

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

des Regionalverbandes Großraum Braunschweig

**über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im
öffentlichen Personennahverkehr ab dem 01. Januar 2026**

Präambel

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

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

Die Einführung des Deutschlandtickets ist zum 1. Mai 2023 erfolgt. Hierzu hat der Bund das Regionalisierungsgesetz (RegG)² angepasst. Die Finanzierung von nicht gedeckten Ausgaben bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im ÖPNV aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets soll ausschließlich durch Bundes- und Landesmittel erfolgen. Hierzu haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien regeln die Ausreichung dieser Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Muster-Richtlinien wurden von den Ländern jeweils auf die konkreten Verhältnisse vor Ort angepasst und umgesetzt.

Für das Kalenderjahr 2026 hat der durch die Verkehrsministerkonferenz eingerichtete Koordinierungsrat am 6. November 2026 neue Muster-Richtlinien verabschiedet (im Folgenden Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, Anlage 1). Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen. Diese Umsetzung erfolgt für das Land Niedersachsen durch die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

² Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 441.)

öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen³ (im Folgenden: Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026).

Da es den Aufgabenträgern obliegt, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Unternehmen des SPNV (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und des ÖPNV (Verkehrsunternehmen) nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln, erlässt der Regionalverband Großraum Braunschweig die vorliegende allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets im Kalenderjahr 2026 sowie einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 sowie die Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026. Hierdurch werden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 umgesetzt. Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets beschränkt.

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)⁴, § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Regionalverband „Großraum Braunschweig“ (BraunschwG)⁵, § 4 Abs. 1 Nr. 1b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)⁶, § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG)⁷ sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe I) und Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Regionalverband Großraum Braunschweig die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr nach § 1 Abs. 2 NNVG und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

2.1 Alle Unternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet,

³ Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen).

⁴ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56).

⁵ Gesetz über den Regionalverband "Großraum Braunschweig", verkündet am 27. November 1991 (Nds. GVBl. S. 305), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 13. Oktober 2021 (Nds. GVBl. S. 700).

⁶ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz, verkündet als Art. 1 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. 1995, S. 180), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2023 (Nds. GVBl. S. 10653).

⁷ Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 588).

während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 9) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend den folgenden Ziffern anzuerkennen (im Folgenden „Tarifanerkennung“ bzw. „Tarifanerkennungspflicht“) und zu kontrollieren.

- 2.2 Die Tarifanerkennung im Sinne von Ziffer 2.1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket, das den vom Koordinierungsrat beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung entsprechen (https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremienbeschluesse_deutschlandticket/index.php, siehe auch Anlage 3) und zusätzlich von Teilnehmern am bundesweiten „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ (EAV-Vertrag) oder von Verkehrsunternehmen ausgegeben werden, die durch Teilnehmer am EAV-Vertrag vertreten werden. Im Falle des eigenen Verkaufs ist das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben, ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen.
- 2.3 Die Unternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollenfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschließende Einnahmen abzugeben gemäß dem Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschiedung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) in der jeweils gültigen Fassung (Anlage 4 sowie abrufbar unter https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremienbeschluesse_deutschlandticket/index.php) und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Soweit ein Unternehmen Verkehrsleistungen im SPNV oder ÖPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Unternehmen, wenn das Unternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirkt, der dem Anspruch nach dieser Allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Unternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 erhalten.
- 2.4 Die Unternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanerkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- 2.5 Die Umsetzung des Deutschlandtickets entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.

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

3. Verhältnis zu Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften

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

4. Ex ante-Ausgleich

- 4.1 Den Unternehmen wird nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift ein pauschaler Ausgleich für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile gewährt. Die finanziellen Nachteile ergeben sich dabei aus einer Gegenüberstellung der Situation mit Anerkennung des Deutschlandtickets („Mit-Fall“) und der Situation mit Anwendung der bis dahin geltenden Tarife („Ohne-Fall“) unter Berücksichtigung sämtlicher hiermit jeweils verbundenen positiven und negativen Effekte. Bei der Gegenüberstellung sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten; die Einzelheiten sind bei Bedarf im Rahmen des jeweils zugrundeliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung, die vom Regionalverband Großraum Braunschweig mit den dieser allgemeinen Vorschrift unterworfenen Unternehmen abgeschlossen werden können, nach diesen Grundsätzen zu regeln.
- 4.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- 4.3 In Bezug auf die Ermittlung der Höhe des ex ante-Ausgleichs gelten die Nrn. 5.4 bis 5.4.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bzw. die Nrn. 5.4 bis 5.4.4 der Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026.
- 4.4 Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen

zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das MW.

