

**Satzung über eine**  
**Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung**  
**(EG) Nr. 1370/2007<sup>1</sup>**  
**des**  
**Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg**  
**über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im**  
**öffentlichen Personennahverkehr**

**Präambel**

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den öffentlichen Personennahverkehr 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 Regionalisierungsgesetz (RegG)<sup>2</sup> 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 ÖPNV und stellt einen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar. Daneben soll mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt werden.

Auf dieser Grundlage haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 in der **Anlage 2** (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien regeln die Ausreichung dieser Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Muster-Richtlinien sind von den Ländern jeweils noch auf die konkreten Verhältnisse vor Ort anzupassen und umzusetzen. Die wesentlichen Teile der bundesweit

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Unternehmen des SPNV und des ÖPNV 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 Zweckverband vor diesem Hintergrund eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Zweckverbandes tätigen Unternehmen des ÖPNV zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023. Hierdurch werden die Vorgaben des RegG bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Zweckverbandes umgesetzt.

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

## **1. Rechtsgrundlagen**

Der Zweckverband Region-Nahverkehr Freiburg ist der Zusammenschluss der Aufgabenträger Stadt Freiburg, Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Landkreis Emmendingen. Der Zweckverband ist gem. § 2 Abs. 2 Ziffer 5 und § 4 Abs. 2 Ziffer 2 der Satzung des Zweckverbandes Region-Nahverkehr Freiburg vom 01.01.2009 in der Fassung vom 19.06.2013 (zuletzt geändert am 13.12.2017) für die Festsetzung von Höchsttarifen und die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung der Höchsttarife zuständig.

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>3</sup>, § 6 Abs. 1 ÖPNG BaWÜ<sup>4</sup>, § 5 Abs. 3 GKZ<sup>5</sup> sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (nachfolgend: Zweckverband) die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des

<sup>3</sup> 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).

<sup>4</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) v. 8. Juni 1995, zuletzt geändert durch Artikel 16 des Gesetzes vom 7. Februar 2023 (GBl. S. 23, 46)

<sup>5</sup> Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GKZ) in der Fassung vom 16. September 1974, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 4. April 2023 (GBl. S. 137, 142).

Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr nach § 2 Abs. 1 ÖPNVG BaWü und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket.

## 2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

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

Die Tarifanerkennung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket vom 7. März 2023 (**Anlage 1**), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Unternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem nach Nr. 4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket für das Jahr 2023 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben gemäß dem Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) (**Anlage 4**). Soweit ein Unternehmen Verkehrsleistungen im ÖPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Unternehmen, wenn das Unternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser Allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Unternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 erhalten.

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

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. Werden Kosten für die Ertüchtigung von Kontrollinfrastruktur im Sinne von Nr. 5.4.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket

2023 in Ansatz gebracht, ist das Unternehmen verpflichtet, diese mindestens drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen (vgl. Nr. 6.2 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023).

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

### **3. Verhältnis zu Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften**

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste) oder einer allgemeinen Vorschrift (eigenwirtschaftlicher Verkehr) erbracht werden, gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags/der allgemeinen Vorschrift einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge 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.

### **4. Ex ante-Ausgleich**

- 4.1 Die Unternehmen 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 zugrunde liegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung, die vom Zweckverband mit den dieser allgemeinen Vorschrift unterworfenen Unternehmen abgeschlossen werden können, nach diesen Grundsätzen zu regeln.
- 4.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- 4.3 In Bezug auf die Ermittlung der Höhe des ex ante-Ausgleichs gelten die Nrn. 5.4.1 bis 5.4.8 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 für das Jahr 2023.
- 4.4 Zusätzlich ggf. auszugleichen ist ein Rückgang des ex ante-Ausgleichs aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der darauf beruht, dass die dem Aufgabenträger zustehenden Fahrgelderlöse durch das Deutschlandticket rückläufig sind (Schaden aus Anreizsystem im Bruttovertrag).

- 4.5 Für vollständig neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte des Jahres 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Soll-Einnahmen ausnahmsweise die Nutzung von Ist-Daten des Jahres 2022 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden.
- 4.6 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unberührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvorgaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Zweckverbandes oder Dritter, die für das Unternehmen Geltung beanspruchen.
- 4.7 Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben im Rahmen verschiedener allgemeiner Vorschriften, ist sicherzustellen, dass ein ex ante-Ausgleich für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt werden. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvorgaben und der hierfür gewährte ex ante-Ausgleich im Rahmen der Nachweisführung (dazu Ziffer 6) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder einer allgemeinen Vorschrift erbracht werden, ermittelt sich der ex ante-Ausgleich für alle Höchsttarife in folgender Reihenfolge:

- 1) Ausgleichsleistungen aus Tarifvorgaben (z.B. allgemeine Vorschrift in Bezug auf den Ausbildungstarif gem. § 15 ÖPNVG BaWü als Höchsttarife und gemäß § 228 SGB IX)
  - 2) Ausgleichsleistungen aus allgemeiner Vorschrift Deutschlandticket.
- 4.8 Der Zweckverband kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen zur Anwendung des Deutschlandticket treffen.

## **5. Vermeidung einer Überkompensation (Ex post-Kontrolle)**

- 5.1 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Nr. 6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen vorzunehmen und der Ausgleich auf den Wert des finanziellen Nettoeffekts zu begrenzen.
- 5.1.1 In Bezug auf die Kosten gilt: Kosten im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets können nach Maßgabe der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.
- 5.1.2 In Bezug auf die Ermittlung der Erträge gilt: Das Unternehmen ist zur Anwendung des bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom (Beschluss vom 20.03.2023) (**Anlage 4**) verpflichtet. Zugleich ist das Unternehmen zur Anwendung der Regelungen der Einnahmenaufteilung des RVF-Tarifs in der jeweils gültigen Fassung verpflichtet. Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift

dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen.

5.2 Die ex post-Kontrolle wird wie folgt gewährleistet:

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

5.3 Wird eine Überkompensation festgestellt, hat das Unternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. der allgemeinen Vorschrift zurückzuzahlen. Hilfsweise hat die Verzinsung entsprechend der Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01)<sup>6</sup> zu erfolgen. Im Fall der Rücknahme oder des Widerrufs für die Vergangenheit entsteht der Erstattungsanspruch in dem im Rücknahme- oder Widerrufsbescheid anzugebenden Zeitpunkt. Das ist regelmäßig der Tag, an dem die zur Rücknahme oder zum Widerruf führende Umstände eingetreten sind. Bei Eintritt einer auflösenden Bedingung entsteht der Rückzahlungsanspruch im Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung.

