Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt **Amt für Planung und Naturschutz**	Nr. **185/2024/1**

Betreff:

Fortführung des DeutschlandTickets

Beratungsfolge	**Termin**
Kreisausschuss Berichterstattung: Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt Dr. Herbert Bleicher	06.12.2024
Kreistag Berichterstattung: Dezernent für Bauen, Planung und Umwelt Dr. Herbert Bleicher	13.12.2024

Beschlussvorschlag:

1. **Der Erlass der Satzung „Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Kreises Warendorf über die Festsetzung des DeutschlandTickets als Höchsttarif im allgemeinen ÖPNV“ zur Anerkennung des Deutschlandtickets (DT) als Höchsttarif sowie zur Weiterleitung eines Ausgleichs hierfür mit einer Laufzeit bis zum 30.06.2025 wird beschlossen.**
2. Die Verwaltung wird beauftragt, ggf. notwendige Änderungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) mit der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) vorzunehmen.
3. Die Vertreter des Kreises Warendorf in den Gremien der RVM werden angewiesen, die entsprechenden Beschlüsse zu fassen.
4. Die Vertreter des Kreises Warendorf in den Tarifgremien der Westfalen Tarif GmbH werden mandatiert, die zur Fortführung des DT notwendigen Beschlüsse zu fassen, sofern diese den Vorgaben des Kreises als Aufgabenträger nicht entgegenstehen.

Erläuterungen:

Zum Sachverhalt wird auf die Vorlagen Nr. 233/2023, Nr. 105/2024 und Nr. 159/2024 verwiesen, mit denen die allgemeine Vorschrift erstmals eingeführt und zweimal verlängert wurde.

Es ist nach wie vor festzustellen, dass bisher keine verlässlichen Angaben bzw. Aussagen zur Auskömmlichkeit der vom Bund und Land zur Verfügung gestellten Mittel für eventuelle Schäden aus Mindereinnahmen des DeutschlandTickets in den Jahren 2023 bis 2025 vorliegen.

Mit dem Entwurf des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, welcher am 22.11.2024 im Bundesrat behandelt wird, soll eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, die zumindest eine gemeinsame Abrechnung der Ausgleichsbeträge in den Jahren 2023 bis 2025 ermöglicht. Dieses ermöglicht eine Steuerung des Ausgleichsbetrages über diesen Zeitraum von drei Jahren und verringert das Risiko, das aufgrund des bisherigen Jährlichkeitsprinzips in einem Jahr eine finanzielle Unterdeckung entstehen könnte.

Zur Konsolidierung des Bundeshaushalts soll mit dem Gesetz ein Teilbetrag der Regionalisierungsmittel in Höhe von 350 Millionen Euro im Jahr 2025 einbehalten und den Ländern im Haushaltsjahr 2026 zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

Durch den Koordinierungsrat zum Deutschlandticket wurde eine bundesweit anzuwendende Musterrichtlinie zum Ausgleich der Schäden aus dem Deutschlandticket für das Jahr 2025 erarbeitet, die durch die Länder jeweils noch als eigene Landes-Richtlinie zu erlassen ist**. Dies ist zwischenzeitlich im Land NRW durch Erlass der „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen“ vom 07.11.2024 erfolgt. Die sich daraus ergebenen Änderungen wurden in die als Anlage beigefügte Satzung eingearbeitet.**

Die Anwendung des DeutschlandTickets ist zuletzt vom Kreistag des Kreises Warendorf mit Beschluss vom 06.09.2024 bis zum 31.12.2024 verlängert worden. Die Kreisverwaltung schlägt aufgrund der weiterhin nicht auszuschließenden Finanzierungsrisiken vor, wie die anderen Münsterlandkreise einer Verlängerung des DeutschlandTickets, ab 01.01.2025 für 58 € bis zum 30.06.2025 zuzustimmen. **Sollte sich eine Unterdeckung durch Bundes- und Landesmittel abzeichnen, wäre die Satzung vorzeitig vom Kreistag aufzuheben.**