- 4.5 Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem MW im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das MW von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 % reduzieren.
- 4.6 Zusätzlich ggf. auszugleichen ist ein Rückgang des ex ante-Ausgleichs aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der darauf beruht, dass die dem Aufgabenträger zustehenden Fahrgelderlöse durch das Deutschlandticket rückläufig sind (Schaden aus Anreizsystem im Bruttovertrag).
- 4.7 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unberührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvorgaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Regionalverbands Großraum Braunschweig oder Dritter, die für das Unternehmen Geltung beanspruchen.
- 4.8 Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben im Rahmen verschiedener allgemeiner Vorschriften, ist sicherzustellen, dass ein ex ante-Ausgleich für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt werden. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvorgaben und der hierfür gewährte ex ante-Ausgleich im Rahmen der Nachweisführung (dazu Ziffer 6) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.
- 4.9 Soweit Tarifausgleichsregelungen auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Bestands-öDA) oder anderer allgemeiner Vorschriften (Bestands-aV) erbracht werden, ermittelt sich der ex ante-Ausgleich für alle Höchsttarife sequenziell gemäß den folgenden Erlöspositionen:
 - 1) Ermittlung der Erlöse auf Grundlage der verbindlichen Prognose der Einnahmeaufteilung des VRB (entsprechend Einnahmeaufteilungsvertrag)
 - 2) Ausgleichszahlungen aus gesetzlichen Tarifvorgaben (z.B. § 7a NNVG) (gemäß § 228 SGB IX)
 - 3) Ausgleichsbetrag aus allgemeiner Vorschrift Deutschlandticket, abzüglich der Ausgleichszahlungen für den allgemeinen Tarif (Jedermannstarif), einschließlich des Ausbildungstarifs, als Höchsttarif aus dem Vorjahr
 - 4) Ermittlung des Ausgleichs für die Anwendung des Jedermann-Höchsttarifs als letzter sequenzieller Prüfungsschritt
- 4.10 Zudem müssen die Unternehmen, die bedarfsabhängige Verkehre anbieten, angesichts der zu erwartenden höheren Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets mit einem höheren Defizit durch nicht kostendeckende Fahrgelderträge rechnen. Dieses Defizit kann wegen der begrenzten

Ausgleichsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglicherweise nicht entsprechend der tatsächlichen Mindererträge ausgeglichen werden.

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

5. Vermeidung einer Überkompensation (ex post-Kontrolle)

5.1 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Nr. 6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bzw. Nr. 6 der Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen vorzunehmen und der Ausgleich auf den Wert des finanziellen Nettoeffekts zu begrenzen.

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

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

5.2 Die ex post-Kontrolle wird wie folgt gewährleistet:

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

5.2.2 Im Falle wettbewerblich vergebener öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Leistungen des ÖPNV nach dem Nettoprinzip erfolgt die ex post-Kontrolle zumindest einmal während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Alternativ kann eine ex post-Kontrolle über die allgemeine Vorschrift für die Anwendung des VRB-Tarifs erfolgen. Dies gilt auch für eigenwirtschaftliche Verkehre, unabhängig davon, ob diese Unternehmen ggf. eigentlich nicht dem Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift unterliegen sollten. In den beiden letztgenannten Fällen ist eine jährliche Kontrolle erforderlich. Die Ausgleichsleistung aus der Tarifanerkennung des Deutschlandtickets darf in beiden Fällen den finanziellen Nettoeffekt nach Ziffer 4.1 und nach Ziffer 5.1 nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigt werden.

