ausgleich nach den Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln Bayern, tragen die Verkehrsunternehmen weiterhin das Marktrisiko. Daraus resultiert ein Anreiz, die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Unternehmens stetig zu steigern.
8. Die Landeshauptstadt München ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Allgemeinverfügung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Allgemeinverfügung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.
9. Die Verkehrsunternehmen werden darauf hingewiesen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 Strafgesetzbuch handelt und das Subventionsbetrug nach dieser Allgemeinverfügung strafbar ist.
10. Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG). Die Verpflichtung nach Ziffer 1 tritt zum 01.05.2023 in Kraft.
11. Diese Allgemeinverfügung tritt am 31.12.2023 außer Kraft. Sie kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
12. Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Allgemeinverfügung:
 - Anlage 1: Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln im Freistaat Bayern

Anlage 2: Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

Anlage 3: 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

Ergänzungen, Fortschreibungen und Änderungen an den Anlagen werden als Änderung dieser Allgemeinverfügung nach Art. 41 Abs. 4 BayVwVfG öffentlich bekannt gegeben.

Gründe

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 5 RegG ist der maßgebliche Ausgleich finanzieller Nachteile entsprechend den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 von den Ländern beziehungsweise den zuständigen Behörden abzuwickeln.

Daher erlässt die Landeshauptstadt München auf Grundlage von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Artikel 8 Absätze 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sowie Artikel 3 Absatz 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die nachfolgende Allgemeinverfügung zur Festsetzung des Tarifs für das Deutschlandticket i.S.d. § 9 Abs. 1 RegG als Höchsttarif im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (allgemeiner ÖPNV) als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zurückzuführen sind.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht in München, Postfach 20 05 43, 80005 München, Bayerstraße 30 erhoben werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30, örtlich zuständig.

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

97-B

**Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 im Freistaat Bayern
(Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2023)**

Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 6. Juli 2023, Az. 52-3507.1-1-4

¹Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe des Art. 53 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO), der allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen, der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie dieser Richtlinien Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. ²Dies umfasst auch das ermäßigte Deutschlandticket gemäß der Anlage zu diesen Richtlinien. ³Die Leistungen erfolgen ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1. Zweck der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Bayern, deren Ausgaben in den Monaten Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets und des ermäßigten Deutschlandtickets für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) 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 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

2. Leistungsempfänger

- 2.1 Empfänger sind Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).
- 2.2 ¹Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 4 Regionalisierungsgesetz (RegG) getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 30. September 2023 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 beziehungsweise im SPNV erbringen. ²Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3. Leistungsvoraussetzungen

¹Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nr. 4.3 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels allgemeiner Vorschriften oder öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. ²Die Erlösverantwortlichen sind 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 überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

4. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistungen

- 4.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 BayHO.
- 4.2 Es erfolgt ein Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- 4.3 Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:
- 4.3.1 ¹Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2023 hochgerechneten

tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2023 nach Maßgabe der Nrn. 4.3.1.1 und 4.3.1.2 ausgleichsfähig. ²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer). ³Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. ⁴Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

4.3.1.1 ¹Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften beziehungsweise dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Mai bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2023 genehmigten Preisen zu multiplizieren. ²Preisänderungen, die ab dem 1. Mai 2023 wirksam wurden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. ³Lassen 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 Tarifierpassung für die Hochrechnung maßgebend. ⁴Wenn 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, können die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt werden. ⁵Wurden 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. ⁶Die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- beziehungsweise Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2023 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2.1 fortzuschreiben. ⁷Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung beziehungsweise prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2.1 anzusetzen. ⁸Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um 1,3 Prozent erhöht. ⁹Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmenaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2024 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden

Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken. ¹⁰Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

4.3.1.2 ¹Zur Berechnung der beim Deutschlandticket anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. ²Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. ³Für das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket sind bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen die regulären Einnahmen aus dem Deutschlandticket ohne ergänzende Ermäßigung anzusetzen. ⁴Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. ⁵Wurden 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 gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. ⁶Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

4.3.2 ¹Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Art. 3 Abs. 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Mai bis Dezember 2019 beziehungsweise die nach Maßgabe der Nr. 4.3.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2023 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2023) zu berechnen. ²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem

BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nr. 4.3.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen beziehungsweise gemäß Nr. 4.3.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmenaufteilung. ³Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

4.3.3 ¹In entsprechender Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. ²Einsparungen der Empfänger nach 2.1 bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

4.3.4 ¹Ausgleichsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Einführung des Deutschlandtickets. ²Dabei wird für jeden zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger beziehungsweise den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen in einem vor dem Deutschlandticket angebotenen Abonnement gebundenen Kunden eine einmalige Umstellungspauschale in Höhe von 15 Euro gewährt. ³Abonnements sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. ⁴Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft haben. ⁵Voraussetzung um für alle zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger beziehungsweise den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebundenen Kunden im Sinne des Satzes 2 eine Umstellungspauschale zu erhalten ist, dass zum Stichtag 31. Dezember 2023 eine Anzahl an Kunden, die mindestens 60 Prozent des Abo-Kundenbestands vom 30. April 2023 beträgt, im Deutschlandticket beim Empfänger beziehungsweise dem in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebunden ist. ⁶Wenn unter 60 Prozent, aber mehr als 30 Prozent des Kundenbestandes vom 30. April 2023 zum Stichtag 31. Dezember 2023 beim jeweiligen Empfänger beziehungsweise Unternehmen gebunden ist, erhält der Empfänger beziehungsweise das Unternehmen 50 Prozent des sich aus Satz 2 ergebenden Wertes. ⁷In besonders begründeten Einzelfällen kann eine gesonderte Regelung getroffen werden. ⁸Zuzüglich wird pauschal für jedes zum 30. April 2023 vorhandene auf die Kontrolle des Deutschlandtickets ertüchtigte Kontrollgerät und für die Kontrolle des Deutschlandtickets im Jahr 2023 beschaffte Kontrollgerät eine einmalige Umstellungspauschale zur Kompensation der Kontrollmehrausgaben in Höhe von 317 Euro gewährt. ⁹Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle

beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

- 4.3.5 ¹Der Ausgleich für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 4.3.1.2 Satz 3 anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets. ²Für den Umstellungsaufwand und das digitale Nachweisverfahren bei dem Ermäßigungsticket für Studierende erhalten die Vertriebsstellen (Verkehrsunternehmen beziehungsweise sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel Verbundorganisationen) bei der Umsetzung der monatlichen Kündbarkeit des Ermäßigungstickets für Studierende zum Wintersemester 2023/24 eine Abschlagszahlung für die Umstellung der Vertriebssysteme von einmalig fünf Euro für jeden Studierenden bis zu einem Höchstbetrag von 200 000 Euro je Standort einer Hochschule. ³Für die Weiterentwicklung oder Anpassung der Systeme in Richtung eines automatisierten Vertriebs und Vorarbeiten hierzu erhalten die Vertriebsstellen als Abschlagszahlung eine einmalige Leistung von fünf Euro für jeden Auszubildenden beziehungsweise Freiwilligendienstleistenden. ⁴Die Abschlagszahlungen nach den Sätzen 2 und 3 werden nur dann gewährt, wenn der Berechtigte das Ermäßigungsticket bei der Vertriebsstelle bezogen hat. ⁵Ist bei Antragstellung bereits ersichtlich, dass die tatsächlichen Kosten geringer ausfallen als die Abschlagszahlungen nach den Sätzen 2 und 3, so ist dies der Bewilligungsbehörde im Antragsverfahren (vergleiche Nr. 6 dieser Richtlinie) mitzuteilen. ⁶Die Höhe der Abschlagszahlung beläuft sich sodann auf die voraussichtlich anfallenden Kosten.
- 4.3.6 Mit der Ausgabe des Deutschlandtickets verbundene Minderungen von Erlösen aus Vertriebsprovisionen eines Empfängers innerhalb von Tarifbereichen sind erstattungsfähig.
- 4.3.7 Von dem nach den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.6 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen durch verringerte Vertriebsprovisionen, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen Deutschlandticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen, in Abzug zu bringen.

- 4.3.8 Die Summe der gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.6 errechneten Minderungen abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nr. 4.3.7 ist der ausgleichsfähige Ausgleichsbetrag.
- 4.3.9 ¹Erbringt 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- beziehungsweise Zugkilometer des Kalenderjahres 2023 den Aufgabenträgern zuzuordnen. ²Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.
- 4.4 Sofern Empfänger Abschlagszahlungen auf der Grundlage der Nr. 1 des Erlasses des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 25. April 2023, Az. 52-3507.1-1-4-14 erhalten haben, sind diese auf den nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag anzurechnen.
- 4.5 ¹Neben dem nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag erhalten Verkehrsverbände, die Verkehrsunternehmen des verbundfreien Raumes im Rahmen des Vertriebs sowie der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket unterstützen (Verbund-Patenschaften), für im Rahmen der Unterstützung zu leistende tatsächliche Aufwendungen einen Ausgleich in Form einer Einmalzahlung in Höhe von maximal 60 000 Euro je Verkehrsverbund. ²Bereits erhaltene Einmalzahlungen auf der Grundlage der Nr. 2 des Erlasses des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 25. April 2023, Az. 52-3507.1-1-4-14 sind anzurechnen.

5. Sonstige Bestimmungen

- 5.1 ¹Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets einschließlich des Ermäßigungstickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. ²Soweit 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. ³Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der

Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart; sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

- 5.2 Die Empfänger sind zu verpflichten, dass die Unternehmen verpflichtet werden, die nach Nr. 4.3.4 dieser Richtlinie unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.
- 5.3 ¹Die 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. ²Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.
- 5.4 Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des Ermäßigungstickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, 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.
- 5.5 ¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nr. 4.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. ²Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nr. 4.3.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB beizufügen. ³Den Bestätigungen der Verbundgesellschaften sind auch die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen beziehungsweise Einsparungen von Vertriebsprovisionen je Leistungsempfänger hinzuzufügen. ⁴Weiterhin ist jeder Leistungsempfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nr.

4.3.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 beizulegen. ⁵Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

5.6 ¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets nachzuweisen. ²Diese Zahlen und daraus resultierende Mindereinnahmen sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). ³Die Angaben betreffend die Studierenden sind getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets beziehungsweise ohne Semesterticket darzustellen.

5.7 Die Empfänger von Leistungen für Zwecke gemäß Nrn. 4.3.5 Sätze 2 und 3 sind zu verpflichten, bis spätestens 30. Juni 2024 die tatsächlichen Aufwendungen für diese Zwecke nachzuweisen.

5.8 Die Empfänger von Leistungen gemäß Nr. 4.5 sind zu verpflichten, bis spätestens 30. Juni 2024 die tatsächlichen Aufwendungen für den Zeitraum April 2023 bis Mai 2024 nachzuweisen.

5.9 ¹Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nr. 4.3.1 beziehungsweise die tatsächlichen Aufwendungen für Zwecke gemäß den Nrn. 4.3.5 Sätze 2 und 3 sowie 4.5 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. ²In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. ³Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen. ⁴Satz 3 gilt nicht für die Leistungen nach den Nrn. 4.3.5 Satz 2 und 3 sowie 4.5.

6. Verfahren

6.1 ¹Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistungen ist bis zum 30. September 2023 zu stellen. ²Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. ³Der Antrag hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Nr. 4.3 genannten Berechnungsmethode sowie eine Erklärung zur Höhe der bereits erhaltenen Abschlagszahlungen im Sinne der Nr. 4.4 zu enthalten. ⁴Sofern ein Antrag auf Einmalzahlung gemäß Nr. 4.5 gestellt wird, sind die unterstützenden Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen, die unterstützt werden, anzugeben. ⁵Sofern ein Antrag auf Leistungen gemäß Nr. 4.3.5 Satz 2 oder 3 gestellt wird, sind Angaben über die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets differenziert nach den Berechtigtengruppen vorzusehen.

- 6.2 ¹Bewilligungsbehörde für die Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs und die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH ist das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. ²Bewilligungsbehörde für die übrigen Antragsteller ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Leistungsempfänger seinen Sitz hat.
- 6.3 Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß der Nr. 4.3.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.
- 6.4 ¹Die Empfänger der Billigkeitsleistungen dieser Richtlinien können einen vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und Auszahlung stellen. ²Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr kann hierfür im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat ergänzend Regelungen über Abschlagszahlungen treffen.
- 6.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.
- 6.6 Der Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Empfängern der Leistungen Prüfungen gemäß Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayHO durchzuführen.

7. Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Bekanntmachung tritt am 6. Juli 2023 in Kraft und endet am 30. Juni 2025.

Ermäßigtes Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern

Die Einführung des ermäßigten Deutschlandtickets (Ermäßigungsticket) als Tarifangebot für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend der gesetzlichen Zuständigkeiten und Bestimmungen der jeweiligen Aufgabenträger des ÖPNV. Es ist eine beim Erwerb rabattierte Version des Deutschlandtickets. Für das Ermäßigungsticket gelten die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils gültigen Fassung. Das Ermäßigungsticket ist um 20 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket reduziert. Der Ermäßigungsbetrag wird vom Freistaat Bayern finanziert.

Das Ermäßigungsticket für Studierende wird ab dem studienortbezogenen Wintersemester 2023/24 eingeführt, für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende ab 1. September 2023. Im Übrigen wird hinsichtlich des Erwerbs des ermäßigten Deutschlandtickets einschließlich der Verfahren für Berechnungsnachweise sowie besonderer Bestimmungen für Studierende auf die jeweiligen Regelungen in den Allgemeinen Vorschriften der Aufgabenträger beziehungsweise der öffentlichen Dienstleistungsaufträge verwiesen.

Folgende Gruppen sind zum Erwerb des Ermäßigungstickets berechtigt:

1. Auszubildende

Als Auszubildende werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz (BBiG) und vergleichbare Fälle. Dies umfasst Menschen mit Behinderung und Menschen, die von einer Behinderung bedroht sind, die eine Ausbildung im Rahmen eines Berufsbildungswerkes absolvieren. Den Auszubildenden mit Vertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind vergleichbar die Teilnehmenden an Vorschaltmaßnahmen der arbeitsweltbezogenen Jugendsozialarbeit in Jugendwerkstätten in Vorbereitung auf eine Ausbildung.

- Schülerinnen und Schüler an einer Berufsschule/-fachschule gemäß Art. 11, 13 Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG). Dem vergleichbar sind Schülerinnen und Schüler am Lehrgang geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten nach der Lehrgangsordnung für staatlich geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (in Verbindung mit Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften beziehungsweise Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).
- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LlbG).

Auszubildende neuer Ausbildungsrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Auszubildende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Für die örtliche Berechtigung muss der gemeldete Hauptwohnsitz oder der Schulort in Bayern liegen.

2. Studierende

Als Studierende werden definiert:

- Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2 und 3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG)
- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 BayHIG
- Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene III in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LlbG und vergleichbare Studierende, welche die Qualifikation für eine Fachlaufbahn außerhalb eines Beamtenverhältnisses erwerben (zum Beispiel Studierende im Sinne des Art. 17 Abs. 1 Satz 2 Gesetz über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

Studierende neuer Einrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Studierende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz in Bayern an den am gemeinsamen Semesterticket beteiligten Hochschulen den Erwerb des Ermäßigungstickets ermöglichen, wenn alle der im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht in Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch bayerische Kommunen.
- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

3. Freiwilligendienstleistende

Als Freiwilligendienstleistende gelten:

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz über den Bundesfreiwilligendienst und
- Freiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr, et cetera)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz **oder** Dienstort in Bayern.

Dr. Thomas Gruber

Ministerialdirektor

Tarifbestimmungen für das Deutschland-Ticket

Erstellt durch:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Frankfurt, den 03.04.2023

Inhalt

1.	Grundsatz	2
2.	Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich	2
3.	Vertragslaufzeit und Kündigung	3
4.	Beförderungsentgelt	3
5.	Beförderungsentgelt	4
6.	Job-Ticket.....	4
7.	Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr	4
8.	Geltungsbereich des Deutschland-Tickets für den Schienenverkehr.....	5

1. Grundsatz

Das Deutschland-Ticket 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 Deutschland-Ticket 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 Verkehrsverbünde, 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 Deutschland-Tickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschland-Ticket 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, Verkehrsverbünde 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 Deutschland-Ticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden.

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

Das Deutschland-Ticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen sowie das Geburtsdatum des Fahrgastes beinhaltet. Dieser Fahrausweis wird in Form einer Chipkarte und als Handyticket ausgegeben.

Das Deutschland-Ticket kann von den vertraghaltenden Unternehmen, die das Deutschland-Ticket 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 Deutschland-Ticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen.

Das Deutschland-Ticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren.

Das Deutschland-Ticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. 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 Fahrkartenangebot zu erwerben, soweit die Mitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

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

Das Deutschland-Ticket 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 Deutschland-Ticket 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 Deutschland-Ticket 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 verkehrenden Eisenbahnen mit besonderen Betriebsformen (z. B. Schmalspurbahnen mit Dampftraktion) kann ein Zuschlag nach den örtlichen Tarifbestimmungen erhoben.

5. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschland-Ticket 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 verkehrenden Eisenbahnen mit besonderen Betriebsformen (z. B. Schmalspurbahnen mit Dampftraktion) kann ein Zuschlag nach den örtlichen Tarifbestimmungen erhoben.

6. Job-Ticket

Das Deutschland-Ticket 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-Ticket-Jobtickets abgeschlossen hat.

Arbeitgeber im Sinne dieser Bestimmung können Unternehmen, Verwaltungen, Behörden und sonstige Institutionen sein.

Der Fahrpreis für das Deutschland-Ticket 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.

7. Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

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.

Anlage 1

8. Geltungsbereich des Deutschland-Tickets für den Schienenverkehr

1. Das Deutschland-Ticket gilt zur Fahrt in der 2. Wagenklasse auf den Strecken und in den Zügen der folgenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland.

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH EGB (Erzgebirgsbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH GBB (Gäubodenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH KHB (Kurahessenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH OBS (Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH RAB	alle	Nahverkehrszüge

S-Bahn Berlin GmbH	alle	S-Bahn
S-Bahn Hamburg GmbH	alle	S-Bahn
DB RegioNetz Verkehrs GmbH SOB (Südostbayernbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH WFB (Westfrankenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
Abellio GmbH ABRM (ABELLIO Rail Mitteldeutschland)	alle	Nahverkehrszüge
agilis Eisenbahngesellschaft & agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co KG agilis	alle	Nahverkehrszüge
AKN Eisenbahn GmbH AKN	alle	Nahverkehrszüge
Arriva Openbaar Vervoer B.V. ARR	alle	Nahverkehrszüge
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH AVG	Karlsruhe Hbf – Bretten – Heilbronn Hbf – Öhringen Karlsruhe Hbf – Rastatt – Baden- Baden – Achern	Nahverkehrszüge

	<p>Karlsruhe Hbf – Rastatt – Forbach – Freudenstadt – Eutingen i.G.</p> <p>Karlsruhe Hbf – Pforzheim Hbf – Mühlacker – Bietigheim-Bissingen</p> <p>Karlsruhe Hbf – Knielingen – Wörth (Rh) – Germersheim</p> <p>Pforzheim – Neuenbürg – Bad Wildbad</p> <p>Bruchsal – Bretten – Maulbronn West – Mühlacker</p>	
Bentheimer Eisenbahn AG	alle	Nahverkehrszüge
Bayerische Oberlandbahn GmbH BOB	alle	Nahverkehrszüge
Bodensee- Oberschwaben-Bahn GmbH & Co KG BOB	Aulendorf – Friedrichshafen Hafen	Nahverkehrszüge
Bayerische Regiobahn GmbH BRB	alle	Nahverkehrszüge
Cantus Verkehrsgesellschaft mbH CAN	alle	Nahverkehrszüge

City-Bahn Chemnitz GmbH CB	Chemnitz Hbf – Stolberg (Sachs) Stollberg (Sachs) – Meerane Chemnitz Hbf – Burgstädt Chemnitz Hbf – Hainichen	Nahverkehrszüge
Societe Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois CFL	Trier Hbf – Igel (Gr.)	Nahverkehrszüge
Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH DAB	alle	Nahverkehrszüge
Die Länderbahn GmbH DLB (Alex, Oberpfalzbahn, Waldbahn, Vogtlandbahn, Trilex)	alle	Nahverkehrszüge
Erfurter Bahn GmbH EB	alle	Nahverkehrszüge
erixx GmbH erixx	alle	Nahverkehrszüge
eurobahn GmbH & Co. KG ERB	alle	Nahverkehrszüge
Eisenbahnen & Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	alle	Nahverkehrszüge

EVB		
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH FEG	alle	Nahverkehrszüge
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Go-Ahead Bayern GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Hanseatische Eisenbahn GmbH HANS	alle außer Bergen auf Rügen – Sassnitz Fährhafen	Nahverkehrszüge
Hessische Landesbahn GmbH HLB	alle	Nahverkehrszüge
Zweckverband Ringzug Schwarzwald–Baar–Heuberg Ringzug	Rottweil – Schwenningen – Villingen - Donaueschingen - Bräunlingen Rottweil – Tuttlingen – Blumberg Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt Tuttlingen – Friedingen Sigmaringen - Friedingen	Nahverkehrszüge der SWEG
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	alle	Nahverkehrszüge

ME		
Transdev Regio Ost GmbH MRB	alle	Nahverkehrszüge
Bayerische Oberlandbahn GmbH MRB	alle	Nahverkehrszüge
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG NBE	alle	Nahverkehrszüge
NEB Betriebsgesellschaft mbH NEB	alle	Nahverkehrszüge
neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft NEG	alle	Nahverkehrszüge
NordWestBahn GmbH NWB	alle	Nahverkehrszüge
National Express Rail GmbH NX	alle	Nahverkehrszüge
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG	alle	Nahverkehrszüge
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH PRESS (Pressnitzalbahn)	Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole	Nahverkehrszüge

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV	Weinheim - Viernheim - Mannheim - Heidelberg - Weinheim Mannheim Hbf - Mannheim Käfertal -Heddesheim Bahnhof (Linien 5A,15) Bad Dürkheim Bahnhof - Ludwigshafen Hbf - Mannheim Hbf (Linien 4, 4A, 9) Bad Dürkheim Bahnhof - Ludwigshafen Hbf - Mannheim Hbf - Heidelberg (Express- Linie 9 sonn- und feiertags von März bis Oktober)	Nahverkehrszüge
Rurtalbahn GmbH RTB	alle	Nahverkehrszüge
RegioTram Gesellschaft mbH	Kassel Hbf – Melsungen/ Wolfhagen/ Hofgeismar-Hümme	Nahverkehrszüge
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH S 28	Kaarster See - Düsseldorf Hbf – Mettmann Stadtwald – Wuppertal Hbf	Nahverkehrszüge
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	alle	Nahverkehrszüge

SBB Deutschland GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Süd Thüringen Bahn GmbH STB	alle	Nahverkehrszüge
Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH SWEG	alle	Nahverkehrszüge
		Nahverkehrszüge
SWEG Bahn Stuttgart GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Stadtwerke Heilbronn GmbH SWH	Heilbronn Hbf - Heilbronn Pfühlpark	Nahverkehrszüge
Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH TR	alle	Nahverkehrszüge
Vlexx GmbH vlexx	alle	Nahverkehrszüge
Transdev Verkehr GmbH VEN	alle	Nahverkehrszüge
VIAS GmbH VIA	alle	Nahverkehrszüge
Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH WEG	alle	Nahverkehrszüge

WestfalenBahn GmbH WFB	alle	Nahverkehrszüge
-----------------------------------	------	-----------------

2. Das Deutschland-Ticket zur Fahrt in der 2. Wagenklasse auf den Strecken und in den Zügen der folgenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) auf Strecken außerhalb Deutschlands.