## 6. Darlegungs- und Nachweispflichten

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

6.2 Die Unternehmen sind verpflichtet, dass sichergestellt wird, dass gemäß **Anlage 4** die Fahrausweisverkäufe an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.

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

- vollständige Angaben über die durch das Unternehmen verkauften oder dem Unternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Unternehmen anwendet, das Unternehmen kann sich im Rahmen der Nachweisführung durch die Verbundorganisation unterstützen lassen;

<sup>6</sup> 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).

## Satzung des Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) gem. § 4 Abs. 2 Ziffer 2 ZRF-Satzung

- maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Unternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen.
  - soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung bis zum 10.03. des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt.
  - die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Unternehmen anwendet oder anerkennt.
  - Nachweise über die erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen.
  - Auf Verlangen des Zweckverbandes bzw. der Bewilligungsbehörde hat das Unternehmen den Nachweis zu führen, dass kein doppelter Ausgleich gewährt wurde. .
  - Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 5 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten.
- 6.4 Der Zweckverband kann vom Unternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 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 Zweckverband kann die von dem Unternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Unternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.
- 6.6 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Deutschlandticket 2023 diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Unternehmen und dem Zweckverband getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.
- 6.7 Es handelt sich den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB. Nach dieser Vorschrift ist Subventionsbetrug strafbar.
- 6.8 Die Bestimmungen des jeweiligen Zuwendungsbescheides des Landes Baden-Württemberg werden verbindliche Teil der Zuwendungen nach dieser allgemeinen Vorschrift (**Anlage 5**).

**7. Abwicklung des ex ante-Ausgleichs, Abschlagszahlungen**

- 7.1 Der Ausgleich wird auf Antrag des Unternehmens gewährt.
- 7.2 Der Antrag ist beim zuständigen Aufgabenträger als Bewilligungsbehörde zu stellen. Die Zuordnung der Linienbündel bzw. Linien zum jeweiligen Aufgabenträger ergibt sich aus **Anlage 6**.
- 7.3 Soweit in dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Umsetzungsvereinbarung keine entsprechende Regelung getroffen wird, gewährt der zuständige Aufgabenträger als Bewilligungsbehörde dem Unternehmen Abschlagszahlungen auf Grundlage der Prognoserechnungen gemäß Ziffer 7.2 für die aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zu erwartenden Mindereinnahmen von mindestens 90 Prozent in mehreren Teilzahlungen.
- 7.4 Zur Ermittlung der Höhe der Abschlagszahlungen gemäß Ziffer 7.3 bezogen auf das Jahr 2023 erstellt der Verkehrsverbund nach Abstimmung mit Aufgabenträgern und dem Zweckverband auf der Grundlage der von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Daten gegenüber dem Aufgabenträger im April die ersten Prognoserechnungen auf der Grundlage des 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 Aufgabenträger entscheidet nach Abstimmung mit dem Zweckverband und dem Verkehrsverbund auf dieser Basis über eine erforderliche Anpassung der Abschlagszahlungen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die für die Prognoserechnung notwendigen Daten rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.
- 7.5 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 Zweckverband ist über den auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten ex ante-Ausgleich berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, ist der ex ante-Ausgleich nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Bestandteil des ex ante-Ausgleichs auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit dem ex ante-Ausgleich dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs.1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.
- 8.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs.1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Unternehmen eingefordert werden. Unternehmen, denen ein ex ante-Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.



## 9. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

- 9.1 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch die Verbandsversammlung nach Maßgabe der Satzung des ZRF bekannt gemacht und tritt rückwirkend zum 01.05.2023 in Kraft. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Zweckverbandes eingestellt.
- 9.2 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31.12.2023 außer Kraft. Sie kann durch allgemeine Vorschrift verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
- 9.3 Der Zweckverband kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land Baden-Württemberg keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellt, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Freiburg i.Br., 17.07.2023

  
(Oberbürgermeister Martin W.W.Horn)  
Verbandsvorsitzender

### Anlagen

- Anlage 1:** Tarifbestimmungen Deutschlandticket in der jeweiligen aktuellen Fassung nach dem Tag der Veröffentlichung auf der Internetseiten des ZRF
- Anlage 2:** Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 (Muster-Richtlinie Deutschlandticket 2023)
- Anlage 3:** Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets entsprechend der Regelungen von Bund und Ländern in der jeweiligen aktuellen Fassung
- Anlage 4:** Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) in der aktuellen Fassung
- Anlage 5:** Bestimmungen des Zuwendungsbescheids des Landes Baden-Württemberg an den Regio-Verkehrsverbund Freiburg vom 28.04.2023, handelnd im Auftrag des ZRF
- Anlage 6:** Verteilungsregelung zwischen den Aufgabenträgern (Zuordnung der Verkehrsleistungen zu Bewilligungsbehörden) entsprechend ZRF-NVP'21 in der aktuellen Fassung

Hinweis

Satzungen des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg, die unter Verletzung von Verfahrens- oder Formvorschriften des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit Baden-Württemberg i.V.m. der Gemeindeordnung Baden-Württemberg oder auf Grund dieser Gesetze zu Stande gekommen sind, gelten ein Jahr nach der Bekanntmachung als von Anfang an gültig zu Stande gekommen. Dies gilt nicht, wenn

1. die Vorschriften über die Öffentlichkeit der Sitzung, die Genehmigung oder die Bekanntmachung der Satzung verletzt worden sind,
2. der/die Verbandsvorsitzende dem Beschluss nach § 43 wegen Gesetzeswidrigkeit widersprochen hat oder wenn vor Ablauf der in Satz 1 genannten Frist die Rechtsaufsichtsbehörde den Beschluss beanstandet hat oder die Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschrift gegenüber der Gemeinde unter Bezeichnung des Sachverhalts, der die Verletzung begründen soll, schriftlich oder elektronisch geltend gemacht worden ist. Ist eine Verletzung nach Satz 2 Nr. 2 geltend gemacht worden, so kann auch nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist jedermann diese Verletzung geltend machen.

### **Erläuterung zu den Tarifbestimmungen**

Die länderoffene Arbeitsgruppe hat am 27. Januar 2023 „Festlegungen zu den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket“ getroffen. Aus diesen Festlegungen wurde ein Vorschlag zu den eigentlichen Tarifbestimmungen erarbeitet. Diese sind bewusst knapp gehalten und regeln nur das, was zum Start des Deutschlandtickets am 1. Mai 2023 zwingend geregelt werden muss. Weitere Erläuterungen werden in diesem Text gegeben.

