



Amtsblatt

für den Landkreis Aurich

Herausgeber: Landkreis Aurich, Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Nr. 21

Dienstag, 21. Mai

2024

I N H A L T:

A. Bekanntmachungen des Landkreises Aurich

Allgemeinverfügung – Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ des Landkreises Aurich über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr..... 351

A. Bekanntmachungen des Landkreises Aurich

Fassung: 19.04.2024

Allgemeinverfügung

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

des Landkreises Aurich

über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)², § 4 Abs. 1 Nr. 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)³, § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG)⁴ sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Landkreis Aurich die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im ÖPNV 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 Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 9) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziffern 2.1 und 2.2 anzuerkennen (im Folgenden „Tarifanerkennung“ bzw. „Tarifanerkennungspflicht“) und zu kontrollieren. Zudem haben die Verkehrsunternehmen grundsätzlich einen Nachweis zu erbringen, dass sie ernsthafte Bemühungen zur Einführung des Vertriebs des Deutschlandtickets unternommen haben. Eine Befreiung von dieser

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 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).

³ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz, verkündet als Art. 1 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. 1995, S. 180), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 02.03.2017 (Nds. GVBl. S. 53).

⁴ 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).

Nachweispflicht kann dadurch erlangt werden, dass das jeweilige Verkehrsunternehmen den entsprechenden Nachweis erbringt oder das Deutschlandticket tatsächlich vertreibt.

Die Tarifierkennung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket vom 18. Januar 2024 (**Anlage 2**), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem nach Nr. 4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket und Nr. 4.3 der Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024 berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket für das Jahr 2024 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben gemäß dem Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) (**Anlage 5**). Soweit ein Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Verkehrsunternehmen, wenn das Unternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket 2024 entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach der Nds.-Richtlinie Deutschlandticket 2024 erhalten.

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

Die Umsetzung des Deutschlandtickets entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten (**Anlage 4**). Werden Kosten für die Ertüchtigung von Kontrollinfrastruktur im Sinne von Nr. 5.4.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 in Ansatz gebracht, ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, diese mindestens drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen (vgl. Nr. 6.2 der Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2023).

- 2.2 Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Landkreis Aurich – 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. Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften⁵

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. die Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben, vgl. Ziff. 4.3 **Anlage 3**, sowie ggf. weitergehende Pflichten aus dem Fördermittelbescheid der LNVG, soweit diese sachlich vom Erlösverantwortlichen zu beachten sind, siehe **Anlage 1**).

4. Ex ante-Ausgleich

4.1 Die Verkehrsunternehmen haben nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile. 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 Landkreis Aurich mit den dieser allgemeinen Vorschrift unterworfenen Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden können, nach diesen Grundsätzen zu regeln.

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

4.3 In Bezug auf die Ermittlung der Höhe des ex ante-Ausgleichs gelten die Nrn. 5.4.1 bis 5.4.8 der Nds.-Richtlinie Deutschlandticket 2024 für das Jahr 2024.

4.4 Für vollständig neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte des Jahres 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Soll-Einnahmen ausnahmsweise die Nutzung von Ist-Daten des Jahres 2023 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur

⁵ Zum Zeitpunkt des Erlasses dieser allgemeinen Vorschrift besteht als allgemeine Vorschrift im Landkreis Aurich die Satzung zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr im Gebiet des Landkreises Aurich, in Kraft getreten am 01.01.2017.

Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden.

- 4.5 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 Landkreises Aurich oder Dritter, die für das Verkehrsunternehmen Geltung beanspruchen.
- 4.6 Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben, ist sicherzustellen, dass ein ex ante-Ausgleich für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt wird. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvorgaben und der hierfür gewährte ex ante-Ausgleich im Rahmen der Nachweisführung (dazu Ziffer 6) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.
- 4.7 Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften erbracht werden, ist der ex ante-Ausgleich zunächst für die Anwendung der gesetzlichen Tarifvorgaben (z.B. SGB IX), sodann für die Festlegung des Höchsttarifs im Ausbildungsverkehr (z.B. § 7a NNVG) im Gebiet des Landkreises Aurich und zwingend als nächster Berechnungsschritt für die Anwendung des Deutschlandtickets zu ermitteln; sofern vorgesehen, sind als letzter Schritt freiwillige Ausgleichsleistungen des Landkreises z.B. Anwendung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste, zu berechnen.
- 4.8 Zudem müssen die betreffenden Verkehrsunternehmen von bedarfsabhängigen Verkehren angesichts der zu erwartenden höheren Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets mit einem höheren Defizit durch nicht kostendeckende Fahrgelderträge rechnen, das wegen der begrenzten Ausgleichsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglicherweise nicht ausgeglichen werden kann.
- 4.9 Der Landkreis Aurich 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 Nds.-Richtlinien Deutschlandticket 2024 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen vorzunehmen und der Ausgleich auf den Wert des finanziellen Nettoeffektes 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 2023 berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.
 - 5.1.2 In Bezug auf die Ermittlung der Erträge gilt: Das Verkehrsunternehmen ist zur Anwendung des bundesweiten Clearingverfahrens zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom (Beschluss vom 20.03.2023) (**Anlage 5**) verpflichtet. Zugleich erkennt das Verkehrsunternehmen etwaige Regelungen der Einnahmenaufteilung des VEJ-Tarifs in der jeweils gültigen Fassung an.
 - 5.1.3 Ungeachtet der Geltung dieser allgemeinen Vorschrift für das gesamte Gebiet des Landkreises Aurich richtet sich die ex post-Kontrolle jeweils nach

den unterschiedlichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und allgemeinen Vorschriften, die innerhalb des Landkreises bestehen; das bedeutet, dass die Erlöse aus dem Verkauf des Deutschlandtickets in dem jeweiligen Gebiet des Landkreises Aurich in dessen Trennungsrechnung zu berücksichtigen sind.

5.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen.

Die ex post-Kontrolle wird wie folgt gewährleistet:

- 5.2.1 Im Falle wettbewerblich oder direktvergebenen vergebenen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Leistungen des ÖPNV nach dem Nettoprinzip erfolgt die ex-post-Kontrolle zumindest einmal während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.
- 5.2.2 Im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre erfolgt die ex post-Kontrolle jährlich über die bereits bestehende allgemeine Vorschrift Regionalbus (für Jedermann und Auszubildende). Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifierkennung des Deutschlandtickets nach Ziffer 4.1 im Sinne von 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.

Das Verkehrsunternehmen stellt die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen umfassend zur Verfügung und ermöglicht so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation. Ein höherer Gewinn kann im Einzelfall überdies als angemessen akzeptiert werden, wenn die Verkehrsdienste in einem Genehmigungsverfahren erteilt wurden und das Verkehrsunternehmen nachweist, dass es über die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder der Genehmigung, ohne Betrachtung der Corona-geprägten Jahre 2020 bis 2022, eine höhere Umsatzrendite mit den zugrundeliegenden Verkehrsdiensten erzielt hätte. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch den Landkreis Aurich oder dessen Beauftragten zugänglich gemacht werden (vgl. Ziffer 5.5). Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifierkennung in Bezug auf das Deutschlandticket entsprechend Ziffer 4 bis zum 10.03.2026 vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen.

Sollte im Einzelfall dennoch eine Überkompensation festgestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen 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 EU-Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01)⁶ zu

⁶ 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).

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 Verkehrsunternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des ex ante-Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Dies gilt insbesondere auch für die Erstellung der Prognoserechnung gemäß Ziffer 7.2.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dass sichergestellt wird, dass gemäß **Anlage 5** die Fahrausweisverkäufe an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.
- 6.3 Vorzulegen sind für das Jahr 2019 sowie für das jeweils abzurechnende Jahr (2024) bis zum 10.03. des zweiten dem abzurechnenden Jahr folgenden Kalenderjahres (2026):
- vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen verkauften oder dem Verkehrsunternehmen zugeschickten 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 Verkehrsunternehmen anwendet.
 - vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen erzielten Tarifeinnahmen differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Verkehrsunternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen.
 - soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung bis zum 10.03. des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt.
 - die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt.
 - Nachweise über die erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen.
 - Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des

Deutschlandtickets und des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist.

- Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 4.2 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten.

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

6.5 Der Landkreis Aurich kann die von dem Verkehrsunternehmen 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 Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

6.6 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Deutschlandticket 2024 diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Aurich getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

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

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 Landkreis Aurich dem Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen auf Grundlage der Prognoserechnungen gemäß Ziffer 7.2 für die aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zu erwartenden Mindereinnahmen von mindestens 90 Prozent in mehreren Teilzahlungen.