- 5.2.3 Die aufgrund der Verweisung nach Ziffer 5.2.2 durchgeführte ex post-Kontrolle bildet zugleich den Nachweis der Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Im Falle einer Überkompensation (gem. finanziellen Nettoeffekt nach Ziffer 5.1) führt die Rückerstattung des im Rahmen der Überkompensation festgestellten Betrages zur Befreiung der Rückerstattungspflicht in entsprechender Höhe des festgestellten Überkompensationsbetrages aus der weiteren allgemeinen Vorschrift (Beispiel: Führt die Überkompensationsprüfung aus dieser allgemeinen Vorschrift zu einer Überkompensation in Höhe von X Euro, mindert sich der Wert der Überkompensation aus der allgemeinen Vorschrift eigenwirtschaftlicher Verkehre um den gleichen Betrag, v.v.). Eine Überkompensation in einer allgemeinen Vorschrift kann nicht mit einer etwaigen Unterkompensation aus der anderen allgemeinen Vorschrift verrechnet werden.
- 5.2.4 Das Unternehmen stellt die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen umfassend zur Verfügung und ermöglicht so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation. Ein höherer Gewinn kann im Einzelfall überdies als angemessen akzeptiert werden, wenn die Verkehrsdienele in einem wettbewerblichen Vergabe- oder Genehmigungsverfahren vergeben wurden und das Unternehmen nachweist, dass es über die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder der Genehmigung, ohne Betrachtung der Corona-geprägten Jahre 2020 bis 2022, eine höhere Umsatzrendite mit den zugrundeliegenden Verkehrsdienele erzielt hätte. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch den Regionalverband Großraum Braunschweig oder dessen Beauftragten zugänglich gemacht werden (vgl. Ziffer 6.5). Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifanerkennung in Bezug auf das Deutschlandticket entsprechend Ziffer 4. bis zum 10.03.2026 vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen.
- 5.2.5 Im Falle eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung von SPNV-Leistungen erfolgt die ex post-Kontrolle nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifanwendung/-anerkennung des Deutschlandtickets nach Ziffer 4.1 i. S. von Ziffer 4.2 nicht übersteigen. In Bezug auf die Gegenüberstellung der Tarifeinnahmen und Kosten gemäß Ziffern 4.1 und 4.2 wird eine Überkompensation über die Regelungen der Nrn. 5.4.1 bis 5.4.7 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 zur Ermittlung der Differenz der Tarifeinnahmen und zu den ansetzbaren Kosten bzw. anzurechnenden Einsparungen, über die Vorgaben zur vollständigen Transparenz über die Daten und die Grundlagen der Kalkulation des Eisenbahnunternehmers ausgeschlossen. Kosten werden der ex post-Kontrolle nur unterworfen, wenn sie zusätzlich als Ausgleich nach Ziffer 5.1.2 geltend gemacht werden bzw. aufgrund der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entfallen (siehe auch Nr. 6.1 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026).
- 5.3 Wird eine Überkompensation festgestellt, hat das Unternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. der allgemeinen Vorschrift

zurückzuzahlen. Hilfsweise hat die Verzinsung entsprechend der Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01)⁸ zu erfolgen. Im Fall der Rücknahme oder des Widerrufs für die Vergangenheit entsteht der Erstattungsanspruch in dem im Rücknahme- oder Widerrufsbescheid anzugebenden Zeitpunkt. Das ist regelmäßig der Tag, an dem die zur Rücknahme oder zum Widerruf führende Umstände eingetreten sind. Bei Eintritt einer auflösenden Bedingung entsteht der Rückzahlungsanspruch im Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung.

6. Darlegungs- und Nachweispflichten

- 6.1 Das Unternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des ex ante-Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Dies gilt insbesondere auch für die Erstellung der Prognoserechnung im Rahmen der Antragstellung gemäß Ziffer 7.1.
- 6.2 Die Unternehmen sind verpflichtet sicherzustellen, dass gemäß dem bundesweit abgestimmten Verfahren der Einnahmeaufteilung (**Anlage 5**) die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung an die D-Tix GmbH & Co. KG (Clearingstelle) gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie erfolgt einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.
- 6.3 Die Verkehrsunternehmen müssen bis zum 28.02.2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026 genannten Berechnungsmethode nachweisen. Vorzulegen sind insbesondere:
 - vollständige Angaben über die durch das Unternehmen verkauften oder dem Unternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Unternehmen anwendet.
 - vollständige Angaben über die durch das Unternehmen erzielten Tarifeinnahmen differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Unternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Unternehmens nach Maßgabe der Einnahmeaufteilungen.
 - soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmeaufteilung bis zum 10.03. des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt,

⁸ Abl. C 247/1 vom 23.7.2019, Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01).

wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt.