### **Geltungsbereich**

Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG, also insbesondere Schülerlinien und Berufsverkehre, sind dann im Geltungsbereich des D-Tickets, wenn dort auch andere Fahrgäste mitfahren dürfen. Nach § 2 Abs. 4 PBefG kann die Genehmigungsbehörde bei Buslinien nach § 43 PBefG eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen. Damit liegt es im Ergebnis in der Entscheidung des jeweiligen Verkehrsunternehmens, ob es eine solche Befreiung für die jeweilige Linie beantragt, soweit dies nicht ohnehin schon der Fall ist.

### **Übergang in die 1. Klasse**

Das Deutschlandticket gilt nur in der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. Klasse ist nach den Tarifen der jeweiligen Tarifgeber (Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen, Landestarifgesellschaften, Deutschlandtarif) möglich. Diese Regelungen sind in Bezug auf die Tarifangebote (Einzel- Tages-, Monatstickets oder Abos) und Preis sehr unterschiedlich. Daher wird eine bundesweite Vereinheitlichung angestrebt. Diese soll spätestens bis zum 1. Januar 2024 umgesetzt werden.

### **Mitnahmemöglichkeiten, Übertragbarkeit, sonstige Upgrades**

Das Deutschlandticket selbst ist personenbezogen und enthält keine Mitnahmemöglichkeit für Personen über 6 Jahre, Fahrräder und Hunde. Für die Mitnahme von Fahrrädern und Hunde gelten die Tarifbestimmungen der jeweiligen Tarifgeber.

Örtliche Upgrades können in den Tarifen der jeweiligen Tarifgeber angeboten werden. Sie sind allerdings auf das Tarifgebiet des jeweiligen Tarifgebers beschränkt und in Form von Zusatzfahrausweisen auszugeben. Sie sind kostendeckend zu kalkulieren und für alle zugänglich, unabhängig wo sie das Deutschlandticket erworben haben.

Eine bundesweites Upgrade-Angebot wird angestrebt.

### **Digitale Tickets**

Zur Frage der Ausgabe und Kontrolle der digitalen Tickets ist ein eigenes Papier erstellt worden (vgl. Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets des VDV).

### **Zeitliche Gültigkeit des Deutschlandtickets**

Das Deutschlandticket gilt jeweils ab 1. eines Monats. Auf eine einheitliche Vorbestellfrist wurde bewusst verzichtet. Diese Festlegung (z. B. „Bestellung bis zum 15. des Vormonats“) ist Sache des jeweiligen Tarifgebers.

Das Deutschlandticket wird nur im Abonnement ausgegeben, die Gültigkeit des Tickets ist grundsätzlich unbefristet, sie verlängert sich automatisch, wenn keine Kündigung erfolgt.

Ab 1. Januar 2024 soll das Deutschlandticket taggenau gelten, das heißt zum Beispiel ab 13. Februar. Es gilt dann bis zum 12. März (zum Betriebsschluss um 03.00 Uhr des Folgetages) und verlängert sich automatisch immer um einen Monat. Dafür müssen bis Anfang 2024 die Abo-Vertriebssysteme angepasst werden.

Übergangsweise bis 31. Dezember 2023 können so genannte Startkarten ausgegeben werden, um den Zeitraum bis zum jeweiligen Beginn des Deutschlandtickets zu überbrücken. Voraussetzung ist die Bestellung eines Deutschlandtickets. Eine isolierte Abgabe einer Startkarte ohne Bestellung des Deutschlandtickets ist nicht möglich. Kein Tarifgeber wird verpflichtet, eine Startkarte auszugeben.

Es ist beabsichtigt, die Gültigkeit des Deutschlandtickets in die BahnCard 100 zu integrieren. Diese Gültigkeit löst dann die Funktion des City-Tickets bei der BahnCard 100 ab. Die Abgeltung wird mit dem DB Fernverkehr gesondert geregelt.

### **Kündigung**

Die Kündigung des Deutschlandtickets ist jeweils bis zum 10. eines Monats bis zum Monatsende möglich. Sie ist schriftlich bei dem Unternehmen einzureichen, bei dem das Abonnement bestellt bzw. der Vertrag abgeschlossen wurde. Eine Bearbeitungsgebühr darf seitens des Vertrag haltenden

Unternehmens nicht erhoben werden. Ab 1. Januar 2024 muss die Kündigungsfrist aufgrund der taggenauen Bestellmöglichkeit neu festgelegt werden.

### **Semesterticket**

Es ist beabsichtigt, ein bundesweites Solidarmodell für Studierende zu erarbeiten und den Verantwortlichen (Studierendenwerke, ASten, Hochschulen) anzubieten. Dies ist aber bis zum Start des Deutschlandtickets nicht zu schaffen, zumal es laufende Semesterticket-Vereinbarungen gibt.

Tarifgeber können aber Studierenden, die einen Solidarbeitrag entrichten, die Möglichkeit einräumen, den Solidarbeitrag beim Preis des Deutschlandtickets anzurechnen und nur den Differenzbetrag zu erheben. Der Kauf des Deutschlandtickets zum Differenzbetrag ist für den Studierenden fakultativ.

Beispiel: Der Solidarbeitrag liegt bei 150 Euro pro Semester, das sind 25 Euro im Monat. Der zu entrichtete Differenzbetrag zum Deutschlandticket liegt bei 24 Euro.

Die Tarifgeber sind nicht verpflichtet, eine solches Upgrade-Modell anzubieten. Sollte von der Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, ist dies in den örtlichen Tarifbestimmungen zu regeln.

### **Jobticket**

Das Deutschlandticket kann auch als Jobticket mit einem Rabatt von 5 % auf den Ausgabepreis, d. h. aktuell also zum Preis von 46,55 Euro ausgegeben werden. Voraussetzung ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Deutschlandticket in Höhe von 25 % auf den Ausgabepreis, d.h. aktuell also von mindestens 12,25 Euro, leistet. Ein höherer Zuschuss kann jederzeit geleistet werden.

Ein reiner Mengenrabatt wird nicht auf das Deutschlandticket gewährt, d.h. wenn ein Arbeitgeber zwar 100 Tickets abnimmt, aber keinen eigenen Zuschuss leistet, wird kein Rabatt gewährt.