7.2 Zur Ermittlung der Höhe der Abschlagszahlungen gemäß Ziffer 7.1 bezogen auf das Jahr 2023 erstellt der Landkreis Aurich auf der Grundlage der von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten gegenüber dem Landkreis im April die ersten Prognoserechnungen nach der in Ziffer 5.4.1.1 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2023 vorgegebenen Systematik auf der Grundlage des ggf. vom Land bereitgestellten Onlineportals. Weitere Prognoserechnungen sind auf Grundlage der gemäß Ziffer 6.2 zu meldenden Verkaufsdaten auf entsprechende Anforderung von Verkehrsunternehmen zu erstellen; hierzu sind die zu meldenden Verkaufsdaten zu aktualisieren und entsprechend zu begründen. Der Landkreis Aurich entscheidet auf dieser Basis über

eine erforderliche Anpassung der Abschlagszahlungen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Prognoserechnung notwendigen Daten rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

- 7.3 Die endgültige Ermittlung des ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Ziffer 7.1. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

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

8.1 Der Landkreis Aurich 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 Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, 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 den Kreistag nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises Aurich eingestellt.

9.2 Diese allgemeine Vorschrift gilt nach Maßgabe der bundesrechtlichen Vorgaben ab dem 01.05.2023 und entsprechend der hier definierten Standards.

9.3 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 30.06.2024 außer Kraft. Sie kann durch allgemeine Vorschrift verlängert, geändert oder aufgehoben werden.

9.4 Der Landkreis Aurich 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.

Begründung

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene zu einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement einzuführen. Die Einführung des Deutschlandtickets ist zum 1. Mai 2023 erfolgt. In der Umsetzung arbeiten Bund, Länder, kommunale Spitzenverbände und Unternehmensverbände eng zusammen. Bund und Länder stellen für das Deutschlandticket ab 2023 jeweils 1,5 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Hierzu passt der Bund das Regionalisierungsgesetzes (RegG)⁷ an. Bund und Länder haben sich weiterhin darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 entstehen, werden je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Auch in den Folgejahren wollen Bund und Länder gemeinsam vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und Zuschüsse sichergestellt wird. Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des und stellt einen Baustein für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr dar. Daneben soll mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt werden.

Auf dieser Grundlage haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln 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. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen. Diese Umsetzung erfolgte für das Land Niedersachsen durch die Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024 vom 12.12.2023⁸ in der **Anlage 3** (im Folgenden: Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024).

Den Aufgabenträgern obliegt es, 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.

Um eine rechtzeitige Umsetzung des Deutschlandtickets im ÖPNV in seinem Zuständigkeitsgebiet zum 30. September 2023 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt der Landkreis Aurich vor diesem Hintergrund eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Allgemeinverfügung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Aurich tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie einen

⁷ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107).

⁸ Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024) (Nds. MBl. Nr. 48/2023, S. 1118 – 1121).

Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 sowie die Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024. Hierdurch werden die Vorgaben des RegG bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Aurich umgesetzt.

Der finanzielle Ausgleich erfolgt nach Nr. 2 Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2024 in der Form von Billigkeitsleistungen an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Mai bis Juni 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

Ein solcher Ausgleich wurde im Landkreis Aurich bereits vorläufig durch die LNVG an Verkehrsunternehmen gewährt durch den Bescheid bezüglich Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen - 1. Abschlagszahlung in der **Anlage 1** (im Folgenden: Bewilligungsbescheid LNVG).

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach der öffentlichen Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Postfachanschrift: Postfach: 2467, 26014 Oldenburg, Hausanschrift: Schloßplatz 10, 26122 Oldenburg, schriftlich, in elektronischer Form nach § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden.

Anlagen

- Anlage 1:** Bescheid der LNVG bezüglich Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen - 1. Abschlagszahlung (Bewilligungsbescheid LNVG vom 18. Januar 2024)
- Anlage 2:** Tarifbestimmungen Deutschlandticket 2024, Anlage zum Bescheid der LNVG vom 18. Januar 2024
- Anlage 3:** Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024) Erl. d. MW v. 12. 12. 2023 — 30250-2209 — — VORIS 93200 —, veröffentlicht im Niedersächsischen Ministerialblatt (Nds. MBl. Nr. 48/2023, S. 1118 – 1121)
- .
- Anlage 4:** Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets entsprechend der Regelungen von Bund und Ländern in der jeweiligen aktuellen Fassung
- Anlage 5:** Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung)

Anlage 1



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

Landkreis Aurich
Postfach 14 80
26584 Aurich

Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Telefon 05 11/5 33 33-0
Telefax 05 11/5 33 33-299
info@lnvg.de
www.lnvg.de

Versand nur per E-Mail

Unser Zeichen:
F6.1800 – 6468

Kontakt:
deutschlandticket@lnvg.nieder-
sachsen.de

Datum:
18.01.2024

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

- 1. Abschlagszahlung

Anlage: Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket (Stand vom 11.12.2023)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist ein gemäß §§ 8 und 8a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom Land Niedersachsen beliehenes Unternehmen. Sie wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) beauftragt, Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket in Niedersachsen zu bewilligen, Zahlungen anzuweisen und die Verwendung ausgezahlter Mittel zu kontrollieren.

Auf Grund Ihrer Teilnahmeerklärung bewilligen wir Ihnen vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend den tatsächlichen nicht gedeckten Ausgaben und der dem Land zur Verfügung stehenden Mittel für das Jahr 2024 eine erste Abschlagszahlung für den Monat Januar in Höhe von

164.844,48 Euro.

Der Betrag wird auf das von Ihnen zur Einzahlung der Mittel nach §§ 7 ff. NNVG bestimmte Konto überwiesen. Die Zahlungen werden in dieser Höhe bis auf Weiteres monatlich fortgesetzt.

Geschäftsführung:
Carmen Schwabl (Sprecherin)
Christian Berndt

Amtsgericht Hannover HRB 55167
USt-IdNr. DE811 920 801

Deutsche Bank Hannover
IBAN DE48 2507 0070 0014 7298 00
BIC (Swift) DEUTDE2HXXX

HypoVereinsbank Hannover
IBAN DE17 2003 0000 0020 1646 61
BIC (Swift) HYVEDEMM300

I. Nebenbestimmungen

1. Zweck

1.1 Dieser Bescheid legt die Regelungen für das Deutschlandticket im Angebotszeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 fest. Die hier aufgestellten Regelungen gelten (vorbehaltlich eines Änderungsbescheids) auch für die folgenden Abschläge und die Endabrechnung.

1.2 Die Mittel sind zweckbestimmt zum Ausgleich von nicht gedeckten Ausgaben von erlösverantwortlichen Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen im ÖPNV, einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), im Zusammenhang mit der Anwendung des Deutschlandtickets für den Angebotszeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 in Niedersachsen.

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

2.1 Ausgleichsfähig sind Ausgaben, die aufgrund des Deutschlandtickets nicht durch Einnahmen gedeckt werden können und damit einen Nachteil darstellen.

Es sind nur Ausgaben ausgleichsfähig, für die nach diesem Bescheid ein Ausgleich vorgesehen ist. Gegenstand der Billigkeitsleistung sind Fahrgeldausfälle (Nr. 5.4.1 dieses Bescheids), Erstattungs- ausfälle beim Transport schwerbehinderter Menschen (Nr. 5.4.2), Ausfälle durch die Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften (Nr. 5.4.3) sowie Ausgaben für Vertriebs- mehraufwand (Nr. 5.4.4).

2.2 Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass insbesondere erhöhte Ausgaben für zusätzlich angebotene Betriebsleistungen oder Kapazitätsausweitungen (z. B. in Form von Ausgaben für Investitions-, Personal- und Treibstoffmehraufwand oder zusätzliche Waggons) nicht ausgleichsfähig sind. Nicht ausgleichsfähig sind ferner Ausgaben, die für Angebote außerhalb des Anwendungsbereichs der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets (vgl. Anlage) aufgebracht werden. Ausgezahlte Mittel dürfen folglich nicht in Angebote außerhalb des öffentlichen – d.h. dem allen Nutzern bzw. Nutzergruppen freistehenden - Personennahverkehrs fließen.

Zum ÖPNV gehört nach den Tarifbestimmungen grundsätzlich die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen i. S. des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie mit Kraftfahrzeugen im Linien- nahverkehr nach den §§ 42 und 44 PBefG. Liniennahverkehre nach § 43 PBefG fallen insoweit unter den Geltungsbereich, sofern sie gemäß § 2 Abs. 4 PBefG allgemein zugänglich sind.¹ (siehe Abschnitt 2 der Tarifbestimmungen).