Anlagen:
241202_Satzung_AV_DT_2025_geändert_BBG..
Anlage 1 AV NRW_Richtlinien_Deutschlandticket_2025
Anlage 2 AV Tarifbestimmungen Deutschlandticket
Anlage 3 Clearingverfahren Deutschlandticket
Anlage 4 AV Antrag Richtlinien Deutschlandticket 2025

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2025)

Runderlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
- VII C 3 – 58.53.08-000006 -
vom 7. November 2024

1
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 den §§ 23, 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (GV. NRW. S. 158) in der jeweils geltenden Fassung und des Runderlasses des Ministeriums der Finanzen „Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung“ vom 6. Juni 2022 (MBl. NRW. S. 445) in der jeweils geltenden Fassung Zuwendungen.
Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.
Die Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06.11.2023 und des darauf basierenden Entwurfs des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes erstellt, dass die im Zeitraum von 2023 bis 2025 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 9 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Richtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

2
Gegenstand der Förderung

Die Zuwendungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Nordrhein-Westfalen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2025 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 geregelten und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3
Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Empfänger sind
3.1
Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 7. März 1995 (GV. NRW. S. 196) in der jeweils geltenden Fassung,
3.2

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

4
Zuwendungsvoraussetzungen
Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Zuwendungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.

5
Art und Umfang, Höhe der Zuwendung
5.1
Bei der Leistung handelt es sich um eine Zuwendung gemäß § 44 LHO im Rahmen der Projektförderung.
5.2
Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
5.3
Die Zuwendung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.
5.4
Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:
5.4.1
Fahrgeldausfälle:
Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).
Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.
5.4.1.1
Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die

durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortzuschreiben.
Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 Prozent erhöht. Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.
Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonnentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2026 die Gesamtzahl der Abonnentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.
Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.
5.4.1.2
Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht. Für Deutschland-Jobtickets und das Deutschland- Semesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.
Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind von den Fahrgeldeinnahmen im Sinne von Satz 1 abzuziehen. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.
Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifanpassung von 13,5 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.4.2

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 412) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3

In der Nummer 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger nach 3.1 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.4.4

Weiterhin kann der Empfänger innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings an die DTIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, die durch die HVV GmbH geleisteten Ausgaben für ergänzende Marktforschungen zur Preisbildung des Deutschlandtickets und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

5.4.5

Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen. Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnement im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden. Abonnements im Sinne von Satz 2 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. Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen. Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden. Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von diesem in Ansatz zu bringen.

5.4.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 errechneten Minderungen abzüglich der ersparten oder vermiedenen Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.5 ist der ausgleichsfähige Betrag.

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

5.4.7

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 2025 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

6

Sonstige Bestimmungen

6.1

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

6.2

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

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle bzw. bei Übergang dieser Funktion an die DTIX GmbH u. Co. KG gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Muster-Richtlinien erfolgt einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dieser Nachweis gilt als Schlussverwendungsnachweis. Auf Grundlage des Schlussverwendungsnachweises setzt

die Bewilligungsbehörde die Zuwendung endgültig fest. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 5.4.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 5.4.5 Satz 6 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonnentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2026 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5

Zuwendungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Zuwendung vorzunehmen.

6.6

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

6.7

Die Ziffern 1.3, 1.5, 1.6, 3.2, 5.2.3, 7.2, 8.2.5, 8.6, 10.2, 11a der VV zu § 44 LHO, die Ziffern 1.3, 1.5, 2.2, 2.4, 7.2, 8.2.5, 8.6, 11a der VVG zu § 44 LHO, die Ziffern 1.4, 3, 5.4, 6, 8.3.1, 8.5 der ANBest-P sowie die Ziffern 1.2, 1.4, 5.4, 7, 9.3.1, 9.5 der ANBest-G finden keine Anwendung.

7
Verfahren

7.1

Ein Antrag auf Gewährung der Zuwendung ist bis zum 30. September 2025 zu stellen. Für die Antragstellung ist die Anlage 1 zu verwenden. 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

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

7.3

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.

7.4

Für die Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zu verwenden.
Der Empfänger erhält auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nummer 7.1 zu beantragenden Zuwendung in der Regel monatliche Vorauszahlungen. Die monatlichen Vorauszahlungen werden in Höhe von jeweils 8 Prozent der für das Jahr 2024 vorläufig gewährten Zuwendung gewährt. Abweichend hiervon kann der Empfänger der Zuwendungen auf Antrag Vorauszahlungen auf den Ausgleich gemäß Nummer 5.4.4 in voller Höhe des Ausgleichsbetrages erhalten. Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Die Vorauszahlung ist nach dem Muster der Anlage 2 zu bewilligen.