Voraussetzung für den Jobticket-Rabatt ist der Abschluss einer Vereinbarung des Arbeitgebers mit einem ausgebenden Verkehrsunternehmen (Vertriebspartner). Die Verpflichtung zum Abschluss einer Vereinbarung haben weder die Tarifgeber noch die ausgebenden Verkehrsunternehmen.

Neben diesem Jobticket-Modell gibt es noch Voll-Solidarmodelle, bei denen ein Arbeitgeber Tickets für alle Beschäftigte abnimmt. Die Berechnungsgrundlagen sind aktuell noch sehr unterschiedlich. Daher ist bis zum 1. Januar 2024 ein bundesweit einheitliches Modell für die Voll-Solidarmodelle zu erarbeiten.

Baden-Württemberg

**Richtlinie des Ministeriums für Verkehr über die Gewährung von Billigkeitsleistungen nach § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) zum Ausgleich von nicht gedeckten Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 im Land Baden-Württemberg (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023)**

Runderlass des Ministeriums für Verkehr  
vom 19.06.2023

**1. Ziel der Billigkeitsleistung/ Rechtsgrundlage**

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

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

**2. Zweck der Billigkeitsleistung**

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Land Baden-Württemberg, deren Ausgaben in den Monaten Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäi-

schen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

### **3. Empfänger der Billigkeitsleistung**

Empfänger sind

#### **3.1**

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg,

#### **3.2**

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

#### **3.3**

Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 4 RegG getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 30. September 2023 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

### **4. Voraussetzungen für die Gewährung der Billigkeitsleistungen**

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die

Erlösverantwortlichen sind zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.

## **5. Art und Umfang, Höhe der 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 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

### **5.3**

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung beziehungsweise 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 2023 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2023 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfänger die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

##### **5.4.1.1**

Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen



Kartenart und Preisstufe der Monate Mai bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2023 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Mai 2023 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, können die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt werden.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln. Die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2023 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.

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

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

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

#### **5.4.1.2**

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vorname weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

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

#### **5.4.2**

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Mai bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2023 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2023) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen

maßgebenden Einnahmenaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

#### **5.4.3**

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

#### **5.4.4**

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

von 317,00 Euro gewährt. Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

#### **5.4.5**

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

#### **5.4.6**

Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen durch verringerte Vertriebsprovisionen, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen Deutschlandticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen, in Abzug zu bringen.

#### **5.4.7**

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

#### **5.4.8**

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2023 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

## **6. Sonstige Bestimmungen**

## **6.1**

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

## **6.2**

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

## **6.3**

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

## **6.4**

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.

## **6.5**

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nummer

5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und die Einnahmeverteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Den Bestätigungen der Verbundgesellschaften sind auch die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen bzw. Einsparungen von Vertriebsprovisionen je Empfänger hinzuzufügen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

## **6.6**

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4.1 hinausgehen, sind von dem Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

## **7. Verfahren**

### **7.1 Langantrag**

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2023 zu stellen (Langantrag). Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Der Antrag hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

### **7.2**

Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg (Bewilligungsbehörde).

Die Anträge sind für alle Empfänger gesammelt über die Verbundorganisationen zu stellen (Sammelantrag). Verbundorganisationen in diesem Sinne sind die Träger der Verbundtarife im Land Baden-Württemberg und des BW-Tarifs. Mindereinnahmen

aus dem DT sind durch den Empfänger als Mindereinnahmen über eine Verbundorganisation anzumelden. Gehört der Empfänger mehreren Verbundorganisationen an, sind mehrere Anträge zu stellen. Es ist durch den Empfänger sicher zu stellen, dass die nicht gedeckten Ausgaben nicht mehrfach geltend gemacht werden. Die Verbundorganisation definieren die Fristen zur Vorlage der Anträge bei der Verbundorganisation. Das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV meldet die nicht gedeckten Ausgaben direkt bei der Bewilligungsbehörde an.

Die Verbundorganisationen (Sammel Antragsteller) bündeln und plausibilisieren die Prognosen des entstandenen Ausgleichsbedarfs der Empfänger (Antragsteller). Die Verbundorganisationen prognostizieren darüber hinaus die entgangenen Fahrgeldeinnahmen der Empfänger in dem entsprechenden Verbundraum. Der Empfänger hat diese Prognose zu übernehmen.

Die Anträge sind auf elektronischem Weg bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH einzureichen. Die Abgabe eines Antrags begründet keinen Rechtsanspruch auf eine Billigkeitsleistung.

Es sind die von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellten Antragsformulare zu verwenden. Die entsprechenden Hinweise zum Ausgleichsbedarf sind zu berücksichtigen.

Erforderliche Unterlagen sind dem Antrag vollständig beizulegen. Dies sind

- für den Langantrag zum 30. September 2023 gem. Ziffer 7.1: das von dem Empfänger zu zeichnende Antragsformular, der Sammelantrag der Verbundorganisation, die gezeichneten Vollmachten sowie der ausgefüllte Anhang 1 zu Anlage 3 (Berechnungsvorschrift Mindereinnahmen).
- für den Kurzantrag zum 06. April 2023 gem. Ziffer 7.4: das von dem Empfänger zu zeichnende Antragsformular, der Sammelantrag der Verbundorganisation, die gezeichneten Vollmachten sowie die Berechnungen über den Nachteilsbedarf „Wirkung-Deutschlandticket“.

Im Zuge der Schlussabrechnung wird ein Schlussbescheid erteilt. Basis dafür bildet der tatsächlich entstandene Ausgleichsbedarf nach Nummer 6.5 abzüglich eines evtl. notwendigen Abzugs aufgrund ggf. nicht ausreichend zur Verfügung stehender Ausgleichsmittel. Durch diesen Schlussbescheid kann die Billigkeitsleistung sowohl in Teilen zurückgefordert als auch nachträglich aufgestockt werden. Insofern ist der zum 30. September 2023 beantragte Ausgleichsbetrag nicht maßgeblich für die letztendlich gewährte Bewilligungs- und Auszahlungssumme.

Im Rahmen der Schlussrechnung nach der Vorlage der Nachweise nach Nummer 6.5 zum tatsächlich entstandenen Ausgleichbedarf werden ggf. notwendige Nachzahlungen oder Rückzahlungen ebenfalls über die Verbundorganisation abgewickelt.

Für die Abwicklung der Rückzahlungen gilt § 44 LHO mit den Verwaltungsvorschriften hierzu entsprechend.

### **7.3.**

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß den Nummern 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen. Sammelanträgen von Empfängern gemäß Nummer 3.2 sind die Anträge der Empfänger gemäß Nummer 3.1 beizufügen.