Nicht ausgleichsfähig sind damit Ausgaben für z. B. nicht allen Nutzern zugängliche freigestellte Schülerverkehre oder auch Werks- und Mietomnibus- bzw. Mietwagenverkehre.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1 Sie können **eigene nicht gedeckte Ausgaben** unter den Voraussetzungen der Nr. 5.4 gegenüber der LNVG geltend machen und die Mittel zur Kompensation der eigenen finanziellen Nachteile bzw. Aufwendungen verwenden.

¹ Dies würde eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste voraussetzen.

3.2 Sie können ausgleichsfähige nicht gedeckte Ausgaben 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 Aufgabenträgerstatus - Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, gegenüber der LNVG geltend machen (im Folgenden „Kommunen nach Nr. 3.2“ genannt).

Auch diese Billigkeitsleistung ist entsprechend Nr. 5.4 für diese Kommunen zu berechnen. Hierfür ausgezahlte Mittel sind weiterzuleiten und für finanzielle Nachteile und Aufwendungen nach den Regelungen dieses Bescheids zu verwenden.

4. Weiterleitung an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen, Einnahmeverteilung

4.1 Soweit Sie oder die Kommunen nach Nr. 3.2 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, sind die empfangenen Billigkeitsleistungen an die das **wirtschaftliche Risiko** tragenden – **insbesondere eigenwirtschaftlichen - Verkehrsunternehmen** in entsprechender Anwendung der Nr. 5.4 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften (AV) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiterzuleiten.

Auch **Bürgerbusvereine** sind Verkehrsunternehmen und ihre nicht gedeckten Ausgaben im ÖPNV können über diesen Weg ausgeglichen werden. Dies gilt aber auch hier nur soweit, wie die Vereine das wirtschaftliche Risiko für die nach diesem Bescheid ausgleichsfähigen Ausgaben tragen.

Es ist aus Sicht des Landes vertretbar, Ausgleichsleistungen an ehrenamtlich fahrende Bürgerbusvereine nicht als Beihilfe i. S. v. Art. 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) anzusehen und folglich kein EU-Beihilferechtfertigungsinstrument (insb. ÖDA oder AV) heranzuziehen.² Allerdings müssen auch gegenüber den Vereinen die Vorgaben dieses Bescheids und die Anwendung des Deutschlandtickets verbindlich gemacht werden, wenn Billigkeitsleistungen zum Ausgleich eingesetzt werden sollen. Es müssen dazu mindestens Billigkeitsleistungs- oder Zuwendungsbescheide- bzw. -Verträge geschaffen oder bestehende Rechtsgrundlagen (z. B. übliche Kooperationsverträge) ergänzt werden.

4.2 Sie und die Kommunen nach Nr. 3.2 können alternativ miteinander vereinbaren, dass ein Ausgleich an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen unmittelbar durch Sie unter Wahrung der beihilferechtlichen Voraussetzungen erfolgen soll.³

² Wenn Vereine nur sehr lokal operieren, ohne Gewinnerzielungsabsicht und ehrenamtlich tätig sind und für kommerzielle (eigenwirtschaftliche) Anbieter uninteressante Angebotslücken ausfüllen, wird die Zahlung vrsl. nicht zu einer (potentiellen) zwischenstaatlichen Handelsbeeinträchtigung oder Wettbewerbsverzerrung führen und damit nicht den Beihilfetatbestand erfüllen.

³ Ein Landkreis (LK) und seine Mitgliedskommune könnten z. B. vereinbaren, dass das kommunale Verkehrsunternehmen direkt über den LK seinen Ausgleich erhalten soll. Antragstellung, Mittelweiterleitung und Verwendungsnachprüfung liefern über den LK. Die Gemeinde müsste als zuständige Behörde die gemeinwirtschaftlichen Pflichten über ÖDA oder AV auferlegen und für eine Überkompensationskontrolle Sorge tragen.

Sie müssen dafür Sorge tragen, dass innerhalb der Weiterleitungsbeziehungen sichergestellt ist, dass die maßgeblichen Bestimmungen dieses Bescheides und eventueller Ergänzungsbescheide auch den von Ihnen unmittelbar unterstützten Verkehrsunternehmen, den Kommunen nach Nr. 3.2 und den von den Kommunen nach Nr. 3.2 im Weiterleitungsverhältnis unterstützten Verkehrsunternehmen auferlegt und von den Beteiligten umgesetzt werden. Dazu müssen Sie entsprechende Vorgaben machen.⁴

4.3 Alle Erlösverantwortlichen müssen an der **bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung** für das Deutschlandticket teilnehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitstellen, bestehende Einnahmensprüche vollumfänglich geltend machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abgeben.

D.h. wenn die Einnahmen aus dem Vertrieb des Deutschlandtickets den Nachteilsausgleich gemäß der in diesem Bescheid aufgestellten Finanzierungstatbestände übersteigen, so ist die **Überzahlung zu erstatten** und der Überzahlungsbetrag zum Ausgleich der Nachteile anderer Erlösverantwortlicher im Zuständigkeitsbereich zu verwenden.

Würde z. B. ein erlösverantwortliches Verkehrsunternehmen in Ihrer Zuständigkeit überzahlt, so müssen Sie die Mittel einfordern und für Ihre eigenen nicht gedeckten Ausgaben bzw. die von Kommunen nach Nr. 3.2 oder anderen erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen verwenden. Im Fall, dass Einnahmen die nicht gedeckten ausgleichsfähigen Ausgaben aller Erlösverantwortlichen übersteigen und es zu einer Gesamtüberzahlung kommt, sind die Mittel an das Land zurückzuerstatten.

Sie sind verpflichtet sicherzustellen, dass die **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“ geforderten Daten fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete **Einnahmeaufteilungsverfahren- Clearingstelle** gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen (Prognose) einschließlich tariflicher Fortschreibung gemäß dieser Richtlinie erfolgt einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20.02.2024. Die Meldung ist erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

Die Verpflichtung ist in Weiterleitungsverhältnissen Kommunen nach Nr. 3.2 und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen aufzuerlegen.

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Einflüsse auf Tarifverbundorganisationen genutzt werden, um auch über diese Stellen erforderliche Daten sammeln und bereitstellen zu lassen und die Einnahmeaufteilung sicherzustellen.

⁴ Um eine gemeinsame Grundlage zu schaffen, ist es sinnvoll, diesen Bescheid an die Kommunen nach Nr. 3.2 weiterzuleiten.

4.4 Die Anforderungen und die **Tarifbestimmungen** für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche abgestimmt und werden weiterentwickelt.

Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind Sie verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass in Ihrer Zuständigkeit und in der der Kommunen nach Nr. 3.2 die Tarifbestimmungen in ihrer **jeweils aktuellen Fassung** von den Verkehrsunternehmen angewendet werden.

In der **Anlage** finden Sie die aktuelle Fassung der **Tarifbestimmungen (Stand Beschluss des Koordinierungsrates vom 11.12.2023)**. In dem Text werden die bisherigen Änderungen kenntlich gemacht.

Mittel können zurückbehalten, gekürzt oder zurückgefordert werden, sollten die Tarifbestimmungen nicht oder unzulänglich Anwendung finden.

Ferner stehen diese Tarifbestimmungen unter dem Vorbehalt der Änderung für den Fall, dass diese Bestimmungen deutschlandweit geändert, ergänzt oder präzisiert werden.

Im Falle des Verkaufs des Deutschlandtickets ist das Ticket unter der Bezeichnung Deutschlandticket zu vertreiben.

Hinweis: Sie müssen insbesondere dafür Sorge tragen, dass keine **unzulässig kurzen Kündigungsfristen** angeboten werden (Verstoß gegen Abschnitt 3 der Tarifbestimmungen). In diesen Fällen können sich die Kunden später vom Vertrag lösen und müssen nicht den Folgemonat mitbezahlen. Somit gehen Einnahmen verloren, was zu einem höheren Defizit ausgleich für Bund und Land und damit zu einem Schaden führt. Daher wurde auf Bund- und Länderebene vereinbart, dass Unternehmen, die abweichend von den Tarifbestimmungen auch Kündigungen nach dem 10. eines Monats zum Monatsende zulassen, dies zu unterlassen haben. Sie und die Kommunen nach Nr. 3.2 müssen dies von den Unternehmen einfordern. Bei Fortbestehen des Verstoßes muss für den Folgemonat dennoch der volle Ticketpreis als Einnahme in die Ausgleichsberechnung eingestellt werden.