7.5

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Zuwendungen 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

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.7

Die Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn gilt als erteilt.

7.8

Der Landesrechnungshof ist berechtigt, bei den Empfängern und bei Dritten, an die die Mittel aus diesen Richtlinien weitergeleitet werden, Prüfungen durchzuführen.

8

Inkrafttreten/Außerkrafttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2027 außer Kraft.

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

1. Grundsatz

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

Die hier festgelegten Tarifbestimmungen gelten für das Deutschlandticket und sind von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖPNV in Deutschland verbindlich anzuwenden. Diese Tarifbestimmungen ergänzen die bestehenden Tarif- und Beförderungsbedingungen der teilnehmenden 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 Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, 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 Deutschlandticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden.

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

Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis 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 Deutschlandticket kann von den Vertrag haltenden Unternehmen, die das Deutschlandticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschlandticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen. Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerausweis. Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.[1]

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

Das Deutschlandticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist innerhalb der Geltungsbereiche von Verkehrsverbünden, 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 Deutschlandticket kann an den von den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden und Landestariforganisationen für Abonnement-Produkte eingerichteten Verkaufsstellen bzw. über deren Vertriebskanäle erworben werden.

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

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

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

---

[1] Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 30.05.2023

4. Beförderungsentgelt

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

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

5. Jobticket

Das Deutschlandticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

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

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

6. Fahrgastrechte

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gem. Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter www.deutschlandtarifverbund.de. Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 EVO. Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 EVO wird ausgeschlossen.[2]

[2] Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 10.07.2023

7. Erstattung[3]

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

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

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

Anlage 3 zur Satzung AV WAF Festsetzung DT Höchsttarif:
Anlage Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschlandticket

Beschluss Koordinierungsrat (Umlaufbeschluss vom 6. April 2023)

Ergänzung Beschluss des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023) für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“.

Erläuterung

Die UAG Einnahmeaufteilung hat in ihrer Sitzung am 30.03.2023 die Aufnahme der angehängten Verfahrensbeschreibung zur Datenmeldung Deutschland-Ticket als Anlage 1 zum Beschluss des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren empfohlen. Das Dokument dient den Vertriebsstellen und der zentralen Clearingstelle zur Abwicklung der Datenmeldungen.
Ergänzend zum Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren sind Übergangsfristen für die Implementierung der Wohnort-Postleitzahl definiert.

Aufnahme Beschlusspunkt 11

11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigefügt.

Aufnahme Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

Aufnahme Anlage 1

Die Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket wird dem Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren als Anlage 1 beigefügt.

Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

1. Grundsätzliches

- Die Vertriebsdatensammlung (VDS) durch die Clearingstelle (light) muss frühestmöglich nach Verkaufsstart beginnen können
- Daher geht Schnelligkeit und Einfachheit in der Meldung vor Detailierung
- Die vertreibenden Unternehmen müssen schnellstens über Anforderungen und Meldewege informiert werden, um möglichst zeitnah alle Anforderungen an die Datenstruktur der Meldungen umsetzen zu können.
- Die Meldung erfolgt „kaskadierend“/stufenweise:
  - Vom VU/Verkäufer an die „gewohnte“ Tariforganisation[1] (TO), z.B. Verkehrsverbünde
  - Von der TO an die Clearingstelle
  - Haustarife können selbst direkt an Clearingstelle melden oder an „nahestehende“ Verbundorganisation
- Der Ablageort muss sicher genug sein, aber allen Beteiligten Zugriff gewähren
  - Vorschlag: einfacher Sharepoint auf den alle TO ihre Excel-Tabelle ablegen. Ob ggf. weitere Formate (csv, xml) möglich sind, ist mit der Clearingstelle operativ zu klären.
  - Rechteverwaltung einrichten
  - Formularvorlage als Anlage erstellen
- Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats.
- Es sind in einem Monat alle verkauften Deutschlandtickets zu melden. Im Regelfall sind das Deutschlandtickets, deren erster Geltungstag im jeweiligen Meldemonat liegt (d.h. bspw. für die Meldung vom 20. Juni alle Deutschlandtickets mit erstem Geltungstag im Mai).
- Die Meldung der restlichen Angebote an die Clearingstelle erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats (z.B.: Verkäufe des Mai bis zum 20. Juli)

[1] TO=Tarifgeber: umfasst alle Verbünde, Landestarife, DTV, Haustarifgeber etc.