### **7.4 Kurzantrag**

Bis zum 06. April 2023 können Empfänger nach Nummer 3.1 einen Antrag auf Abschlag auf den Nachteil aus dem eingeführten Deutschland-Ticket für den gesamten Jahreszeitraum stellen (Kurzantrag). Grundlage sind die von den Verbundorganisationen nach einheitlichen Berechnungsvorschriften abgeschätzten Fahrgeldmindereinnahmen aus der Einführung des Deutschland-Tickets. Die Empfänger erhalten einen Abschlag in Höhe von bis zu 100 % des anerkannten ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrags nach Nummer 5.2. Die Auszahlung erfolgt über die Verbundorganisationen.

Die Auszahlung der Billigkeitsleistung gemäß Kurzantrag erfolgt in zwei Abschlagszahlungen. Der erste Abschlag wird nach Bestandskraft des Bewilligungsbescheides zum Kurzantrag für den Zeitraum Mai bis August 2023, der zweite Abschlag für den Zeitraum September bis Dezember 2023 am 25. August 2023 ausgezahlt.

Der Antrag kann bereits vor Erlass der Richtlinie gestellt werden.

### **7.5**

Die Verbundorganisationen haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3.1; 3.2 und 3.3 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung gem. Ziffer 6.5 ein.

Für die Weitergabe der Billigkeitsleistungen gilt entsprechend Nr. 12 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) und ist zu beachten.

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Billigkeitsleistungen sowie sämtliche Abschlagszahlungen an die Empfänger gemäß Nummer 3.1 weiterzuleiten und dabei



sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

#### **7.6**

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

### **8. Inkrafttreten/Außerkräftreten**

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2025 außer Kraft.

# Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets

## I. Rahmenbedingungen

- a. Die Ausgabe erfolgt gemäß Kap IV der Tarifbestimmungen digital auf Chipkarten nach deutschem eTicket-Standard oder auf Smartphone mit VDV- bzw. UIC-Barcode.
- b. Bei der Ausgabe sind die einheitlichen elektronischen Bildungsvorschriften für die digitalen Tickets einzuhalten. Die Bildungsvorschrift für die Tickets nach Standard der VDV-KA werden durch die VDV-ETS herausgegeben.
- c. Bei der Ausgabe von Tickets über Smartphones sind zudem die Vorgaben zum VDV-Einheitslayout einzuhalten.
- d. Dieses Eckpunktepapier fokussiert auf die Kontrolle des Deutschlandtickets bis Ende 2023.

## II. Kontrolle digitaler Deutschlandtickets

- a. Die Gültigkeit des Deutschlandtickets kann nur durch die elektronische Kontrolle geprüft werden. Der weitaus größte Teil der Verkehrsunternehmen in Deutschland verfügt über eine elektronische Kontrollinfrastruktur. Diese Kontrollinfrastruktur kann bis zum Vertriebsstart für die Kontrolle elektronisch ausgegebener Deutschlandtickets ertüchtigt werden.
- b. Für Verkehrsunternehmen, die über keine elektronische Kontrollinfrastruktur zum Vertriebsstart verfügen, werden Kontroll-Apps (für Kontrolle von Barcodes und Chipkarten) für handelsübliche Smartphones verfügbar sein.
- c. Da das Deutschlandticket nicht übertragbar ist, ist im Rahmen der Kontrolle der im digitalen Ticket hinterlegte Name gegen ein Ausweisdokument zu prüfen.
- d. Um missbräuchliche Nutzung von Deutschlandtickets zu vermeiden bzw. zu erkennen, erfolgt im Rahmen der elektronischen Prüfung der Abgleich gegen eine deutschlandweite Sperrliste.

### **III. Startphase 01.05.2023 – 31.07.2023**

- a. Im Rahmen des Vertriebsstarts des Deutschlandtickets können Anlaufprobleme (Verzögerungen beim Versand neuer Chipkarten, Ausgabe fehlerhafter Tickets, usw.) nicht ausgeschlossen werden.
- b. Den Kunden ist in diesem Zeitraum mit Kulanz zu begegnen.

### **IV. Migrationsphase 01.05.2023 – 31.12.2023**

- a. Im Zeitraum bis Ende 2023 können bis zur spezifikationsgemäßen Bereitstellung des Deutschlandtickets auf Chipkarten vorläufig digital prüfbare Papiertickets ausgestellt werden. Die unter II. aufgeführten Punkte zur Kontrolle gelten für diese Tickets ebenfalls. Um die elektronische Prüfung zu ermöglichen, ist auf dem vorläufigen Ticket ein Barcode gemäß einheitlicher Spezifikation für das Deutschlandticket aufzubringen. Das vorläufige Ticket gilt jeweils nur für maximal einen Monat und ist ggf. monatlich neu auszustellen.
- b. Ein Teil der Verkehrsunternehmen, die das Deutschlandticket auf Chipkarten ausgeben, sind bisher noch nicht an die deutschlandweite Sperrliste angebunden. Diese Verkehrsunternehmen schaffen bis spätestens Ende 2023 die Möglichkeit, Tickets auf die deutschlandweite Sperrliste zu setzen (z. B. bei Kündigung oder Zahlungsausfall). So kann eine missbräuchliche Nutzung dieser Tickets in anderen Regionen vermieden bzw. erkannt werden. Für die Ausgabe von Deutschlandtickets auf Smartphones wird zeitnah eine Möglichkeit zur Vermeidung missbräuchlicher Nutzung von gekündigten bzw. stornierten Tickets definiert.

### **V. Ausblick**

- a. Für die Zukunft wird die Etablierung weiterer Technologien (MOTICS, Account-Based-Ticketing, ...) geprüft.

### **VI. Finanzierung Anpassung Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur**

- a. Für die Ertüchtigung der Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur entstehen den Verkehrsunternehmen und Verbänden Kosten.

- b. Diese Kosten sind regional auf Grund der heterogenen Gegebenheiten sehr unterschiedlich.
- c. Die Erstattung dieser Kosten aus den Ausgleichsmitteln ist aus Sicht der Verkehrsunternehmen sowie Verbände notwendig und teilweise Voraussetzung für eine fristgerechte Umsetzung.

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

### **Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“**

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

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils 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. Verbände und Tarifgemeinschaften) zur

Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.

6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbände etc.) geschaffen.
7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschiedung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmenaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnahmenverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmehauscheidung 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 Rah-

men des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.

Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschlagsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet.

Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.

Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.

9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.



## Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
DER AMTSCHIEF

Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH  
Besançonallee 99  
79111 Freiburg

Stuttgart **28. APR. 2023**

Telefon +49 (711) 89686-3507

Geschäftszeichen VM3-3894-387/11/3  
(Bitte bei Antwort angeben)

**➤ Gewährung einer Abschlagszahlung in Form einer Billigkeitsleistung zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 im Vorgriff auf die noch zu erlassende Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023**

Ihr Sammelantrag vom 04.04.2023, eingegangen am 05.04.2023

### Anlagen

Übersicht bewilligte Leistung je Antragsteller  
Rechtsmittelverzicht

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf Ihren Sammelantrag vom 04.04.2023, eingegangen am 05.04.2023 ergeht folgender

### **Vorläufiger Sammelbewilligungsbescheid**

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Dorotheenstr. 8 • 70173 Stuttgart (VVS: Charlottenplatz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden  
Telefon +49 (711) 89686-0 • Telefax +49 (711) 89686-9020 • E-Mail [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de) • [de-mail-poststelle@vm.bwl.de](mailto:de-mail-poststelle@vm.bwl.de)  
[www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de) • [www.service-bw.de](http://www.service-bw.de)



## **1 Bewilligung**

Grundlage der Bewilligung sind die Landeshaushaltsordnung Baden-Württemberg (LHO), insbesondere § 53 LHO, die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung (VV-LHO), das Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg (LVwVfG BW), insbesondere §§ 48, 49 und 49a LVwVfG, in der jeweils gültigen Fassung sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. I S. 107), insbesondere § 9 RegG.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gewährt eine zweistufige Abschlagszahlung in Form einer Billigkeitsleistung zum anteiligen Ausgleich des wirtschaftlichen Nachteils im öffentlichen Personennahverkehr, der aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets im Jahre 2023 entsteht, in Höhe von **100 Prozent** des vorläufig anerkannten prognostizierten wirtschaftlichen Nachteils auf Grundlage des Sammelantrags mit den gebündelten Anträgen der Antragsteller vom 04.04.2023, eingegangen am 05.04.2023 in Höhe von

**13.931.064,37 Euro**

**(i. W.: dreizehn Millionen neuhunderteinunddreißigtausendvierundsechzig Euro und siebenunddreißig Cent).**

Die Auszahlung erfolgt als Abschlagszahlung im Vorgriff auf die noch zu erlassende Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023.

## **2 Zweckbestimmung, -bindung und Bewilligungszeitraum**

Im Jahr 2022 haben die Länder, kommunale Aufgabenträger:innen und die ÖPNV-Branche das Vorhaben des Bundes umgesetzt, im Zeitraum Juni bis August 2022 ein bundesweit gültiges 9-Euro-Ticket für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu schaffen. Aufgrund des Erfolges des zeitlich befristeten 9-Euro-Tickets, das von den Bürgerinnen und Bürgern gut angenommen wurde und ihre Ausgaben für Mobilität deutlich gedämpft hat, sowie aufgrund der weiterhin steigenden Lebenshaltungskosten wird zum 01. Mai 2023 das Deutschlandticket als preislich

attraktives bundesweit gültiges Nahverkehrsticket eingeführt. Durch die Einführung des Deutschlandtickets mit einem Einführungspreis von 49 Euro pro Monat, werden den Verkehrsunternehmen ein Großteil der Einnahmequellen wegbrechen. Ohne einen finanziellen Ausgleich der fehlenden Einnahmen durch die öffentliche Hand wären aufgrund der Liquiditätsverluste der Unternehmen mit erheblichen Betriebseinschränkungen im Fahrplanangebot sowie Betriebsinsolvenzen der ÖPNV- und SPNV-Unternehmen die zwingende Folge.

Mit Beschluss vom 31. März 2023 hat der Bundesrat der Änderung des Regionalisierungsgesetzes und somit einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2023 zum Ausgleich der finanziellen Nachteile durch Einführung des Deutschlandtickets zugestimmt. Der Bund stellt den Ländern zur Finanzierung des Schadensausgleichs für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Auf Baden-Württemberg entfallen hiervon 176,2 Millionen Euro. Mit Kabinettsbeschluss vom 25. April 2023 wurde die Beteiligung des Landes mit 176,2 Mio. Euro beschlossen. Die Zahlung im Rahmen dieses vorläufigen Bewilligungsbescheides wird aus diesen Mitteln finanziert.

Der finanzielle Ausgleich wird als Billigkeitsleistung in Form einer zweistufigen Abschlagszahlung an die Aufgabenträgerinnen: im ÖPNV im Land Baden-Württemberg gewährt, deren Ausgaben in den Monaten Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Referenzjahres 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) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

Die Billigkeitsleistung ist ausschließlich hierfür zu verwenden.

Die Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (im Folgenden: Verbundorganisation) wurde mit der Abwicklung des Verfahrens zur Auszahlung der Billigkeitsleistung durch

die unter Ziffer 3 genannten Aufgabenträger:innen (im Folgenden: Empfänger:innen der Billigkeitsleistung) beauftragt und beantragt in deren Namen die Auszahlung der Billigkeitsleistungen. Die Bevollmächtigungen liegen vor.

Der Bewilligungszeitraum beginnt am 1. Mai 2023 und endet am 31. Dezember 2023.

### **3 Zusammensetzung der Billigkeitsleistung**

Der vorläufig anerkannte prognostizierte wirtschaftliche Nachteil beträgt 13.931.064,37 Euro.

Die Billigkeitsleistung beträgt 100 Prozent des vorläufig anerkannten wirtschaftlichen Nachteils aus

- Mindereinnahmen innerhalb des Verbunds insgesamt,
- Mindereinnahmen im Haustarif,
- Minderung der Erstattungsleistung SGB IX,
- Maßnahmen des Schadensausgleichs an Verkehrsunternehmen,

insgesamt maximal 13.931.064,37 Euro für den gesamten Bewilligungszeitraum. Dem wirtschaftlichen Nachteil gegenzurechnen sind die Ausgleichsleistungen von Land und kommunalen Aufgabenträgern im Rahmen der Finanzierung des JugendticketBW.

Die Billigkeitsleistung setzt sich aus den eingereichten Anträgen der folgenden Aufgabenträger zusammen:

- Stadt Freiburg im Breisgau
- Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald mit den kreisangehörigen Gemeinden Stadt Breisach am Rhein und Stadt Bad Krozingen
- Landkreis Emmendingen mit der kreisangehörigen Stadt Emmendingen

Für die Berechnung der Billigkeitsleistung werden die Netto-Fahrgeldeinnahmen berücksichtigt, daher umfassen die Billigkeitsleistungen keine Umsatzsteuerbeträge.