4.5 Maßgebend für die Anwendung des Deutschlandtickets sind die Beschlüsse des **Koordinierungsrats**.⁵ Dieses Gremium schreibt insbesondere die Tarifbestimmungen, die Bestimmungen zum Einnahmenaufteilungsverfahren und die Ausgleichsparameter fort.

Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen sowie die sonstigen Beschlüsse zur Umsetzung des Deutschlandtickets werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht:

<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>.⁶

⁵ Die Bestimmungen werden in dieser Bund-Länder-Arbeitsgruppe fortentwickelt. **Grundsatzentscheidungen** (wie z. B. über den Ticketpreis) können zudem im durch die Ministerpräsidentenkonferenz, die Verkehrsministerkonferenz und durch einen für das Deutschlandticket eingerichteten Lenkungskreis der Staatssekretäre der Verkehrsministerien getroffen werden. Es existieren auf Bund/Länder-Ebene zudem weitere zuarbeitende Unterarbeitsgruppen, die sich auch bei der Anwendungspraxis abstimmen. Für die Entwicklung und Fortschreibung der in diesem Bescheid festgelegten Finanzierungstatbestände ist die Unterarbeitsgruppe Finanzierung zuständig.

⁶ Dort finden Sie neben den **Tarifbestimmungen** selbst und den „**Festlegungen zu den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket**“ (d.h. Anwendungsbestimmungen) den unter Nr. 4.3 erwähnten **Beschluss zur Zusage der Einnahmen (Clearingverfahren)** sowie die **Verfahrensbeschreibung zur Datenmeldung für das Clearingverfahren**. Üblicherweise werden die aktuellen Beschlussfassungen bereitgestellt und darin die Anpassungen durch Änderungsbeschlüsse kenntlich gemacht.

5. Ermittlung der Billigkeitsleistung

5.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung (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 an Aufgabenträger und Kommunen bzw. eines Zuschusses im Weiterleistungsverhältnis an Verkehrsunternehmen gewährt.

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

5.4.1 Ausgleich von Einnahmenausfällen

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB [BBDB], Deutschlandtarif [DT]) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen (Ist-Einnahmen) der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nrn. 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfängern bzw. erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung, Abrechnung und Nachweisführung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1 Berechnung der Soll-Einnahmen

a) Grundsatz

Die um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind wie folgt zu berechnen:

Die Anzahl der im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 ist zu multiplizieren mit den Preisen im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024, die für diese Kartenart und für einen entsprechenden Gültigkeitszeitraum genehmigt wurden (d.h. Stückzahl je Kartenart und Preisstufe im Referenzzeitraum 2019 * Preis je Kartenart und Preisstufe im Angebotszeitraum 2024).

a1) Preisanpassungen

Preisanpassungen, die ab dem 01.01.2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen⁷ gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.

⁷ Die Vorgabe „im Wesentlichen gleichmäßig“ erlaubt, dass die Anpassung von Einzeltarifen weiterhin einem bereits in der Vergangenheit bestehenden Turnus folgt, bei dem – anders als beim sonstigen Tarifsortiment – längerfristig keine Anpassung erfolgt (z. B. erst alle 2 Jahre), dann jedoch im größeren Umfang.

D.h. auch nach Einführung des Deutschlandtickets können in Folge des dadurch entstehenden Attraktivitätsverlusts nicht mehr nachgefragte Tarife fortgeschrieben, insbesondere auch erhöht, werden. Die angepassten Preise werden Grundlage der Hochrechnung in der Soll-Einnahmenberechnung.

Dadurch sollen in der Preisgestaltung berücksichtigte Produktionskostensteigerungen abgebildet werden können. Die Fortschreibungsmöglichkeit wird jedoch dergestalt begrenzt, dass die Preisanpassung auch die noch marktgängigen Tarife (z. B. Bartarife, Einzel-, Tages- und Wochentickets) erfassen muss.

Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Buchstabe a) Absatz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend.

D.h.: wurde z. B. zwischen den Referenzzeiträumen ein Tarif umgestellt, so dass mangels Vergleichbarkeit für die Hochrechnung nicht auf aktuelle Preise in 2024 zurückgegriffen werden kann, so sind die Tarifierhöhungen heranzuziehen (z. B. die Preisveränderungen anlässlich der Fahrplanwechsel 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 und 2023/2024), daraus ein Durchschnittswert zu bilden und dieser mit den Einnahmen aus 2019 zu multiplizieren (Stückzahl 2019 * Preis 2019 * Faktor entsprechend durchschnittlicher prozentualer Tarifierhöhung bis 2024).

Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15.01.2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 01.01.2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschrieben (jeweils Stückzahlen aus 2019 der aufgegebenen Tarife * Preise zum Stichtag 01.01.2023 * Faktor entsprechend durchschnittlicher prozentualer Tarifierhöhung vom 02.01.2023 bis 2024).

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 01.01.2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortzuschreiben⁸ (Stückzahl betroffene Tarife 2019 * Preis zum Stichtag 01.01.2023 * Faktor entsprechend durchschnittlicher prozentualer Tarifierhöhung vom 02.01.2023 bis 2024).

a2) Tarifdeckel

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 01.10.2023⁹ beantragten Tarif mit Stand vom 31.12.2023 um mehr als 8 %, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde gelegt werden.

⁸ Der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung. Daher wurde ein Stichtag festgelegt, ab dem Preisreduktionen und damit einhergehende freiwillige Defiziterhöhungen aus der Ausgleichsberechnung herausgehalten werden. Diese Grenzziehung findet bei Soll- und Ist-Einnahmenberechnung nach Nr. 5.4.1.2 statt.

⁹ Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass Preise zum 01.01. angehoben werden und so die Preisdifferenzen vom 31.12.2023 auf den 01.01.2024 maßgebend sind. Um zu vermeiden, dass Erlösverantwortliche nach Bekanntwerden der Tarifdeckelpläne noch im alten Jahr die Preise anheben und sie erneut in 2024 steigern, um so durch Aufsplitten in zwei Erhöhungen die Begrenzung zu umgehen, zählen Erhöhungen ab dem 01.10.2023 in der Vergleichsbetrachtung.

Zur Anwendung: Dieser Tarifdeckel greift bei der Berechnung der Soll-Einnahmen wie auch bei der Berechnung der Ist-Einnahmen.

Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 (Soll-Einnahmen) werden die Tarifierhöhungen von 2023 auf 2024 im Altsortiment nur bis zu einer Höhe von 8 % beim Ausgleich anerkannt. D.h. die Tarife können darüber hinaus erhöht werden. Die daraus erwachsenden Defizite werden aber nicht mit ausgeglichen.

Dafür müssen bei der Ist-Einnahmen-Berechnung nach Nr. 5.4.1.2 Tarifierhöhungen im Altsortiment von über 8 % nur soweit in die Ausgleichsberechnung eingestellt werden, als wären die Tarife um nur 8 % erhöht worden. D.h. die überschüssigen Einnahmen werden nicht ausgleichsmindernd eingerechnet.

Im **ersten Schritt** wird berechnet, ob der Tarifdeckel überschritten wird. Dazu wird die „durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung“ des Gesamtsortiments berechnet, d.h. es wird über alle Ticketangebote zusammen ein Prozentwert festgestellt (**siehe Beispiel¹⁰**). Wird der Prozentwert über das Gesamtsortiment nicht überschritten, so greift der Tarifdeckel nicht.

Vorbehaltlich genauerer Vorgaben der Bund-Länder-Ebene zur Anwendung, muss die Anpassung umsatzgewichtet berechnet werden, da andernfalls die wirtschaftliche Realität nicht abgebildet und ferner durch Nicht-Erhöhung kaum nachgefragter Tarifangebote die Regelung umgangen werden kann.

Nur wenn der Tarifdeckel greift, wird im **zweiten Schritt** bei der Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde gelegt, d.h. es wird hinsichtlich der Konsequenzen auf das Einzelangebot abgestellt (**siehe Fortsetzung des Beispiels¹¹**).

b) Mehr-Passagier-Faktor

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach Buchstabe a) ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 %¹² erhöht (d.h. der Betrag wird mit dem Faktor 1,026 multipliziert).