- **Grundsatz:** jedes D-Ticket ist, unabhängig vom letztlichen Abgabepreis, zu 49 € zu melden, einzige (!) Ausnahme: Jobticket à 46,55 € bzw. (nur 2023) zu abweichende Preisen im Solidarmodell und Starterkarten. Die 49 € sind auch zu melden für Semesterticket-Upgrades, Schülertickets, Seniorentickets etc.

2. Datenstruktur

Es gibt **drei Säulen** bei der Datenmeldung (Im besten Fall können alle drei Säulen über dieselbe technische Schnittstelle gemeldet werden):

1. Die D-Ticket-Verkaufsmeldung
2. Die Verkäufe aller anderen Tickets „Restliches Angebot“
3. Soll-Einnahmen (einmalig)

Jede Datenmeldung enthält Dimensionen zur Aggregation (wie Verkaufs- und Geltungsmonat), Stammdaten (wie den Namen der Tariforganisation) und die Eigentlichen Meldedaten (Bruttoerlös und ggf. Stück). Bei bundeslandübergreifenden Tariforganisationen ist ein Indikator für die Aufteilung auf die Bundesländer mitzuliefern.

- **D-Ticket**-*Aggregationsebenen,* **Datenstruktur** und Stammdatum:

Hinweis: PLZ des Kundenwohnorts müssen bereits mit Start des Verkaufs des D-Tickets vom Kunden abgefragt und so zeitnah wie möglich, aber spätestens ab 01.10.2023, in die Meldungen integriert werden.

Nicht in allen Fällen liegen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine Meldung der Wohnort-PLZ vor oder können bis zum Januar 2024 geschaffen werden. Daher ist in einigen eng umgrenzten Sondersituationen ein Übergangszeitraum bis Ende September 2024 nötig. Dies betrifft Konstellationen, in denen die Abwicklung der Ticketausgabe an den Endkunden nicht durch die Verkehrsunternehmen oder Verbünde erfolgt, sondern über branchenfremde Dritte. In diesen Fällen gelten folgende Hilfsregeln:

- Bei Jobtickets kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise und übergangsweise bis einschließlich September 2024 die PLZ der Betriebsstätte (alternativ zum Wohnort des Kunden) verwendet werden.
- Bei Semestertickets, bei denen die Abwicklung des D-Ticket-Upgrades durch die Hochschulen erfolgt, sowie in einem eventuellen D-Ticket-Solidarmodell ab 2024, kann hilfsweise und übergangsweise bis zum Ende des Sommersemesters 2024 die PLZ des Hochschulstandort verwendet werden. Voraussetzung für eine Meldung der Wohnort-PLZ bei

Studierenden ist, dass die Hochschulverwaltungen in Vollsolidarmodellen die notwendigen Daten zuliefern.

- Bei Schülertickets, deren Abwicklung über die Schulverwaltungen oder Schulsekretariate erfolgt, kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise der Schulstandort verwendet werden, da davon auszugehen ist, dass in diesen Fällen Schul- und Wohnort unmittelbar beieinander liegen und nur in seltenen, vernachlässigbaren Ausnahmenfällen in verschiedenen Bundesländern.

Der Meldung an die Clearingstelle ist ein Hinweis hinzuzufügen, ob die Meldung (insgesamt, nicht je Datensatz) Daten enthält, bei denen an Stelle der Wohnort-PLZ die Betriebsstätten-, Hochschulort- oder Schulort-PLZ enthalten ist.