## 4 Nebenbestimmungen

### 4.1 Auszahlung

Die Auszahlung der Billigkeitsleistung erfolgt in zwei Abschlagszahlungen.

Für den Zeitraum **Mai bis August 2023** erfolgt eine **erste Abschlagszahlung** in Höhe von **6.965.532,18 Euro** nach Eintreten der Bestandskraft des Bescheids. Wurde mit dem Antrag eine Erklärung zum Rechtsmittelverzicht abgegeben, tritt die Bestandskraft des Bescheides unmittelbar nach dessen Bekanntgabe (Zustellung) ein.

Wurde keine Erklärung zum Rechtsmittelverzicht mit dem Antrag abgegeben, wird die Billigkeitsleistung in oben genannter Höhe nach Eintreten der Bestandskraft des Bescheids an die Verbundorganisation ausbezahlt. Die Bestandskraft kann durch den/die Empfänger:in der Billigkeitsleistung vorzeitig herbeigeführt werden, wenn diese:r eine Erklärung zum Rechtsmittelverzicht vorlegt.

Für den Zeitraum **September bis Dezember 2023** erfolgt am **25. August 2023** eine **zweite Abschlagszahlung** in Höhe von **6.965.532,19 Euro**.

Die Auszahlung erfolgt auf die im Sammelantrag benannte Kontoverbindung der Verbundorganisation.

Die Verbundorganisation ist verpflichtet, die Leistung jeweils unverzüglich nach Erhalt der Zahlung vollständig an die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung weiterzuleiten. Der Anlage „Übersicht bewilligte Leistung je Antragsteller“ ist zu entnehmen, wie hoch der Auszahlungsbetrag an die einzelnen Empfänger der Billigkeitsleistung sind.

### 4.2 Änderung vorläufiger Bewilligungsbescheid aufgrund Langantrag zum 30.09.2023

Die mit diesem Bescheid gewährten Abschlagszahlungen werden auf weitere Bewilligungen und Zahlungen im Rahmen der noch zu erlassenden Richtlinie des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg über die Gewährung von

Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 (Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023) insbesondere gemäß der dortigen Ziffer 7.1 (Langantrag) angerechnet.

#### 4.3 Verkaufs-Meldungspflichten

Die Empfänger:innen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden.

#### 4.4 Kontrollinfrastruktur

Die Empfänger:innen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass die Unternehmen, die nach Nr. 5.4.4 dieser Richtlinie unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.

#### 4.5 Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung

Die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung sind verpflichtet, bis zum 31. März 2025 dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg den tatsächlich entstandenen Schaden und die ersparten Aufwendungen nachzuweisen. Der tatsächlich entstandene wirtschaftliche Nachteil ist nach den Vorgaben der der noch zu erlassenden Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023 nachzuweisen.

Die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung sind darüber hinaus verpflichtet, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 der Richtlinie zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

Dem Nachweis sind Belege vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass die vom Land gewährte Billigkeitsleistung durch die Verbundorganisation vollständig an die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung weitergereicht wurden.

Dieser Nachweis gilt zugleich als Verwendungsnachweis in sinngemäßer Anwendung von § 44 LHO und den Verwaltungsvorschriften hierzu.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg wird den Empfänger:innen der Billigkeitsleistungen gegebenenfalls weitere Formulare zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel zur Verfügung stellen.

#### 4.6 Schlussabrechnung

Nach Prüfung der vorgelegten Nachweise zur zweckentsprechenden Verwendung der Mittel und der testierten Unterlagen zum tatsächlich entstandenen Schaden und ersparten Aufwendungen (s. obige Ziff. 4.5) wird auf der Grundlage der durch den Bund und das Land Baden-Württemberg für den Ausgleich des aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets entstandenen wirtschaftlichen Nachteils im Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel im Rahmen der Endabrechnung der nicht gedeckten Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 ein Schlussbescheid erteilt. Durch diesen Schlussbescheid kann sich der Bewilligungsbetrag der Billigkeitsleistung verringern oder unter Umständen auch erhöhen. Die Schlusszahlung wird entsprechend angepasst.

#### 4.7 Hinweis auf die Bestimmungen des Subventionsgesetzes und des Strafgesetzbuches Subventionserhebliche Tatsachen

Die im Sammelantrag vom 04.04.2023, eingegangen am 05.04.2023 sowie in den Einzelanträgen der Antragsteller:innen, sowie die in § 4 Subventionsgesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2037) genannten Umstände, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung und weiter Gewährung oder Belassen der Billigkeitsleistung maßgeblich sind, sind subventionserhebliche Tatsachen i. S. des § 264 Strafgesetzbuch. Die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung sind verpflichtet, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg alle Tatsachen, die der Bewilligung, Weiterbewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Billigkeitsleistung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Billigkeitsleistung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen.

#### 4.8 Auskunftspflicht und Prüfung

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und der Rechnungshof Baden-Württemberg sind jeweils ermächtigt, die Voraussetzungen für die Gewährung der Billigkeitsleistungen durch örtliche Erhebungen zu prüfen/kontrollieren oder durch Beauftragte prüfen/kontrollieren zu lassen, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern und entsprechend Auskünfte einzuholen.

Die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung sind verpflichtet, nach Bewilligung der Billigkeitsleistung etwaige Kontrollbesuche und Inspektionen der Geschäftsaktivitäten, -bücher und -aufzeichnungen durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und den Rechnungshof Baden-Württemberg zu dulden. Da diese Kontrollen auch Vor-Ort-Untersuchungen und -Inspektionen umfassen können, ist der Empfänger der Billigkeitsleistung verpflichtet, hierfür Zugang zu den Räumlichkeiten während der üblichen Geschäftszeiten zu gewähren.

Ebenso hat die Europäische Kommission das Recht, die gewährten Billigkeitsleistungen zu überprüfen und die Vorlage aller dafür notwendigen Unterlagen zu verlangen.

#### 4.9 Mitteilungspflichten

Nachträgliche Änderungen, die auf die Bewilligung oder die Höhe der Billigkeitsleistung Einfluss haben könnten, haben die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unverzüglich mitzuteilen.

#### 4.10 Widerrufsvorbehalt

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg kann den Bewilligungsbescheid ganz oder teilweise widerrufen und bereits gewährte Billigkeitsleistungen zurückfordern, wenn die Empfänger:innen der Leistung die Mittel nicht entsprechend der Zweckbestimmung verwendet.