¹⁰ **Beispiel:** es wurden zwei Tickets mit je einer Preisstufe in 2019 angeboten und die Tarife für 2024 fortgeschrieben:

Ticket	Tarifierhöhung 2023 -> 2024	prozentuale Tarifierhöhung	Anteil an Gesamteinnahmen (Gewichtungsfaktor)	Berechnung
A-Ticket	2,00 € -> 2,15 €	7,5 %	70 %	$0,075 * 0,7 = 0,0525$
B-Ticket	4,00 € -> 4,50 €	12,5 %	30 %	$0,125 * 0,3 = 0,0375$
				$0,0525 + 0,0375 = 0,09 = 9 \%$

¹¹ Die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung liegt bei 9 % und der Tarifdeckel greift. Das A-Ticket wird um nur 7,5 % angehoben, was zu keinen Konsequenzen führt. Das B-Ticket fällt dagegen bei einer Steigerung von 12,5 % unter die Regelung. Hier muss mit einem **fiktiven Preis** gerechnet werden, der bei einer maximalen Steigerung von 8 % deckelt, d.h. bei $(4 * 1,08 =) 4,32$ €. Es könnten folglich bei z. B. 10.000 Verkäufen nur $10.000 * 4,32$ € = 43.200 € als Soll-Einnahmen in der Ausgleichsberechnung angesetzt werden.

¹² Langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 % p.a.). Aus Vereinfachungsgründen wird der Zinseszins-Effekt nicht berücksichtigt und eine $(1,3 \% \text{ für } 2023 + 1,3 \% \text{ für } 2024 =) 2,6 \%$ ige Erhöhung festgelegt.

c) Mehr/Minder-km-Faktor

Die nach den Buchstaben a) und b) ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung des Mehr-Passagier-Faktors sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen¹³ in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern¹⁴ im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 in Ihrem Zuständigkeitsgebiet bzw. dem Gebiet der Kommune nach Nr. 3.2 fortzuschreiben.

Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 % der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Aufgabenträgers oder der Kommune anzusetzen. Die „tatsächlich erbrachte Betriebsleistung“ meint die IST-Km.¹⁵ D.h. es ist ein Ist-Km-Vergleich für die Erlösverantwortlichen vorzunehmen, wobei die Km-Veränderungen innerhalb der Zuständigkeitsgebiete gemessen werden.

Bei einer Steigerung von z. B. 5 % werden die Einnahmen um 1,5 % erhöht (mit dem Faktor 1,015 multipliziert), bei einer Minderung von z. B. 5 % um 1,5 % gesenkt (Faktor 0,985).¹⁶

d) Nachfragefaktor

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonnenten nach Einnahmeaufteilung in Niedersachsen zum 31.01.2025 die Gesamtzahl der Abonnenten zum 30.04.2023 um mehr als 10 %, sind die nach den Buchstaben a) bis c) ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 % hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.¹⁷

D.h. bei einem landesweiten Nachfrageeinbruch von 12 % würde der aus hochgerechneten Einnahmen, Mehr-Passagier- und Mehr/Minder-km-Faktor errechnete Betrag um 7 % reduziert (Faktor 0,93). Dies würde für alle niedersächsischen Ausgleichsleistungen greifen.

¹³ Anders als im Abrechnungszeitraum 2023 wurde für 2024 der Rechenweg klargestellt: hochgerechnete Einnahmen 2019 * Mehr-Passagier-Faktor * Mehr/Minder-km-Faktor.

¹⁴ Um zu vermeiden, dass unzulässiger Weise Kapazitätsausweitungen finanziert werden, führen zusätzliche Waggons nicht zu zusätzlichen Km.

¹⁵ Die Ist-Km müssen zwingend erhoben werden. Bei z. B. alternativen Bedienformen im ÖPNV, die bisher nur nach Fahrten abgerechnet wurden, muss eine Buchführung eingeführt werden. Fahrleistungen im Schienenersatzverkehr sind maximal mit den Zugkilometern der ersetzten SPNV-Leistung zu berücksichtigen.

¹⁶ Der Faktor berücksichtigt, dass Mehr- bzw. Minderleistungen im Vergleich zum Referenzzeitraum i.d.R. zu Mehr- bzw. Mindereinnahmen führen, d.h. zu einem vrs. höheren bzw. geringeren ausgleichsfähigen Einnahmedefizit. Wie bereits im ÖPNV-Rettungsschirm können für Verkehrsangebote, die im Referenzzeitraum 2019 noch nicht existierten, keine Vergleichseinnahmen angesetzt werden. Anders als im Rettungsschirm führt der Faktor jedoch dazu, dass die Km aus seit 2020 zusätzlich hinzugekommenen Angeboten zur Hochrechnung der Einnahmen aus 2019 existenten Bestandsverkehren herangezogen werden und nunmehr mittelbar über diese Pauschalierung mehr Mittel fließen. D.h. die Ist-Km aus z. B. seit 2020 eingerichteten gänzlich neuen Linien werden bei der Berechnung des Differenzbetrags des jeweiligen Erlösverantwortlichen hinzugezählt und können in der Gesamtberechnung aus Mehr- und Minderleistungen zu einer Steigerung der Soll-Einnahmen und damit des Nachteilsausgleichs führen. Umgekehrt kann die Einstellung von Verkehrsangeboten zu entsprechenden Minderungen führen.

¹⁷ Aufgrund der Erörterungen mit der EU-Kommission wurde dieser Mechanismus in die Ausgleichsregelung aufgenommen, der zu einer Korrektur im Falle von generellen Nachfragerückgängen (insbesondere Pandemien) führt.

e) Aufteilung/ Zuschreibung

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

5.4.1.2 Berechnung der IST-Einnahmen

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln.

Als Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket muss der bundeseinheitlich abgestimmte Preis angesetzt werden.

Wird der Preis des Deutschlandtickets von öffentlicher Hand bezuschusst, um es vergünstigt z. B. an bestimmte Nutzergruppen abzugeben, so sind auch die Zuschüsse Teil der Einnahmen aus dem Deutschlandticket und entsprechend in der Einnahmeaufteilung mit zu melden.

Auch für **Jobtickets** und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. D.h. der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberanteil sowie sonstige öffentliche Zuschüsse sind als Einnahmen einzustellen.

Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket, insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen, ist nicht zulässig.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01.01.2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen - ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden - Preisen anzusetzen.¹⁸

Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Studierendentickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells festgesetzt wurde. Wurden diese Ticketpreise nach dem 15.01.2023 abgesenkt, so sind die tatsächlichen Preise einzubeziehen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 01.10.2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31.12.2023 um mehr als 8 %, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung von 8 % zu zahlen gewesen wären.¹⁹

¹⁸ Auch auf dieser Seite der Differenzberechnung ist der Stichtagspreis unter Berücksichtigung der Tarifänderungen im Gesamtsortiment von 2023 auf 2024 maßgebend. Preisreduktionen und damit einhergehende freiwillige Defiziterhöhungen werden so aus der Ausgleichsberechnung herausgehalten.

¹⁹ In dem **Beispiel aus Nr. 5.4.1.2 b2)** darf das Verkehrsunternehmen – trotz der Tatsache, dass es 4,50 € pro Ticket erhält – nur 4,32 € bei den Ist-Einnahmen in die Ausgleichsberechnung einstellen. 0,18 € pro Ticket würden nicht gleichmindernd angesetzt.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, den BBDB und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

Hinweis: Werden anstelle von lokalen **Schülertickets oder Sammelzeitkarten** nunmehr von den Schulträgern Deutschlandtickets erworben, so sind daraus erwachsende Einnahmeausfälle - wie bei anderen Karten - ausgleichsfähig. Der Ausgleichsbetrag wird nach der hier dargestellten Differenzmethode berechnet. Auch in diesen Fällen wird auf das hochgerechnete Einnahmehöhe des Jahres 2019 abgestellt, d.h. es wird nicht „kartenscharf“ die Differenz zwischen dem bisherigen Ticket-Preis und dem Deutschlandticket gebildet.

Ist ein Aufgabenträger gleichzeitig Träger der Schülerbeförderung und trägt er das Einnahmeausfallrisiko, so ist das durch die Mindereinnahmen verursachte Defizit als eigener Nachteil abrechenbar. Er profitiert folglich vom Deutschlandticket, weil er eine Entlastung verbuchen darf und diese Minderausgaben nicht als Einsparung gegenrechnen muss.

5.4.2 SGB-Erstattungsausfälle

Auf Basis der Einnahmen werden nach dem Sozialgesetzbuch - Neuntes Buch - (SGB IX) Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV gezahlt. Erlösverantwortliche, denen in Folge der Anwendung des Deutschlandtickets Einnahmen und damit auch Erstattungsleistungen verloren gehen, erhalten einen Ausgleich.