- ☐ *erster Geltungstag (am Anfang immer der erste des Geltungsmonat)*
- ☐ *Ticketart (gemäß Tarifbestimmungen, z.B. Standard, JobTicket, ab 2024 ggf. SemT) -> numerische Codierung für Ticketart festlegen (1: normal, 2: JobT, 3. JobT im Vollsolidarmodell oder Starterkarte zu abweichendem Preis (nur 2023); 4. sonstige Sonderfälle,* *später zusätzlich ggf. 5: Ergänzungskarten, 6. D-Ticket-Semestertickets im bundesweiten Vollsolidarmodell, ...)*
- ☐ *Wohnort-PLZ des Kunden[2] (ab 01.10.23 Pflichtfeld, bis dahin fakultativ)[3]*
- ☐ **Stück** (falls Einzeldatensätze geliefert werden, ist Stück = 1 zu melden)
- ☐ **Gesamteinnahme** der Tariforganisation (immer Brutto und immer inkl. eventueller Auffüllbeträge einzelner Bundesländer) -> (Stornos sind negative Einnahmen und werden saldiert)
  - Korrekturen aus dem Vormonat werden mit der nächsten Monatsmeldung nachgemeldet bzw. storniert.
  - Das Inkassorisiko liegt beim verkaufenden VU
- ☐ Tariforganisation/Tarifgeber
- ☐ (Verkaufendes Unternehmen -> muss beim Tarifgeber vorgehalten werden -> aber nicht gemeldet)

[2] Bei Jobtickets und Semstertickets **hilfs- und übergangsweise** bis Ende September 2024 der Arbeits- bzw. bis Ende des Sommersemesters 2024 der Hochschulort, wenn keine Wohnort-PLZ vorliegt. Bei Schülertickets hilfsweise dauerhaft der Schulort, sofern keine Wohnort-PLZ vorliegt.

[3] Bei ausländischen PLZ den ISO-Ländercode (alphanummerisch 2 stellig: CH, AT, PL...)

- ☐ Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

- **Restliches Angebot (exkl. D-Ticket):**
  - ☐ *Meldemonat (alle Einnahmen, die im Vormonat gemeldet wurden)*
  - ☐ *Korrekturen werden für dem Monat in die Meldung aufgenommen, in dem sie gemeldet werden*
  - ☐ *Ticketgruppe: 1-4 (siehe Abschnitt 3)*
  - ☐ **Gesamteinnahme**
  - ☐ Tariforganisation/Tarifgeber
  - ☐ Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.
- **Soll-Einnahme inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie (einmalige Meldung - monatsscharf)**
  - ☐ *Monat*
  - ☐ **Gesamteinnahme = Sollerlöse/Erwartungswert monatsscharf für Nachteilsausgleich (2023)**[4]
  - ☐ Tariforganisation/Tarifgeber
  - ☐ Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

Lieferzeitpunkt: 1. Mai 2023 (im Vorlauf zur ersten D-Ticket-Meldung), frühestens jedoch drei Wochen nach Veröffentlichung der Musterrichtlinie

3. Definition Ticketgruppen:

Definition der Ticketgruppen analog zur VDV-Corona-Abfrage (etabliert und vergleichbar)

Bezeichnung der Ticketgruppe	**Einzel- und Mehrfahrtenkarten**	**Tages- und Mehrtageskarten**	**Zeitkarten ohne Abo (>24h)**	**Abos exkl. D-Ticket**

[4] Anteilig Für Mai-Dezember

Codierung Ticketgruppe	1	2	3	4
Enthält Angebote	■ Einzelfahrten Erwachsene/Kinder/Gruppen ■ Hin/Rück ■ Streifenkarten ■ X-Fahrten-Karten ■ Fahrradkarten ■ Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann)	■ Pauschalpreistickets (Ländertickets, QdL, etc.) ■ Tageskarten/Gruppentageskarten	■ Formen von Mehrtageskarten ■ Wochenkarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ 10er Tagesticket	■ Alles, was im Normalfall mehr als einen Monat gilt ■ Abo-Jahreskarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ Abo-Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) -> **keine D-Tickets** ■ Jobtickets ■ Semestertickets ■ Azubitickets ■ Netzkarten

Zu einzelnen, noch festzulegenden Zeitpunkten ist das restliche Angebot aufgegliedert nach einzelnen Ticketarten zu melden. Dies kann auch den Monat April 2023 zwecke Bestimmung des Zustands vor Einführung des D-Tickets betreffen. Die Details hierzu werden rechtzeitig durch die Clearingstelle kommuniziert.