- die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Unternehmen anwendet oder anerkennt.
- Nachweis über die fiktive Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket nach Nr. 5.4.2 Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026.
- Nachweise über die weiteren erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen.
- Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des Deutschlandtickets und des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist.
- Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 5 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten.

6.4 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann vom Unternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen der EU-Kommission oder des Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Ziffer 6.3 genannten sowie ggf. darüber hinaus die gemäß Satz 1 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann der ex ante-Ausgleich für das jeweils abzurechnende Jahr ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.

6.5 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann die von dem Unternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Unternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

6.6 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026 diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Unternehmen und dem Regionalverband Großraum Braunschweig getroffen. Gleches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrunde liegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

6.7 Es handelt sich den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB. Nach dieser Vorschrift ist Subventionsbetrug strafbar.

6.8 Der nach dieser allgemeinen Vorschrift gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn das Verkehrsunternehmen seine Pflichten nach den

Nummern 2.2 bis 2.4 und 6.1 bis 6.7 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

- 6.9 Die Bestimmungen des jeweiligen Zuwendungsbescheides der LNVG gegenüber dem RGB sind zugleich Bestandteil des Zuwendungsbescheides des RGB gegenüber den antragsstellenden Unternehmen.

7. Abwicklung des ex ante-Ausgleichs, Abschlagszahlungen

- 7.1 Soweit in dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Umsetzungsvereinbarung keine entsprechende Regelung getroffen wird, gewährt der Regionalverband Großraum Braunschweig den Unternehmen Abschlagszahlungen auf der Grundlage von Prognoserechnungen in Bezug auf den nach Ziffer 4.3 zu ermittelnden ex ante-Ausgleich in Höhe von mindestens 90 Prozent in mehreren Teilzahlungen. Die Mittelauszahlung gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt unter dem Vorbehalt und maximal in dem Umfang der vorherigen Mittelbereitstellung des Landes gegenüber dem RGB.
- 7.2 Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Ziffer 6.2 keine Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so kann die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.
- 7.3 Die endgültige Ermittlung des ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Ziffer 7.1. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

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

- 8.1 Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist über den auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten ex ante-Ausgleich berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, ist der ex ante-Ausgleich nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Bestandteil des ex ante-Ausgleichs auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit dem ex ante-Ausgleich dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs.1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.
- 8.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs.1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Unternehmen eingefordert werden. Unternehmen, denen ein ex ante-Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

9. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

- 9.1 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch die Versammlung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift nach § 15 der Verbandsordnung des Regionalverbandes Braunschweig auf der Internetseite des Regionalverbandes unter
- <https://www.regionalverband-braunschweig.de/amtssblatt-bekanntmachung>
- eingestellt.
- 9.2 Diese allgemeine Vorschrift gilt nach Maßgabe der bundesrechtlichen Vorgaben ab dem 01.01.2026 und entsprechend der hier definierten Standards.
- 9.3 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31.12.2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Sie kann durch Beschluss der Verbandsversammlung verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
- 9.4 Der Regionalverband Großraum Braunschweig kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land Niedersachsen keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellt, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Anlagen

Anlage 1: nicht belegt

Anlage 2: Tarifbestimmungen Deutschlandticket

Anlage 3:

Anhang 1: Muster-Richtlinie des Bundes zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom 6. November 2025 (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026).

Anhang 2: Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen (Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026)

Anlage 4: nicht belegt

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

Anlage 2

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

1. Grundsatz

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

Die hier festgelegten Tarifbestimmungen gelten für das Deutschlandticket und sind von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen des SPPV 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 SPPV 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. Fahrberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

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

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

Das Deutschlandticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist innerhalb der Geltungsbereiche von 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 entgelpflichtig ist.

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

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

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

³ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 30.05.2023

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

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

4. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschlandticket im Abonnement beträgt **bis 31.12.2025** 58,00 EUR **und ab 01.01.2026** 63,00 EUR pro Monat bei monatlicher Zahlung.^{4,5} 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.deutschlandtarif-verbund.de. Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 EVO. Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 EVO wird ausgeschlossen.⁶

⁴ Geändert durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 07.10.2024

⁵ Geändert durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 07.10.2025

⁶ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 10.07.2023

7. **Erstattung⁷**

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.

8. **Semesterticket⁸**

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

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

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

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

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

Allgemeine Vorschrift Deutschlandticket, Regionalverband Großraum Braunschweig

Anlage 3 Anhang 1

Musterrichtlinien Deutschlandticket 2026

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2026)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. XXX 2025

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 Landeshaushaltssordnung (LHO) Billigkeitsleistungen.

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

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdiene 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)

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

3.3 (obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifanordnung)

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4.2 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. März 2026 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.

3.4 (nur NRW)

der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Weiterleitung an die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, die D-TIX GmbH & Co. KG sowie die NVBW GmbH.

4 (obligatorisch)

Voraussetzungen

4.1 (obligatorisch)

Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das Ministerium [Bezeichnung einfügen]. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Ministerium [Bezeichnung einfügen] im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Ministerium [Bezeichnung einfügen] von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.

4.2 (obligatorisch)

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Die Empfänger haben darüber hinaus sicherzustellen, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets auferlegt wird, die den vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (veröffentlicht unter (<https://www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) entsprechen und zusätzlich von Teilnehmenden am bundesweiten Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 oder von Teilnehmern am Vertrag vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden.

5

Art und Umfang, Höhe der 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:

Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung. Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 und 5.4.5 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 erhalten würde.

5.4.1

Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.4.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

5.4.2

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

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

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025

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

² Gesamtausgleichsbetrag gemäß Ziffer 5.4 dieser Richtlinie

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

der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

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

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

5.4.3

Als 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, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.4.2 und 5.4.5 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

5.4.4

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Soweit ein Empfänger Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des § 45a PBefG gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 geltend gemacht hat, ist dieser Anteil nicht Teil des für die Anteilsermittlung maßgeblichen Ausgleichs und damit des bundesweiten Gesamtausgleichsbetrages nach Nummer 5.4.1 und vom jeweiligen Land gesondert zu finanzieren.

5.4.5

[nur Thüringen] Ist der Anteil eines Empfängers auf Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach allgemeinen Vorschriften nicht Teil des Gesamtausgleichs nach Nummer 5.4.1, erhält er als pauschalen Ausgleich für das Ausgleichsjahr den Betrag, der ihm insoweit gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 zustehen würde. Verringert sich im Ausgleichsjahr die Minderung von Ausgleichsleistungen für die allgemeine Vorschrift deswegen, weil für das Jahr 2025 zugrunde gelegte Beförderungsfälle wieder über andere Tickets als dem Deutschlandticket abgewickelt werden, ist diese Veränderung bei der Ermittlung des pauschalen Ausgleichs zu berücksichtigen. Dazu ist der festgesetzte Ausgleich gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 um die Veränderung bei den Beförderungsfällen zu bereinigen,

5.4.6

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in

Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung geltend machen.

6 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4.2 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 sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2

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

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmenaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die D-TIX GmbH u. Co. KG gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.4.2 beizufügen.

6.5

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

6.6

Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2026 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten.

7.2 (fakultativ)

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

[obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifvorgabe] Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehörde für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. März 2026 keine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat.

7.3 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.4 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Empfänger erhält auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, erstmals im Januar. Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen. Bis zum 31. Januar 2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Dem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der EAV zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf Antrag des Empfängers angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden. Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 Prozent des an den Empfänger gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 Prozent des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025. Sie werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

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

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Billigkeitsleistungen, die über den danach gewährten 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 die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

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/Außerkrafttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. September 2028 außer Kraft.

Anlage zu „I. Hinweise und Erläuterungen“ der Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom XX. XX 2025

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

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

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

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

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

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

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

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste

- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade

II. Neuberechnung der Fahrgeldeinnahmen

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

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

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

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

Allgemeine Vorschrift Deutschlandticket, Regionalverband Großraum Braunschweig

Anlage 3 Anhang 2

Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Niedersachsen)



Niedersächsisches Ministerialblatt

75. (80.) Jahrgang

Hannover, den 9. Dezember 2025

Nummer 600

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026)

Erl. d. MW v. 09.12.2025 – 30250-2209 –

– VORIS 93200 –

Bezug: Erl. v. 12.11.2024 (Nds. MBl. 2024 Nr. 562)
– VORIS 93200 –

1. Zweck, Rechtsgrundlage

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

1.2 Mit dieser Richtlinie werden das auf Bundesebene in § 9 RegG verankerte Vorhaben des Deutschlandtickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel finden die Regelungen des in § 9 NNVG geregelten ÖPNV-Rettungsschirms insoweit entsprechende Anwendung, als die Billigkeitsleistung auf der Grundlage der für das Jahr 2025 gewährten Leistung ermittelt wird. Im Gegensatz zur bisherigen Ausgleichssystematik wird die Leistung nunmehr pauschaliert gewährt.

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

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

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdiene 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), geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22), oder aus allgemeinen Vorschriften i. S. von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

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

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

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

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

4. Voraussetzungen

4.1 Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt.

Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen.

Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das MW.

Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem MW im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das MW von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich.

Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 % reduzieren.

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

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

4.3 Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, ggf. diese Ansprüche überschließende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden.

Die Anforderungen und die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe (Koordinierungsrat) abgestimmt und werden weiterentwickelt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets aufzuerlegen, die den vom Koordinierungsrat beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung entsprechen und zusätzlich von Teilnehmern am bundesweiten „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ (EAV-Vertrag) oder von Verkehrsunternehmen ausgegeben werden, die durch Teilnehmer am EAV-Vertrag vertreten werden. Im Falle des eigenen Verkaufs ist das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben.

Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>. Die Beschlüsse des Koordinierungsrates sind maßgebend.

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

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

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

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

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

Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 000 000 000 EUR abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 000 000 EUR an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 EUR für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 000 000 EUR für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung.

Als pauschalen Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 und 5.4.5 des Bezugserlasses für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 erhalten würde:

5.4.1 Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.4.1.1 des Bezugserlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31.12.2027, die pauschal um 2,6 % zu erhöhen sind.

5.4.2 Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31.12.2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmeaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmeaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden.

Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}] \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}] + [\text{D - Ticket 2025}] \times 1,026}{[\text{D - Ticket 2025}]}$$

Schaden 2025: bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den Nachweisen für das Jahr 2025 ergibt

Ausgleich 2026: Gesamtausgleichsbetrag gemäß Nummer 5.4

D-Ticket 2025: tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 des Bezugserlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31.12.2027, die pauschal um 2,6 % zu erhöhen sind.

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

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

5.4.3 Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.4.2 und 5.4.5 des Bezugserlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31.12.2027.

5.4.4 Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.4.3 des Bezugserlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31.12.2027.

Soweit ein Empfänger Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des § 45 a PBefG gemäß der landesrechtlich umgesetzten Bestimmungen in Nummer 5.4.3 der zwischen Bund und Ländern vereinbarten „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln“ geltend gemacht hat, ist dieser Anteil nicht Teil des für die Anteilsermittlung maßgeblichen Ausgleichs und damit des bundesweiten Gesamtausgleichsbetrages nach Nummer 5.4 und vom jeweiligen Land gesondert zu finanzieren.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4.2 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

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

Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

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

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass 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 D-TIX GmbH & Co. KG gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats.

6.4 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.3 sind zu verpflichten, bis zum 31.03.2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

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

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.4.2 beizufügen.

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

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

6.5 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

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

6.6 Der nach dieser Richtlinie gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 4.3 und 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Verfahren

7.1 Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist von Empfängern nach Nummer 3.1 für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet bis zum 30.09.2026 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten.

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

7.3 Der Antrag ist formlos elektronisch zu stellen.

7.4 Die Empfänger nach Nummer 3.1 erhalten auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet, erstmals im Januar.

Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 09.01.2026 zu stellen.

Bis zum 31.01.2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Diesem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet beizufügen.

Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV-Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht dem Einnahmeaufteilungsverfahren zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 % führt, können auf Antrag des Empfängers nach Nummer 3.1 angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden.

Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 % des an die Empfänger nach Nummer 3.1 für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 % des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025.

Die Beträge werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt.

Im Fall der Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 6.3 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet eines Empfängers nach Nummer 3.1 oder 3.2 an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Billigkeitsleistungen, die über den danach gewährten Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind von den Empfängern nach Nummer 3.1 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 die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

7.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

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

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erl. tritt am 01.01.2026 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2028 außer Kraft.

An die
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An
die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen
die Region Hannover
den Regionalverband Großraum Braunschweig
den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) – Landesgruppe Niedersachsen/Bremen –
den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Anlage 4

Regelungen zur Einnahmeaufteilung

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

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

Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“

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

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

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

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

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

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