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nr. 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen²⁰ Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe der Nr. 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen.²¹

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, den BBDB und dem Deutschlandticket gemäß Nr.5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und gemäß Nr. 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen aus der maßgebenden Einnahmeverteilung.

5.4.3 AV-Erstattung

In der Nr. 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus AV zu berechnen.

²⁰ Die „erstattungsfähigen“ Fahrgeldeinnahmen ergeben sich aus den Bestimmungen des zuständigen Fachministeriums. Anrechenbare Verkäufe und Einnahmen für die Soll- und Ist-SGB-Erstattung nach Nr. 5.4.2 können daher von denen für die Soll- und Ist-Einnahmenberechnung nach Nr. 5.4.1 abweichen.

²¹ In 2024 wird die Veränderung des Vomhundertsatzes nicht mehr aus den nicht mehr durchführbaren Verkehrszahlungen resultieren wie z.Z. der Coronapandemie, weshalb ein Vergleich mit dem Vomhundertsatz für 2019 nicht mehr sachgerecht ist. Die Regelung wurde daher im Vergleich zum Rettungsschirm und der aus 2023 vereinfacht.

D.h. auch hier ist ein Differenzbetrag zu bilden zwischen dem hypothetischen Betrag, den ein nach AV ausgleichsberechtigtes Verkehrsunternehmen ohne Anwendung des Deutschlandtickets nach den Regelungen der AV erhalten hätte, und dem Betrag, den es bei Anwendung des Deutschlandtickets erhält.

Es besteht ein Zusammenhang zwischen Ausgleichseinbußen auf Unternehmensseite und Zahlungen der öffentlichen Hand. Sinken die anderen Ausgleichszahlungen aus AV, so sparen die Aufgabenträger eigene Mittel ein.

Ihre Einsparungen und die der Kommunen nach Nr. 3.2 sind bei Leistungen aus AV daher gegenzurechnen.

5.4.4 Vertriebsmehrkostenpauschale

Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird Ihnen und Kommunen nach Nr. 3.2 bzw. über diese den Verkehrsunternehmen, die - selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister - das Deutschlandticket vertreiben, folgende Pauschale gewährt:

- Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 € gewährt.
- Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 € gewährt.

Maßgeblich ist im **ersten Schritt** die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken der Deutschlandticket-Abonnements vor Einnahmeaufteilung. Ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag im Rahmen der Einnahmeaufteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem **zweiten Schritt** der nachfolgende Abzug vorzunehmen, um auch vor Einführung bereits vorhandene Vertriebskosten zu berücksichtigen:

Für jedes am 30.04.2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von 8 Tickets als Chipkarte vorgenommen. Für jedes Abonnement werden folglich ($8 * 1,50 \text{ €} =$) 12 € abgezogen. So soll der Bestandsvertriebsaufwand von vor der Ticketeinführung abgegrenzt werden.

Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 der *Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Niedersachsen* vom 02.05.2023 (Nds. MBl. S. 361) für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde.²²

Nach den Vorgaben der Richtlinie für 2023 werden die zum **Stichtag 30.04.2023** bei Ihnen, den Kommunen nach Nr. 3.2 oder den Verkehrsunternehmen in einem Nicht-Deutschlandticket-Abonnement gebundenen Kunden gezahlt. Abonnements sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets.

²² Siehe auch LNVG-Bewilligungsbescheid zur 1. Abschlagszahlung vom 02.06.2023 für den Angebotszeitraum 2023.

Ferner zählen Monatskarten als Abonnements, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keinerlei Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 01.05.2022 bis 30.04.2023 nachweislich an denselben Kunden verkauft wurden.²³

Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden.

Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen und führt folglich nicht zu einer Ausgleichsminderung.

Hinweise: Die Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen ist ausschließlich für das Jahr 2024 vorgesehen, da noch keine ausreichenden Anpassungen beim Vertrieb innerhalb der Branche möglich sind und nur so möglichst viele (neue) Kunden beim Deutschlandticket angesprochen werden können. **2025 ist die Berücksichtigung zusätzlicher Vertriebsaufwendungen nicht vorgesehen.** Die Vertriebskostenfinanzierung ist künftig durch eine Anpassung der Vertriebsprozesse und brancheninterne Maßnahmen zu regeln.

Die nach Nummer 5.4.4 der oben erwähnten Landesrichtlinie für 2023 gewährten Anpassungspauschalen in Form einer **Pauschale zur Umstellung der Vertriebsprozesse** i. H. v. 15 € pro Abonnement und eine **Kontrollgerätepauschale** i. H. v. 317 € pro Gerät werden in 2024 nicht mehr bereitgestellt. Die Länder versuchen gegenwärtig den Bund davon zu überzeugen, die Finanzierung von Kontrollgerätepauschalen für noch in 2023 bestellte, jedoch erst in 2024 einsatzbereite Kontrollgeräte zu erlauben. Eine Finanzierung fiel vrs. in die Endabrechnung des Jahres 2023 und damit nicht in den Regelungsgegenstand dieses Bescheids.

Nach Nr. 5.4.5 der Regelungen für 2023 waren **Minderungen von Erlösen aus Vertriebsprovisionen** erstattungsfähig. Allerdings mussten nach Nr. 5.4.6 **eingesparte oder vermiedene Provisionszahlungen** ausgleichsmindernd berücksichtigt werden. Beide Regelungen existieren für 2024 nicht mehr.

5.4.5 Ergebnis

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

²³ Die Anerkennung von Monatskarten als Abonnements im Wege dieser Bedarfsberechnung soll Tarifgebiete berücksichtigen, in denen keine länger gültigen Zeitkarten angeboten werden und insb. die Schülerbeförderung über Schülermonatskarten sichergestellt wird. Vorbehaltlich anderslautender Festlegungen auf Bund-Länder-Ebene geht die LNVG davon aus, dass vier von einem oder für einen Schüler in dem Zeitraum (nicht zwingend zeitlich zusammenhängend) gekaufte Monatskarten als ein Stichtags-Abonnement gezählt werden. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass diese Anerkennungsfiktion nicht greift, wenn im Tarifgebiet irgendeine länger gültige Zeitkarte angeboten wurde, selbst wenn sie nicht nachgefragt wird.

5.4.6 Leistungsaufteilung bei grenzüberschreitenden Verkehren

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

Die beteiligten Aufgabenträger können eine abweichende Aufteilung vereinbaren. Bei die Landes- oder Bundesgrenze überschreitenden Verkehren ist die Zustimmung der LNVG einzuholen, denn bei Vereinbarungen, die sich auf den Ausgleich auswirken, sind die Interessen des Landes zu wahren.

6. Überkompensations- und Verwendungskontrolle

6.1 Es ist zur **Vermeidung einer wettbewerbsverzerrenden Überkompensation** sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nr. 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

Das Beihilfenrecht der Europäischen Union ist entsprechend den einschlägigen Bestimmungen (insbesondere die der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007), der Auslegung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung und der Auslegung durch die EU-Kommission zu beachten.

Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, werden bei der Überkompensationsprüfung als Maßstab nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangt. Die Anforderungen an eine Überkompensationskontrolle im Rahmen des Deutschlandtickets gehen nach Absprache zwischen Bund und Ländern nicht über die des EU-Gesetzgebers hinaus.

In dem Fall, dass der Ausgleich für die Anwendung des Deutschlandtickets über eine AV geleistet werden soll, die allein diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung abdeckt, würde zur Vermeidung einer Überkompensation bzw. Vermeidung einer unzulässigen Quersubventionierung anderer Unternehmensaktivitäten Folgendes gelten: Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten (Vertriebsmehrkosten), soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. Im Hinblick auf die Vertriebsmehrkosten wird geprüft, ob die Voraussetzungen der Nr. 5.4.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind in dem Fall nach Einschätzung von Bund und Ländern nicht zwingend Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2 Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

Insbesondere in Weiterleitungsbeziehungen und bei Zuständigkeitsgrenzen überschreitenden Verkehrsangeboten ist durch Abstimmung mit den anderen Aufgabenträgern dafür Sorge zu tragen, dass dieselben nicht gedeckten Ausgaben bzw. derselbe Vertriebskostenmehraufwand nicht von mehreren Stellen, d.h. doppelt, abgerechnet und ausgeglichen werden.

6.3 Sie sind verpflichtet, bis zum **31.03.2026** die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen (**Verwendungsnachweis**).

Um sicherzustellen, dass Sie die Nachweispflicht gegenüber dem Land fristgerecht erfüllen können, müssen Sie auch aus den Weiterleitungsverhältnissen die hier geforderten Informationen einfordern und dazu angemessene Fristen für die Kommunen nach Nr. 3.2 und die Verkehrsunternehmen für deren Nachweisführung zu setzen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmearteilungen sowohl für die nach Nr. 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nr. 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers²⁴ über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 in einem Haustarif oder nach den BBDB beizufügen.

Weiterhin muss ein Nachweis über die Anzahl der Abonnenten i. S. der Nr. 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30.04.2023 und 31.01.2025 vorgelegt werden.

Der Nachweis über nicht gedeckte Ausgaben und die Mittelverwendung ist samt Belegen per Mail der LNVG an die Adresse **Deutschlandticket@lnvg.niedersachsen.de** zu übermitteln.

Vorgegebene Formulare müssen verwendet werden.

Wie im ÖPNV-Rettungsschirm sind die nicht gedeckten ausgleichsfähigen Ausgaben und Mittelverwendungen auf der Ebene der Letztempfänger abzurechnen und darzustellen.

Die LNVG kann weitere Unterlagen an- bzw. nachfordern und die Bescheinigung von weiteren Angaben durch Dritte (Wirtschaftsprüfer, Steuerberater und Rechnungsprüfungsämter) verlangen.

6.4 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nr. 5.4 hinausgehen, müssen vom Empfänger zurückgefordert werden. Dies gilt im Verhältnis des Landes zu Ihnen sowie in den Weiterleistungsverhältnissen zwischen Ihnen, Kommunen nach Nr. 3.2 und den Unternehmen.

In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

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

7. Auszahlungsprozedere, Antragstellung

7.1 Aufgrund Ihrer Teilnahmeerklärung erhalten Sie für sich selbst, die Kommunen nach Nr. 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen bis zur Antragstellung nach Nr. 7.2 in der Regel **monatliche Vorauszahlungen**.

²⁴ D.h. in der Regel ist die Bestätigung der Verbundorganisation über die Einnahmen und deren Zuschreibung als Nachweis ausreichend. Nur für Einnahmen und deren Zuschreibung aus den BBDB oder einem Haustarif wird eine Bescheinigung einer Person mit der Zulassung als **Wirtschaftsprüfer** verlangt. Das muss wegen der bundesweiten Vorgabe auch **Bürgerbusvereine** betreffen, wenn sie Einnahmen aus eigenem Haustarif erzielen. Wenn Vereine den Haustarif eines Verkehrsunternehmens (Kooperationspartner) anbieten, dann sollten die Vereinseinnahmen von dessen Wirtschaftsprüfung miterfasst werden.

Die monatlichen Vorauszahlungen werden zunächst i. H. v. jeweils 12,5 % der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung gewährt.²⁵

Die Vorauszahlungen werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt.

Das Land darf für mehrere Monate im Voraus auszahlen. Auszahlungstermine können dann übersprungen werden.

Bis zur Antragstellung nach Nr. 7.2 wird die LNVG mindestens eine **Bedarfsabfrage** durchführen und Ihnen so die Möglichkeit einräumen, Vorauszahlungen nach aktuelleren Prognosen zu erhalten.

Bei Weiterleistungsbeziehungen zu Kommunen nach Nr. 3.2 und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind die Vorauszahlungen unverzüglich weiterzuleiten. Wird seitens des Landes für mehrere Monate im Voraus überwiesen, steht es Ihnen frei, monatlich zu überweisen.

Ziel ist eine zuverlässige Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen.

Die **erste Vorauszahlung** wird Ihnen nach Erhalt dieses Bescheids und für den Monat Januar überwiesen.

Die Zahlungen werden in dieser Höhe oder entsprechend einer Neufestsetzung nach Bedarfsabfrage für die Folgemonate fortgesetzt.

7.2 Ein konkretisierter Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum **30.09.2024** zu stellen.

Der Antrag hat eine Prognose der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 genannten Berechnungsmethode für den Angebotszeitraum in 2024 zu enthalten.

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

Der Antrag ist formlos elektronisch an **Deutschlandticket@lnvg.niedersachsen.de** zu stellen.

Die LNVG kann ein Formular vorgeben.

Auf Basis dieser deutschlandweiten Abfrage soll auch der Mittelbedarf für das Folgejahr prognostiziert werden. Die Daten sind folglich wichtig für die Frage nach der Fortsetzung des Deutschlandtickets, dessen Finanzierung und die Festlegung des Ticketpreises.

Wird kein konkretisierender Antrag zum 30.09.2024 gestellt, werden die weiteren Zahlungen eingestellt.

8. Hinweise

8.1 Es wird auf die Subventionserheblichkeit der Angaben und Unterlagen und die Strafbarkeit des **Subventionsbetruges nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB)** hingewiesen. Eine Strafbarkeit kann auch durch einen Verstoß gegen Offenbarungspflichten begründet werden (§ 3 Subventionsgesetz - SubvG).

Subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 StGB und § 2 SubvG sind die Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Erstattung und Verzinsung, Weitergewährung oder das Belassen der

²⁵ Der Betrag folgt Ihrem Antrag für 2023 aus September 2023, ggf. aktualisiert in Folge der Bedarfsabfrage aus November 2023.

Billigkeitsleistung erheblich sind. Der Empfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsstelle unverzüglich diese Tatsachen mitzuteilen (Offenbarungspflichten).

Subventionserheblich sind insbesondere die für eine Nachteilsausgleichsberechnung (samt Pauschalen) benötigten Daten. Eine subventionserhebliche Offenbarungspflicht besteht insbesondere für Ihnen gegenüber angezeigte oder von Ihnen festgestellte Überzahlungen.

Zu den subventionserheblichen Tatsachen gehören auch solche Tatsachen, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen, die unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der beantragten Zuwendung (§ 4 SubvG) vorgenommen werden.

Diese Warnung ist auch in den Weiterleitungsbeziehungen auszusprechen. Sie, die Kommunen nach Nr. 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen, haben in Zusammenarbeit mit den Verbundorganisationen dafür Sorge zu tragen, dass Verdachtsfälle zur Anzeige gebracht werden.

8.2 Sie werden darauf hingewiesen, dass eine Prüfung durch den Bundesrechnungshof, den Landesrechnungshof oder das MW oder jeweils deren Beauftragte erfolgen kann. Dieser Hinweis ist auch in den Weiterleitungsverhältnissen zu geben.

9. Auflagenvorbehalt

Dieser Bescheid ergeht in Anbetracht des oben geschilderten Fortschreibungsbedarfs unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme neuer bzw. der Änderung, Präzisierung oder Ergänzung bestehender Auflagen, sofern die bisher verfügbaren Bestimmungen nicht zur Umsetzung der Ausgleichszwecke oder zur Kontrolle einer zweckentsprechenden Mittelverwendung ausreichen. Es besteht die Möglichkeit die Ausgleichstatbestände zu präzisieren, wenn insbesondere neue Bund-Länder-Gremienentscheidungen dies vorsehen, um eine deutschlandweit möglichst einheitliche Anwendung sicherzustellen.

II. Begründung

Diese Bewilligung erfolgt gemäß § 53 LHO. Sie folgt ferner den Vorgaben der *„Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Niedersachsen“ (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2024), Erl. d. MW v. 12. 12. 2023 — 30250-2209 — VORIS 93200.*

Mit dieser Richtlinie wird das auf Bundesebene in § 9 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) verankerte Vorhaben des Deutschlandtickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel finden weiterhin die Instrumente des in § 9 NNVG geregelten sog. „ÖPNV-Rettungsschirms“ entsprechende Anwendung.

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.

Ein Ausgleich aller nicht gedeckten Ausgaben nach den oben genannten Ausgleichsparametern wird von Landesseite angestrebt. Ein Rechtsanspruch auf die Bewilligung von Billigkeitsleistungen besteht jedoch nicht. Die Billigkeitsleistung wird als freiwillige Leistung ohne Rechtsanspruch gewährt. Die LNVG entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel über die Billigkeitsleistungen.

Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt (**Überzahlung**), hat die LNVG eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistungen im Rahmen der insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel vorzunehmen. § 9 Abs. 5 RegG sieht zudem die Möglichkeit einer nachträglichen Umverteilung der vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel im Wege einer Endabrechnung unter den Ländern vor. Sollten die Länder jedoch von der Möglichkeit Gebrauch machen und eine Überzahlung Niedersachsens festgestellt werden, so können Erstattungsforderungen Ihnen gegenüber die Folge sein.

Die Billigkeitsleistungen werden daher aus mehreren Gründen vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend den tatsächlichen ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben und der final vorhandenen Mittel bewilligt und in Abschlägen und ggf. einer Schlussüberweisung ausgezahlt. Vor dem Hintergrund ist es ratsam, in Ihren Weiterleitungsbeziehungen gleichfalls nur vorläufig und unter Vorbehalt auszusahlen.

Fragen zu diesem Bescheid richten Sie bitte per Mail an **Deutschlandticket@lnvg.niedersachsen.de**.

III. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Oldenburg, Schloßplatz 10, 26122 Oldenburg erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Jürgen Römer

Dieser Bescheid wurde elektronisch übermittelt und ist ohne händische Unterschrift wirksam.

Anlage 2

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

1. Grundsatz

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

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

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

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

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

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

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

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

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

³ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 30.05.2023

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

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

4. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschlandticket im Abonnement beträgt 49,00 EUR pro Monat bei monatlicher Zahlung. Eine jährliche Zahlung des 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.⁴

7. Erstattung⁵

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

⁴ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 10.07.2023

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

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

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

8. Semesterticket⁶

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

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

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

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

Anlage 3

Nds. MBl. Nr. 48/2023

D. Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Gleichstellung

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

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

— VORIS 82300 —

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

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

- In Nummer 1.2 vierter Spiegelstrich wird die Angabe „Verordnung (EU) 2021/1237 der Kommission vom 23. 7. 2021 (ABl. EU Nr. L 270 S. 39)“ durch die Angabe „Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. 6. 2023 (ABl. EU Nr. L 167 S. 1)“ ersetzt.
- Nummer 8.1 wird wie folgt geändert:
 - Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Staatliche Beihilfen i. S. des Artikels 107 Abs. 1 AEUV, die die Voraussetzungen der AGVO erfüllen, dürfen wegen der Geltungsdauer der in Nummer 1.2 dieses Erl. genannten beihilferechtlichen Rechtsgrundlage nur bis zum 31. 12. 2026 gewährt werden, soweit nicht eine Anpassung dieses Erl. an die ab dem 1. 1. 2027 geltende beihilferechtliche Rechtsgrundlage erfolgt ist.“
 - In Satz 2 wird das Datum „30. 6. 2024“ durch das Datum „30. 6. 2027“ ersetzt und das Semikolon und die Worte „dies gilt nicht für Regionalbeihilferegelungen“ werden gestrichen.
 - Satz 3 wird gestrichen.
 - Der bisherige Satz 4 wird Satz 3.
 - Im neuen Satz 3 wird die Angabe „Abs. 2 Buchst. a“ durch die Angabe „Abs. 9 Buchst. a“ ersetzt.

An die
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

— Nds. MBl. Nr. 48/2023 S. 1118

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

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

— VORIS 77400 —

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

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

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

An die
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

— Nds. MBl. Nr. 48/2023 S. 1118

G. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

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

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

— VORIS 93200 —

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

1. Zweck, Rechtsgrundlage

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

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

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

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

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. 5. 2023 geregelten und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10. 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. 12. 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), oder aus allgemeinen Vorschriften i. S. von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

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

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

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

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

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

4. Voraussetzungen

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

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

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

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

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

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

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

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

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

5.4.1 **Fahrgeldausfälle:** Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB [BBDB], Deutschlandtarif [DT]) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

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

Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

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

Preisanpassungen, die ab dem 1. 1. 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.

Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend.

Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. 1. 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. 1. 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschrieben.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. 1. 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. 1. 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortzuschreiben.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem mit Stand vom 1. 10. 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. 12. 2023 um mehr als 8 %, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 % erhöht.

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

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

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

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

5.4.1.2 Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln.

Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket, insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen, ist nicht zulässig.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. 1. 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit, mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets, alle verkauften Tickets mit den am 1. 1. 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 1. 10. 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. 12. 2023 um mehr als 8 %, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zugrunde gelegt werden, die bei einer Tarifanpassung von 8 % zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.4.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen aus der maßgebenden Einnahmeverteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

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

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

5.4.4 Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern nach den Nummern 3.1 und 3.2 bzw. über diese den Verkehrsunternehmen, die — selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister — das Deutschlandticket vertreiben, folgende Pauschale gewährt:

Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 EUR gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 EUR gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken der Deutschlandticket-Abonnements vor Einnahmeverteilung. Ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag im Rahmen der Einnahmeverteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem zweiten Schritt der nachfolgende Abzug vorzunehmen, um auch vor Einführung bereits vorhandene Vertriebskosten zu berücksichtigen:

Für jedes am 30. 4. 2023 bestehende Abonnement (Kundenanzahl) wird ein Abzug von acht Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenanzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 des Bezugsverlasses für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde.

Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden.

Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen.

Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

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

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

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

6. Sonstige Bestimmungen

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

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

Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens.

mens sowie auf seine Kosten (Vertriebsmehrkosten), soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. Im Hinblick auf die Vertriebsmehrkosten wird geprüft, ob die Voraussetzungen der Nummer 5.4.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

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

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusage der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete Einnahmeaufteilungsverfahren-Clearingstelle gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen einschließlich tariflicher Fortschreibung gemäß dieser Richtlinie erfolgt einmalig monatssscharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. 2. 2024. Sie ist erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

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

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

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif oder nach BBDB-Tarif beizufügen.

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

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

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

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

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

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

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

7. Verfahren

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

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

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

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

Der Antrag ist formlos elektronisch zu stellen.

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

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

7.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

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

8. Schlussbestimmungen

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

An die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

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

Anlage

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

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

1. Grundsatz

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

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

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

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

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

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

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

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

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

Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.

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

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

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

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

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

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

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

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

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

4. Beförderungsentgelt

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

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

5. Jobticket

Das Deutschlandticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

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

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

6. Fahrgastrechte

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

7. Erstattung

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

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

8. Semesterticket

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

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

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

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

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

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

— VORIS 77100 —

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

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

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

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

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

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

1.2 Die Gewährung der Zuwendung erfolgt gemäß den Regelungen der

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

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

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

in der jeweils geltenden Fassung.

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

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

2. Gegenstand der Förderung

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

- 2.1.1 Vorbereitung eines Antrags für einen Projektkoordinator in der Säule 2 von Horizont Europa,
- 2.1.2 Vorbereitung eines Antrags für einen Partner in einem Projektantrag in der Säule 2 von Horizont Europa,
- 2.1.3 Vorbereitung der zweiten Stufe (Vollantrag) als Teilnehmer am EIC Accelerator Säule 3 Horizont Europa.

2.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind:

- 2.2.1 Vorhaben, für die eine Förderung aus EFRE-Mitteln anderer Landesprogramme oder aus anderen Mitteln der EU, insbesondere des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+), des Europäischen Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) oder des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) erfolgt; dies gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Artikels 63 Abs. 9 der Dachverordnung zur Unterstützung eines Vorhabens aus einem oder mehreren Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) oder aus einem oder mehreren Programmen und aus anderen Unionsinstrumenten gegeben sind.
- 2.2.2 Dienstleistungen, die bereits im Auftrag der EU, vom Bund oder dem Land Niedersachsen im Rahmen des zu beantragenden EU-Projekts kostenfrei, anteilig oder voll finanziert oder zur Verfügung gestellt werden sowie solche, die im Rahmen eines öffentlichen Förderauftrags von entsprechenden Organisationen angeboten werden.

2.2.3 Dienstleistungen

- a) durch Betriebsangehörige,

Anlage 4

zur Allgemeinverfügung Allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Aurich.

Dieses Dokument befindet sich derzeit in der Abstimmung auf Landesebene und wird nach Beschluss hier eingefügt.

Anlage 5

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschiedung 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 Zuschiedung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschiedungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschiedungsverfahren 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 deutlichen 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 Rumpffahr 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/Länder vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.
6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbünde etc.) geschaffen.

7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine 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 Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnahmenverschiebungen 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 überschießenden 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.

Herausgeber: Landkreis Aurich, Fischteichweg 7 – 13, 26603 Aurich
Bezugspreis: Jährlich 150,- € inkl. Mehrwertsteuer und Portokosten.
Einzelexemplar: 3,00 € inkl. Mehrwertsteuer und Portokosten.
Redaktionsschluss jeweils Mittwoch, 13.00 Uhr für den Erscheinungstag Freitag der Woche.
Manuskripte für die Bekanntmachung sind an das Kreistagsbüro des Landkreises Aurich, Fischteichweg 7 – 13, 26603 Aurich, Telefon (04941)16 1014, E-Mail: amtsblatt@landkreis-aurich.de, zu senden.
Laufender Bezug des Amtsblattes nur durch den Landkreis Aurich.