Unrechtmäßig geleistete Billigkeitsleistungen sind von den Empfänger:innen der Leistung nach Erhalt eines Rückforderungsbescheides in der darin genannten Frist zurückzuzahlen. Sofern die zurückgeforderten Beträge nicht in der gesetzten Frist erstattet werden, werden die zurückgeforderten Beträge verzinst.

Unwirksamkeit, Rücknahme oder Widerruf des Bewilligungsbescheids sowie als Folge hiervon die Rückforderung und Verzinsung der Billigkeitsleistung richten sich nach dem Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG), insbesondere §§ 43, 48, 49, 49a LVwVfG.

#### 4.11 Weiterleitung des Bescheids

Die Verbundorganisation leitet diesen Bescheid unverzüglich an die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung weiter.

#### 4.12 Öffentlichkeitsarbeit

Die Empfänger:innen der Billigkeitsleistung verpflichtet sich, bei der Kommunikation auf internen und externen Informationskanäle (wie Printmedien, Hörfunk, Fernsehen sowie Webinhalte und Social Media) auf die Förderung durch das Land und den Bund hinzuweisen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ist berechtigt, nach Erteilung des Bewilligungsbescheids ohne Nennung der Empfänger:innen der Billigkeitsleistung die Höhe der gewährten Billigkeitsleistungen im Rahmen von eigenen PR-Maßnahmen zu verwenden.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Soweit nicht bereits mit dem Antrag eine Erklärung auf Rechtsmittelverzicht abgegeben wurde, kann gegen diesen Bescheid innerhalb eines Monats Klage beim Verwaltungsgericht Freiburg mit Sitz in Freiburg erhoben werden.

Wurde bereits mit dem Antrag eine Erklärung auf Rechtsmittelverzicht abgegeben, wird auf eine Rechtsbehelfsbelehrung verzichtet. Davon unberührt bleibt die Korrektur des Bescheids aufgrund offensichtlicher Fehler.

Mit freundlichen Grüßen

Berthold Frieß

Berthold Frieß  
Ministerialdirektor



## Anlage 6

### Verteilungsregelung zwischen den Aufgabenträgern (Zuordnung der Verkehrsleistungen zu Bewilligungsbehörden) entsprechend ZRF-NVP'21 in der aktuellen Fassung

---

#### 1 Grundsatz

Grundsätzlich gelten die zwischen den Aufgabenträgern im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 getroffenen Verteilungsabreden ( ANLAGE A zur Ausgleichssatzung 2017 des ZRF gem. § 4 Abs.2 Ziff.2 ZRF-Satzung) in sinngemäßer Anwendungen auch für die Zuordnung der Verkehrsleistungen zu den Aufgabenträgern / Bewilligungs-behörden im Rahmen der allgemeinen Vorschrift zum Deutschlandticket weiter.

#### 2 Zuordnung einzelner Unternehmensleistungen

2.1 Dem Aufgabenträger Stadt Freiburg werden alle Verkehre im Rahmen der der Direktvergabe nach Art 5 Abs.2 der Verordnung (EG) 1370/2007 (interner Betreiber) an die Freiburger Verkehrs AG zugeordnet.

2.2 Dem Aufgabenträger Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald werden die Verkehre folgender Verkehrsunternehmen zugeordnet:

- Werner Hummel Omnibusverkehr GmbH, Kirchzarten
  - RAST Reisen GmbH, Hartheim
  - Sutter-Reisen GmbH, Münstertal
  - Tuniberg Express Heinrich Schwarz KG, Merdingen
  - Will Markgräfler Reisen GmbH & Co. KG, Müllheim
  - Anselm Winterhalter, Spedition und Omnibusbetrieb, Oberried
- sowie die Verkehre der kreisangehörigen Städte Bad Krozingen (Stadtwerke Bad Krozingen) und Breisach (Bürgerbus Breisach)

2.3 Dem Aufgabenträger Landkreis Emmendingen werden die Verkehre folgender Verkehrsunternehmen zugeordnet:

- Binninger Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG, Vörstetten
- Heinrich Oestreicher Omnibusbetrieb, Freiamt
- Oestreicher Regiobus, Freiamt
- OVS Omnibusverkehr Schumacher GmbH & Co. KG, Sexau
- Rist Reisen KG, Kenzingen
- Stadtwerke Emmendingen GmbH, Emmendingen

2.4 Verkehrsleistungen der Unternehmen SBG SüdbadenBus GmbH, Karlsruhe und Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH (SWEG), Lahr

Die Verkehrsleistungen der beiden Verkehrsunternehmen werden jeweils entsprechend Ziffer 1.2 der Anlage A zur ZRF-Ausgleichssatzung vom 11.10.2017, in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 14.12.2022 den Aufgabenträgern Landkreis Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald zugeordnet.

### **3 Zuordnung ein- und ausbrechender Verkehre**

- 3.1 Ein-, aus- oder durchbrechende Verkehre in das bzw. aus dem Gebiet der Stadt Freiburg oder der Landkreise werden entsprechend der Gesamtverkehrsleistung und dem verkehrlichen Schwerpunkt der Linie einem Aufgabenträger zugeordnet. Demzufolge werden Regionalbuslinien aus dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und dem Landkreis Emmendingen, die auch innerhalb der Stadt Freiburg verkehren, entsprechend ihrer Gesamtverkehrsleistung und aufgrund ihres verkehrlichen Schwerpunktes jeweils einem der Landkreise zugeordnet. Dieses erfolgt entsprechend dem Gutachten der PTV Transport Consult GmbH vom 14. Februar 2014.
- 3.2 Aus- und durchbrechende Verkehrsleistungen, die auf Verkehre entfallen, die durch die Freiburger Verkehrs AG (VAG) auch im Gebiet der Landkreise erbracht wurden, werden dem Aufgabenträger Stadt Freiburg zugerechnet und werden von diesem im Rahmen der Direktvergabe nach Art 5 Abs.2 der Verordnung (EG) 1370/2007 (interner Betreiber) integriert.
- 3.3 Für ein-, durch- und ausbrechende Verkehre in Gebiete außerhalb des Verbandsgebiets gilt grundsätzlich das Territorialprinzip es sei denn, mit dem für den Nachbarverbundraum zuständigen Aufgabenträger wurden im Rahmen der Umsetzung der Maßgaben zur ÖPNV-Finanzierungsreform 2018 abweichende Verabredungen getroffen. Diese Verabredungen gelten sinngemäß auch für die Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket.