

**Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich
nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im
Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Land
Brandenburg
(Richtlinie Billigkeitsleistung Deutschlandticket ÖPNV 2025 –
RiLi DT ÖPNV 2025)**

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
vom 25. Februar 2025

Erläuterungen/ Hinweise

Die nachfolgende Richtlinie Billigkeitsleistung Deutschlandticket ÖPNV 2025 zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06.11.2023 und des darauf basierenden Entwurfs des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes erstellt, dass die im Zeitraum von 2023 bis 2025 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 9 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Muster-Richtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

Auch für den Ausgleich für 2025 ist es erforderlich und sachgerecht, die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden.

Bei den Muster-Richtlinien wurden im Vergleich zum Jahr 2024 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Auch für den Fall, dass die Länder von der Möglichkeit Gebrauch machen, die übergangsweise Anwendung des Deutschlandtickettarifes bis zur Umsetzung durch die zuständigen Aufgabenträger landesrechtlich durch eine Tarifvorgabe sicherzustellen, erfolgt der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der von Bund und Ländern bereitgestellten Finanzierungsmittel für das Deutschlandticket und der erlassenen Landesregelungen zur

Tarifvorgabe des Deutschlandtiktettarifs kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 1. Januar 2025 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften müsste zeitnah, spätestens aber bis zum 31. März 2025 erfolgen.

2. In den Regelungen zur Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen (Nummer 5.4.1.2) wird klargestellt, dass Fahrgeldeinnahmen auch für ausgegebene Tickets einzubeziehen sind, auch wenn aufgrund von Zahlungsausfällen keine Geldbeträge vorliegen (sog. „Forderungsprinzip“). In der Konsequenz daraus dürfen auch die Soll-Fahrgeldeinnahmen nach dem Forderungsprinzip berechnet werden, falls dies nicht schon geschehen ist. Daher dürfen in diesen Fällen die Soll-Fahrgeldeinnahmen 2019 um die Zahlungsausfälle erhöht und dann auf das Jahr 2025 mit hochgerechnet werden, soweit über die Zahlungsausfälle 2019 ein Nachweis geführt werden kann (Nummer 5.4.1.1).
3. Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 auf 2025 werden Tarifanpassungen im Altsortiment von 2023 bis 2025 nur bis zu einer Höhe von 13,5 Prozent beim Ausgleich anerkannt. Dafür müssen auch bei einer Tarifanpassung im Altsortiment von über 13,5 Prozent die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für den Ausgleich nur so in den Ausgleich eingestellt werden, als wäre der Tarif nur um 13,5 Prozent erhöht worden. Die gesamthafte Anwendung des sog. „Tarifdeckels“ stellt eine weitestgehende Gleichbehandlung im Hinblick auf die tatsächlichen Tarifanpassungen unabhängig von ihrer konkreten Umsetzung in den jeweiligen Jahren 2024 und 2025 sicher. Überdies werden anstelle des Bezugs zum Tarif am 31.12.2023 die Tarife im jeweiligen Monat der Jahre 2025 und 2023 (z. B. Mai 2025 mit Mai 2023) bei der Anwendung des Tarifdeckels verglichen, um ohne relevanten Mehraufwand bei der Berechnung eine größtmögliche Einzelfallgerechtigkeit zu gewährleisten.
4. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden die auf das Jahr 2025 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um weitere 1,3 Prozent gegenüber 2024 (langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a.) erhöht. Die Richtlinien sehen aus Vereinfachungsgründen in Nummer 5.4.1.1 eine den Zinseszinsseffekt nicht berücksichtigende Erhöhung um insgesamt 3,9 Prozent vor.
5. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, müssen bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für

alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche Tarifanpassung auf 2025 fortgeschriebenen Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden. Denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung.

6. Anstelle der Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen in den Muster-Richtlinien für das Jahr 2024 ist auf Veranlassung des Bundeskartellamtes ein Vertriebsanreiz für jedes verkaufte Deutschlandticket ab dem Jahr 2025 vorzusehen, um so den Verkauf von mehr Deutschlandtickets zu fördern. Dadurch bedingt muss in den Muster-Richtlinien für das Jahr 2025 geregelt werden, dass bundeseinheitliche Vertriebsanreize unabhängig von ihrer konkreten Ausgestaltung nicht ausgleichsmindernd berücksichtigt werden müssen. Im Gegenzug sind ersparte Vertriebsaufwendungen im Vergleich zum Zustand vor Einführung des Deutschlandtickets (30.04.2023) aus dem Vertrieb des Altsortimentes ausgleichsmindernd in Abzug zu bringen.

1 Rechtsgrundlage

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

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Land Brandenburg, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2025 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur

Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 (ABl. EU Nr. L 354 S.22) – im Folgende: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (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 Brandenburg,

3.2

Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis zum 31. März 2025 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

4.1

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

4.2

Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket 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> bzw. <https://www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php> Die Beschlüsse von Bund und Ländern in den einschlägigen Gremien 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 Prozent 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 Tarifierhöhungen auf das Jahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

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

Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1 Soll-Einnahmen:

Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.

Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierpassung auf 2025 fortgeschrieben.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierpassung auf 2025 fortzuschreiben.

Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 Prozent erhöht.

Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen

in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2026 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.4.1.2 Ist-Einnahmen:

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln.

Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht.

Für Deutschland-Jobtickets und das Deutschland- Semesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.

Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind von den Fahrgeldeinnahmen im Sinne von Satz 1 abzuziehen.

Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025

fortgeschriebenen ggf. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung von 13,5 Prozent zu zahlen gewesen wären.

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

5.4.2 Minderung der Erstattungsleistungen nach SGB IX:

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 Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen.

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

5.4.3 Minderung von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften:

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

Einsparungen der Empfänger nach 3.1 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.4.4

bleibt frei

5.4.5 vermiedene oder ersparte Vertriebsaufwendungen:

Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen.

Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnement im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden.

Abonnements im Sinne von Satz 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden.

Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen. Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden.

Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von diesem in Ansatz zu bringen.

5.4.6

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

5.4.7

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden,

sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2025 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

5.4.8

Ausgleichsfähig sind über den gemäß Nummer 5.4.6 berechneten ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrag hinaus im Einzelfall nachgewiesene erhöhte Ausgaben für den Zeitraum 1. Januar 2025 bis 31. Dezember 2025 für die Einführung des Deutschlandtickets bzw. einer seiner Variationen (z.B. Deutschlandticket Job), welche im direkten Zusammenhang mit der Schaffung der beihilferechtlichen Grundlagen nach der VO 1370 entstanden sind und ein Nachteilsausgleich nicht bereits durch Anwendung der Nummern 5.4.1 bis 5.4.5 bewirkt werden kann. Dem Antrag sind entsprechende Nachweise beizufügen. Der nach Nummer 5.4.8 nachgewiesene Betrag wird auf den nach Nr. 5.4.6 ermittelten Betrag addiert.

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 VO 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der VO 1370 zur Anwendung kommen.

Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden.

Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2

Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches

handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeverteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle bzw. bei Übergang dieser Funktion an die DTIX GmbH u. Co. KG gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Muster-Richtlinien erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

Für Empfänger, die ganz oder teilweise an die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) melden, gilt für die hiervon betroffenen Einnahmen bzw. Solleinnahmen:

Die Empfänger sind verpflichtet, dass die Meldung der Deutschlandtickets in allen Ausprägungen (Deutschlandticket, Deutschlandticket Job, Deutschlandsemesterticket) an die VBB GmbH spätestens bis zum 15. Kalendertag des Folgemonats erfolgt. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise an die VBB GmbH hat bis zum letzten Tag des Folgemonats zu erfolgen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die VBB GmbH die konsolidierten Meldungen aller im VBB kooperierenden Verkehrsunternehmen fristgerecht an die o.g. EAV-Clearingstelle melden kann. Die vorläufigen Solleinnahmen werden von der VBB GmbH auf Basis der ihr vorliegenden Daten aus dem Jahr 2019 ermittelt und bis zum 20. Februar 2025 an die EAV-Clearingstelle gemeldet.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater, Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Der

Nachweis muss, sofern einschlägig, auch den Ausgleich nach Nummer 5.4.8 umfassen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmearbeitungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 5.4.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 5.4.5 Satz 6 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen.

Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2026 beizulegen. Zum Nachweis sind die durch die Bewilligungsbehörde bereitgestellten Nachweisformulare zu nutzen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5

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

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

6.6

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

7 Verfahren

7.1

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2025 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

7.2

Die Antragstellung erfolgt bei der Bewilligungsbehörde des Landes Brandenburg:

Landesamt für Bauen und Verkehr
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Homepage: www.lbv.brandenburg.de.

7.3

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß den Nummern 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen. Dabei sind die durch die Bewilligungsbehörde bereitgestellten Antrags- und Nachweisformulare zu nutzen.

7.4

Der Empfänger erhält auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nummer 7.1 zu beantragenden Billigkeitsleistung im zweiten Quartal 2025 eine Vorauszahlung. Es werden Vorauszahlungen in Höhe von 100 Prozent der für das Jahr 2024 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung ausgleichsfähiger Ausgleichsbetrag gewährt. Sofern im Jahr 2024 kein Ausgleich beantragt oder bewilligt wurde, können die voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben ebenfalls als Vorauszahlung formlos mit entsprechender Erläuterung beantragt werden. Die Bewilligungsbehörde kann Bedarfsprognosen abfragen. Im Falle von Nummer 4.1 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Darüber hinaus ist, sofern einschlägig, von dem nach Nummer 5.4.6 und 5.4.8 ermittelten ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrag die Vorauszahlung, die an den Empfänger geleistet worden sind, in Abzug zu bringen (Auszahlungsbetrag). Übersteigt der Vorauszahlungsbetrag den beantragten ausgleichsfähigen Ausgleichsbetrag gemäß 5.4.6 und 5.4.8, ist der übersteigende Betrag der Bewilligungsbehörde zurückzuzahlen

7.5

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß Nummer 3.1 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.6

Die Modalitäten der Auszahlung und Rückzahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.7

Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Vervollständigung des Antrags, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung der Unterlagen gilt eine Frist von zwei Wochen.

7.8

Neben der Bewilligungsbehörde sind das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, der Bundesrechnungshof, der Landesrechnungshof sowie die Europäische Kommission berechtigt Prüfung vorzunehmen und dazu Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Billigkeitsleistung durch örtliche Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen.

8 Inkrafttreten/Außerkräftreten

Diese Richtlinie tritt am 25. Februar 2025 in Kraft und am 31. Dezember 2027 außer Kraft.