4. Erläuterungen (FAQ):

***Anmerkung 1**:* Anforderungen an die Datenstruktur und den Meldeprozess müssen bis spätestens Anfang März vorliegen, damit bis zum Verkaufsstart am 03.04.2023 die Verkaufs-/Buchungssysteme ggf. entsprechend ertüchtigt werden können.

Erläuterung zu Anmerkung 1: Die Datenstruktur ist mit diesem Dokument und dem Excel-Anhang spezifiziert. Der genaue Meldeprozess muss mit der operativen Stelle abgestimmt werden, die von der Arge aus VDV, DTV, BSN und BDO spezifiziert werden muss.

Frage 2: Wer trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Datenlieferung Dritter?

***Erläuterung zu Frage 2**:* Jeder Tarifgeber trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Meldung in seinem Tarif verkaufter Tickets.

Frage 3: Wie wird mit Sondersachverhalten vorgegangen, die zu verspäteten Meldungen führen (Nachmeldungen, Stornierungen, Rückrechnungen etc)?

Erläuterung zu Frage 3: Verspätete Meldungen und Korrekturmeldungen erfolgen immer in der nächsten Monatsmeldung nach Bekanntwerden des Sondersachverhalts.

Frage 4: Genügt für die Meldung eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation oder ist eine Differenzierung nach KVP notwendig?

Erläuterung zu Frage 4*: Eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation (bspw. Verbund) genügt.*

Frage 5: Ist eine Gesamtstückzahl des D-Tickets zu melden oder ist eine Differenzierung ist in reguläre Deutschlandtickets, Starterkarten, Upgradekarten, subventionierte Versionen des Deutschlandtickets etc.?

Erläuterung zu Frage 5: Alle Karten, die 49 € melden, werden in der D-Ticket-Meldung im Feld Ticketart mit Code 1 gemeldet. Dies betrifft vorerst alle (!) Karten mit den folgenden beiden, klar definierten Ausnahmen: JobTickets, Starterkarten.

JobTickets mit 5 % Rabatt werden im Feld Ticketart mit Code 2 gemeldet

Nur im Jahr 2023 werden JobTickets im Vollsolidarmodell und Starterkarten ohne Preisangabe, d.h. nur mit Stückzahl und Gesamteinnahme, im Feld Ticketart mit Code 3 gemeldet.

Frage 6: wie ist die Schlüsselung auf die Bundesländer für bundeslandübergreifende Verbünde herzuleiten?

Erläuterung zu Frage 6: Diese Information kann, sofern keine monatsaktuelle Information vorliegt, beispielsweise aus der vergangenen Jahresabrechnung oder einer vergleichbaren Quelle hergeleitet werden.

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Nordrhein-Westfalen

1. Allgemeines

1.1 Antragsteller

Aufgabenträger:	
Anschrift	
PLZ, Ort	
AnsprechpartnerIn	
Telefon	
E-Mail	
Bank	
IBAN	

1.2 Verkehrsleistung

	km in 2019	km in 2025
Betriebsleistungen insgesamt		
davon in Land		

1.3 Soll- und Ist-Einnahmen

	brutto	netto
Höhe der gesamten Soll-Einnahmen 2025		
Höhe der gesamten Ist-Einnahmen 2025*		

*Höhe der Ist-Einnahmen nach Nummer 5.4.1.2 der Richtlinien

2. nicht gedeckte Ausgaben

2.1 nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge

2.1.1 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge in den folgenden **Verkehrbundtarifen**

Verbund	nicht gedeckte Ausgaben
Summe	**0,00 €**

	Gesamtbetrag
nicht gedeckte Ausgaben (bitte Anlage zur Berechnung des Betrages beifügen)*	0,00 €

2.1.2 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben durch Fahrgeldrückgänge in **Haustarifen**.