Dänemark

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft NEG	Süderlügden - Tønder	Nahverkehrszüge

Frankreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Berg (Pfalz) – Lauterbourg Schweighofen – Wissembourg	Nahverkehrszüge
Vlexx GmbH vlexx	Schweighofen – Wissembourg	Nahverkehrszüge

- Niederlande

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
eurobahn (eurobahn Keolis Deutschland GmbH & Co.KG)	Kaldenkirchen – Venlo	Nahverkehrszüge

Österreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Pfronten-Steinach – Vils – Reutte (Tirol) – Ehrwald – Griesen („Außerfernbahn“, nur im Verkehr von und nach Deutschland, nicht im innerösterreichischen Binnenverkehr)	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH SOB (Südostbayernbahn)	Freilassing – Salzburg Hbf	Nahverkehrszüge
Österreichische Bundesbahnen ÖBB	Freilassing – Salzburg Hbf	Nahverkehrszüge
Bayerische Regiobahn GmbH BRB	Freilassing – Salzburg Hbf	Nahverkehrszüge
	Kiefersfelden –	

	<i>Kufstein</i>	
--	-----------------	--

Polen

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Ahlbeck Grenze – <i>Świnoujście Centrum</i>	Nahverkehrszüge
Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Görlitz – Zgorzelec	Nahverkehrszüge
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG	Hirschfelde – Krzewina Zgorzelecka – Hagenwerder	Nahverkehrszüge

Schweiz

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
SBB Deutschland GmbH	Zell im Wiesental – Lörrach – <i>Basel SBB</i>	Nahverkehrszüge
DB Regio AG	Weil am Rhein - <i>Basel Bad. Bf</i>	Nahverkehrszüge
	Erzingen (Baden) – <i>Trasadingen – Schaffhausen – Thayngen - Bietingen</i>	

Tschechien

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Zittau – Hradek nad Nisou	Nahverkehrszüge
	Bärenstein – Vejprty	
	Seifhennersdorf – Varnsdorf – Zittau	

3. Weiterhin gilt das Deutschland-Ticket zur Fahrt in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der folgenden Landestarife, und Verkehrsverbünde in Deutschland. Bzgl. ggf. im Ausland liegender Tarifgebiete und Strecken regeln die Bedingungen und Geltungsbereiche der betroffenen Landestarife und Verkehrsverbünde näheres zur Nutzung des Deutschland-Tickets.

¹Abweichungen bzgl. der Nutzung von Sonderverkehrsmitteln (z.B. Dampfzüge, Bergbahnen, Schwebbahnen, Fähren, Ausflugslinien, Aufzüge o.ä.) regeln die Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

²Fernverkehrszüge (z.B. der Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG oder FlixTrain/Flix SE) dürfen innerhalb der genannten Landestarife und Verkehrsverbünde mit einem Deutschland-Ticket nicht genutzt werden. Dies gilt unabhängig davon, unter welcher Zuggattung oder Zugbezeichnung diese verkehren (z.B. ICE, IC/EC aber auch RE). Andere Fahrkarten des ÖPNV/SPNV gelten innerhalb ihrer jeweiligen räumlichen Geltungsbereiche weiterhin.

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Baden-Württemberg		
Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV)	alle ¹	alle ¹
KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH (KVSH)	alle ¹	alle ¹
Heidenheimer Tarifverbund (HTV)	alle ¹	alle ¹
Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo)	alle ¹	alle ¹
OstalbMobil GmbH (OAM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)	alle ¹	alle ¹
Bodensee-Oberschwaben- Verkehrsverbund GmbH (Bodo)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw (VBC)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE)	alle ¹	alle ¹
Nahverkehrsamt/Verkehrsverbund	alle ¹	alle ¹

TUTicket (TUT)		
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB)	alle ¹	alle ¹
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB)	alle ¹	alle ¹
Regio Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF)	alle ¹	alle ¹
Waldshuter Tarifverbund GmbH (WTV)	alle ¹	alle ¹
Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR)	alle ¹	alle ¹
Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH (VGF)	alle ¹	alle ¹
BW-Tarif GmbH	alle ¹	alle ¹
Bayern		
Stadtwerke Bad Reichenhall KU	alle ¹	alle ¹
Stadtwerke Schweinfurt GmbH	alle ¹	alle ¹

Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain GmbH (VAB)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsbetriebsgesellschaft Passau mbH	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH (VVM)	alle ¹	alle ¹
Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV)	alle ¹	alle ¹
Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV)	alle ¹	alle ¹
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	alle ¹	alle ¹
Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)	alle ¹	alle ¹
Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Kissingen mobil (Kim.)	alle ¹	alle ¹
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn (VGRI)	alle ¹	alle ¹
Zweckverband Verkehrsgemeinschaft	alle ¹	alle ¹

Region Ingolstadt (VGI)		
Berlin		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Brandenburg		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Bremen		
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Hamburg		
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Hessen		
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	alle ¹	alle ¹
Mecklenburg-Vorpommern		
NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH	alle ¹	alle ¹

Nahverkehr Schwerin GmbH	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Warnow GmbH	alle ¹	alle ¹
Niedersachsen		
Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH (Öffis)	alle ¹	alle ¹
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)	alle ¹	alle ¹
Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH)	alle ¹	alle ¹
KVG Stade GmbH & Co. KG	alle ¹	alle ¹
Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH	alle ¹	alle ¹
ROSA Tarifverbund	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB)	alle ¹	alle ¹
CeBus GmbH & Co. KG	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN)	alle ¹	alle ¹

Verkehrsgesellschaft Bentheim (VGB)	alle ¹	alle ¹
Maass Reisen GmbH	alle ¹	alle ¹
Kraftverkehr Lüneburg	alle ¹	alle ¹
Niedersachsentarif GmbH	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Nordrhein-Westfalen		
NRW-Tarif	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)	alle ¹	alle ¹
WestfalenTarif GmbH	alle ¹	alle ¹
Rheinland-Pfalz		
Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT)	alle ¹	alle ¹
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)	alle ¹	alle ¹

Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	alle ¹	alle ¹
Saarland		
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) (SaarVV)	alle ¹	alle ¹
Sachsen		
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (ZVON)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS)	alle ¹	alle ¹
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Vogtland GmbH (VVV)	alle ¹	alle ¹
Sachsen-Anhalt		
Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS)	alle ¹	alle ¹
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ¹	alle ¹
Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego)	alle ¹	alle ¹
Schleswig-Holstein		
Nahverkehr Schleswig-Holstein (NSH) (SH-	alle ¹	alle ¹

Tarif)		
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Aktiv Bus Flensburg GmbH	Stadtbuslinien in der Zone „Flensburg“	alle ¹
Thüringen		
Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS)	alle ¹	alle ¹

4. Außerhalb der genannten Eisenbahnunternehmen und ÖPNV-Verkehrsmittel der teilnehmenden Landestarifgesellschaften und Verkehrsverbände erkennen ggf. weitere Verkehrsunternehmen das Deutschland-Ticket an. Dieses regeln die jeweiligen Verkehrsunternehmen selbst, ggf. durch Aushang.

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

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket basiert auf der Systematik der Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket, die im Jahr 2022 genutzt wurden.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 08.12.2022 erstellt, dass die in 2023 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern ausgeglichen wird.

Für den Ausgleich für 2023 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 2022 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Durch die ergänzende Regelung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) wird eine Verpflichtung zur Anwendung des Deutschlandtickets vorgegeben. Der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der bundesgesetzlichen Vorgabe zur Anwendung des Deutschlandtickets kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 01. Mai 2023 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften muss aufgrund der Befristung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 zeitnah, spätestens zum 30. September 2023 erfolgen.
2. Soweit die Aufgabenträger oder die Zusammenschlüsse nicht selbst erlösverantwortlich für die Verkehrsleistung sind, reichen sie die Mittel diskriminierungsfrei unter Anwendung der Regelungen zur Ausgleichsberechnung nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente an die Verkehrsunternehmen aus.
3. Aufgrund der Erörterungen mit der EU-Kommission ist ein Mechanismus in die Ausgleichsregelung aufzunehmen, der zu einer Korrektur im Falle von generellen Nachfragerückgängen führt. Unterschreiten die Abonnent:innenzahlen im jeweiligen Bundesland im Januar 2024 die Abonnent:innenzahlen im April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die im Ausgleich anzusetzenden Soll-Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz abzusenken. Bei einer Verringerung der Abonnent:innenzahlen um beispielsweise 11 Prozent sind die Fahrgeldeinnahmen um 6 Prozent abzusenken.
4. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden 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.