	Gesamtbetrag
nicht gedeckte Ausgaben (bitte Anlage zur Berechnung des Betrages beifügen)*	

*Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortzuschreiben. Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden. Die in den Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2025 genannten Faktoren für Mehrleistung und Mehrverkehr sind anzuwenden. Ausnahmen gelten ausschließlich für nach dem Jahr 2019 umgewandelte freigestellte Schülerverkehre, die von 2019 bereits im Markt tätigen Unternehmen betrieben werden.

2.2 nicht gedeckte Ausgaben im Zusammenhang mit allgemeinen Vorschriften

2.2.1 Dem Antragsteller entstehen nicht gedeckte Ausgaben aus erhöhten Ausgaben auf Grund eigener Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften (bitte einzeln benennen, ohne Umsatzsteuer*)

Allgemeine Vorschrift	**Gesamtbetrag**

Summe: **0,00 €**

2.2.2 Einsparungen bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften bitte einzeln benennen, ohne Umsatzsteuer*)

Allgemeine Vorschrift	**Gesamtbetrag**

Summe: **0,00 €**

* Ausgaben aus allgemeinen Vorschriften zur Umsetzung des Deutschlandtickets sind hier nicht zu berücksichtigen. Einsparungen bei Leistungen aus AV sind unter Punkt 2.2.2 zu erfassen und gegenzurechnen (z.B. Teile der Förderung des Azubitickets).

nicht gedeckte Ausgaben aus erhöhten Ausgaben aus AV	0,00 €
Einsparungen bei Leistungen aus AV	0,00 €
Saldo nicht gedeckte Ausgaben aus allgemeinen Vorschriften	**0,00 €**

2.3 nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX

Die Umsatzsteuer bleibt unberücksichtigt.

Vomhundertsatz SGB IX 2025	
Individueller Vomhundertsatz gem. § 231 Abs. 5 SGB IX 2025	
Fahrgeldeinnahmen Antragszeitraum 2025	
hochgerechnete Fahrgeldeinnahmen Vergleichszeitraum 2019*	
tatsächliche Erstattungsleistung nach SGB IX 2025	0,00 €
Erstattungsleistung SGB IX Fahrgeldeinnahmen Vergleichszeitraum 2019	0,00 €
Differenz=nicht gedeckte Ausgaben	**0,00 €**

*Die Hochrechnung wird durch Multiplikation der Anzahl der in 2019 verkauften einzelnen Ticketarten mit den in 2025 geltenden Preisen durchgeführt und um die entsprechenden Faktoren erhöht bzw. abgesenkt (siehe Hinweise zu 2.1).

2.4 Weitere Ausgaben im vom Koordinierungsrat festgelegten Finanzrahmen

Ausgaben für Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings an die DTIX GmbH & Co. KG, Ausgaben an die NVBW für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, Ausgaben an die HVV GmbH für ergänzende Marktforschungen zur Preisbildung des Deutschlandtickets und Ausgaben an die DeutschlandMobil 2030 GmbH für die Evaluation des Deutschlandtickets.*	

*Der Finanzrahmen wird vom Koordinierungsrat Deutschlandticket festgesetzt.

2.5 Ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Ticketsortiments

Ersparte oder vermiedene Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Sortiments	

*Berechnung der ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.5 der Richtlinien. Soweit keine Pauschalberechnung erfolgt, sind die Einsparungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt zu bescheinigen.

3. Saldo nicht gedeckte Ausgaben und Minderaufwendungen

Der anzusetzende Saldo aus nicht gedeckten Ausgaben und Minderaufwendungen beträgt (ohne Umsatzsteuer):

	Gesamtbetrag
Nicht gedeckte Ausgaben aus dem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen (Verbund)	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Rückgang der Fahrgeldeinnahmen im Haustarif	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Ausgleichsleistungen aus AV	0,00 €
Nicht gedeckte Ausgaben aus Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX	0,00 €
Weitere Ausgaben im vom Koordinierungsrat festgelegten Finanzrahmen	0,00 €
abzgl. ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Ticketsortiments	0,00 €
Saldo nicht gedeckte Ausgaben/Ersparnisse = Zuwendung	**0,00 €**

Hinweis:
Es handelt sich bei den vorgenannten Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches. Subventionsbetrug ist nach dieser Vorschrift strafbar.