5. Weist der Empfänger nach, dass in seinem Gebiet die Betriebsleistungen des Jahres 2023 im Verhältnis zum Jahr 2019 gestiegen sind, werden die auf den jeweiligen Empfänger entfallenden Soll-Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2023 im anteiligen Verhältnis zur Steigerung der Betriebsleistung in Wagen- bzw. Zugkilometern erhöht. Aus gängigen Untersuchungen zur Überprüfung des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Infrastrukturinvestition wird eine Angebotselastizität von 0,3 üblicherweise angenommen. Bei einer Steigerung der Betriebsleistungen um 2 Prozent bedeutet dies eine Erhöhung der Soll-Fahrgeldeinnahmen 2023 um 0,6 Prozent. In gleicher Weise wird bei gegenüber 2019 gesunkenen Betriebsleistungen verfahren.
6. Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.
7. 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 Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden; für Berlin gelten auf Grund des 29-Euro-Tickets abweichende Stichtage. 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.
8. Es werden Pauschalen für die konkrete Umstellung der Vertriebstechnik zur Ausgabe und Kontrolle der Deutschlandtickets gewährt. Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

Unverändert zur Muster-Richtlinie für das Jahr 2022 wird davon ausgegangen, dass die Empfänger und ihre Vertriebsdienstleister die Einnahmeeinbußen der extern beauftragten Verkaufsstellen und Agenturneher im Rahmen der Möglichkeiten der Muster-Richtlinie ausgleichen. Nach den Festlegungen zur Einnahmearteilung ist für die Stufen 1 und 2 (2023-2025) in Bezug auf das Kernprodukt des Deutschlandtickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets 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.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen auch in 2023 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 2022 in den Muster-Richtlinien auch für 2023 obligatorisch sind.

Der Entwurf der Muster-Richtlinien ist 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.

Im nachfolgenden Entwurf 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 2023 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Monat 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 Mai bis Dezember 2023 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 (Notfallregelung)

Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 4 RegG getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 30. September 2023 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 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 überschießende 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 2023 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2023 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 Mai bis Dezember 2023 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Mai bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2023 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Mai 2023 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, können die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt werden.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 [Berlin: 31. August 2022] abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 [Berlin: Preisstand August 2022 ohne Berücksichtigung 9-Euro-Ticket] zu ermitteln. Die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2023 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.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um 1,3 Prozent erhöht.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmenaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2024 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 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 Mai bis Dezember 2023 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets 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 [Berlin: 31. August 2022] 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 [Berlin: Preisstand August 2022 ohne Berücksichtigung 9-Euro-Ticket] geltenden ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmenaufteilung 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 Tarifierpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Mai bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2023 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2023) 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 Einnahmenaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3

In entsprechender 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

Ausgleichsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Einführung des Deutschlandtickets. Dabei wird für jeden zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen in einem vor dem Deutschlandticket angebotenen Abonnement gebundenen Kunden eine einmalige Umstellungspauschale in Höhe von 15,00 Euro gewährt. Abonnements sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden. Voraussetzung um für alle zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebundenen Kunden im Sinne des Satzes 2 eine Umstellungspauschale zu erhalten ist, dass zum Stichtag 31. Dezember 2023 eine Anzahl an Kunden, die mindestens 60% des Abo-Kundenbestands vom 30. April 2023 beträgt, im Deutschlandticket beim Empfänger bzw. dem in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebunden ist. Wenn unter 60 %, aber mehr als 30 % des Kundenbestandes vom 30. April 2023 zum Stichtag 31. Dezember 2023 beim jeweiligen Empfänger bzw. Unternehmen gebunden ist, erhält der Empfänger bzw. das Unternehmen 50 % des sich aus Satz 2 ergebenden Wertes. In besonders begründeten Einzelfällen kann eine gesonderte Regelung getroffen werden. Zuzüglich wird pauschal für jedes zum 30. April 2023 vorhandene auf die Kontrolle des Deutschlandtickets ertüchtigte Kontrollgerät und für die Kontrolle des Deutschlandtickets im Jahr 2023 beschaffte Kontrollgerät eine einmalige Umstellungspauschale zur Kompensation der Kontrollmehrausgaben in Höhe von 317,00 Euro gewährt. Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung 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 Einnahmemaufteilungsverfahrens und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für bundesweites Marketing sowie für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.4.5

Mit der Ausgabe des Deutschlandtickets verbundene Minderungen von Erlösen aus Vertriebsprovisionen eines Empfängers innerhalb von Tarifbereichen sind erstattungsfähig.

5.4.6

Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen durch verringerte Vertriebsprovisionen, soweit diesen keine

rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen Deutschlandticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen, in Abzug zu bringen.

5.4.7

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 errechneten Minderungen abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.6 ist der ausgleichsfähige Ausgleichsbetrag.

5.4.8

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 2023 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 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, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart; sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass die Unternehmen verpflichtet werden, die nach Nr. 5.4.4 dieser Richtlinie unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.

6.3

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.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets 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.

6.5

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Mai 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 Mai bis Dezember 2023 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Den Bestätigungen der Verbundgesellschaften sind auch die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen bzw. Einsparungen von Vertriebsprovisionen je Empfänger hinzuzufügen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.6

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4.1 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.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2023 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.

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. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 4 RegG 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 (fakultativ)

Der Empfänger kann einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung stellen.

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 2025 außer Kraft.