

Anlage 1

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket (Stand vom 03.04.2023)

Tarifbestimmungen für das Deutschland-Ticket

Erstellt durch:

Deutschlandtarifverbund-GmbH
Wiesenhüttenplatz 25
60329 Frankfurt am Main

Frankfurt, den 26.06.2023

Inhalt

1.	Grundsatz	2
2.	Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich	2
3.	Vertragslaufzeit und Kündigung	3
4.	Beförderungsentgelt	3
5.	Job-Ticket.....	4
6.	Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr	4

1. Grundsatz

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

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

Für die Ausgabe des Deutschland-Tickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschland-Ticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Landestarifgesellschaften.

Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarung auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt.

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

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

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

Das Deutschland-Ticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen sowie das Geburtsdatum des Fahrgastes beinhaltet. Dieser Fahrausweis wird in Form einer Chipkarte und als Handyticket ausgegeben.

Das Deutschland-Ticket kann von den vertraghaltenden Unternehmen, die das Deutschland-Ticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschland-Ticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen.

Das Deutschland-Ticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren.

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

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

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

3. Vertragslaufzeit und Kündigung

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

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

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

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

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

4. Beförderungsentgelt

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

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

5. Job-Ticket

Das Deutschland-Ticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

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

Der Fahrpreis für das Deutschland-Ticket als Jobticket ist der Fahrpreis nach Abschnitt 4 abzüglich 5% Rabatt.

Voraussetzung für den Rabatt ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Jobticket leistet, der mindestens 25% des Fahrpreises gemäß Abschnitt 4 beträgt.

6. Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gem. Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter www.deutschlandtarifverbund.de

Anlage 1

Geltungsbereich des Deutschland-Tickets für den Schienenverkehr

1. Das Deutschland-Ticket gilt zur Fahrt in der 2. Wagenklasse auf den Strecken und in den Zügen der folgenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) in Deutschland.

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH EGB (Erzgebirgsbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH GGB (Gäubodenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH KHB (Kurhessenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH OBS (Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn)	alle	Nahverkehrszüge
DB ZugBus Regionalverkehr Alb- Bodensee GmbH RAB	alle	Nahverkehrszüge
S-Bahn Berlin GmbH	alle	S-Bahn
S-Bahn Hamburg GmbH	alle	S-Bahn
DB RegioNetz Verkehrs GmbH SOB (Südostbayernbahn)	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB RegioNetz Verkehrs GmbH WFB (Westfrankenbahn)	alle	Nahverkehrszüge
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH (start)	alle	Nahverkehrszüge
DB Fernverkehr AG	Rostock Hbf – Stralsund Hbf Stuttgart Hbf – Singen/Konstanz Westerland – Niebüll (nur IC 2075 an Werktagen, außer samstags) Bremen Hbf – Norddeich Mole/Emden Außenhafen Erfurt – Gera Freilassing – Berchtesgaden Dresden Hbf – Chemnitz Hbf (ab 01.07.2023) Dortmund Hbf – Dillenburg (ab 01.07.2023)	IC-/ICE-Züge (ggf. mit RE-Zugnummer)
Abellio GmbH ABRM (ABELLIO Rail Mitteldeutschland)	alle	Nahverkehrszüge
agilis Eisenbahngesellschaft & agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co KG agilis	alle	Nahverkehrszüge
AKN Eisenbahn GmbH AKN	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Arriva Openbaar Vervoer B.V. ARR	alle	Nahverkehrszüge
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH AVG	Karlsruhe Hbf – Bretten – Heilbronn Hbf – Öhringen Karlsruhe Hbf – Rastatt – Baden-Baden – Achern Karlsruhe Hbf – Rastatt – Forbach – Freudenstadt – Eutingen i.G. Karlsruhe Hbf – Pforzheim Hbf – Mühlacker – Bietigheim- Bissingen Karlsruhe Hbf – Knielingen – Wörth (Rh) – Germersheim Pforzheim – Neuenbürg – Bad Wildbad Bruchsal – Bretten – Maulbronn West – Mühlacker	Nahverkehrszüge
Bentheimer Eisenbahn AG	alle	Nahverkehrszüge
Bayerische Oberlandbahn GmbH BOB	alle	Nahverkehrszüge
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co KG BOB	Aulendorf – Friedrichshafen Hafen	Nahverkehrszüge
Bayerische Regiobahn GmbH BRB	alle	Nahverkehrszüge
Cantus Verkehrsgesellschaft mbH CAN	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
City-Bahn Chemnitz GmbH CB	alle	Nahverkehrszüge
Societe Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois CFL	Trier Hbf – Igel (Gr.)	Nahverkehrszüge
Westerwaldbahn des Kreises Altenkirchen GmbH DAB	alle	Nahverkehrszüge
Die Länderbahn GmbH DLB (Alex, Oberpfalzbahn, Waldbahn, Vogtlandbahn, Trilex)	alle	Nahverkehrszüge
Erfurter Bahn GmbH EB	alle	Nahverkehrszüge
erixx GmbH erixx	alle	Nahverkehrszüge
eurobahn GmbH & Co. KG ERB	alle	Nahverkehrszüge
Eisenbahnen & Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH EVB	alle	Nahverkehrszüge
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH FEG	alle	Nahverkehrszüge
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Go-Ahead Bayern GmbH	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Hanseatische Eisenbahn GmbH HANS	alle	Nahverkehrszüge
Hessische Landesbahn GmbH HLB	alle	Nahverkehrszüge
Zweckverband Ringzug Schwarzwald–Baar–Heuberg Ringzug	Rottweil – Schwenningen – Villingen - Donaueschingen - Bräunlingen Rottweil – Tuttlingen – Blumberg Trossingen Bahnhof – Trossingen Stadt Tuttlingen – Friedingen Sigmaringen - Friedingen	Nahverkehrszüge der SWEG
metronom Eisenbahngesellschaft mbH ME	alle	Nahverkehrszüge
Transdev Regio Ost GmbH MRB	alle	Nahverkehrszüge
Bayerische Oberlandbahn GmbH MRB	alle	Nahverkehrszüge
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG NBE	alle	Nahverkehrszüge
NEB Betriebsgesellschaft mbH NEB	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft NEG	alle	Nahverkehrszüge
NordWestBahn GmbH NWB	alle	Nahverkehrszüge
National Express Rail GmbH NX	alle	Nahverkehrszüge
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG	alle	Nahverkehrszüge
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH PRESS (Pressnitztalbahn)	Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole	Nahverkehrszüge
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH RNV	Weinheim - Viernheim - Mannheim - Heidelberg - Weinheim Mannheim Hbf - Mannheim Käfertal - Heddesheim Bahnhof (Linien 5A,15) Bad Dürkheim Bahnhof - Ludwigshafen Hbf - Mannheim Hbf (Linien 4, 4A, 9) Bad Dürkheim Bahnhof - Ludwigshafen Hbf - Mannheim Hbf -Heidelberg (Express-Linie 9 sonn- und feiertags von März bis Oktober)	Nahverkehrszüge
Rurtalbahn GmbH RTB	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
RegioTram Gesellschaft mbH	Kassel Hbf – Melsungen/ Wolfhagen/ Hofgeismar- Hümme	Nahverkehrszüge
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH	alle	Nahverkehrszüge
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	alle	Nahverkehrszüge
SBB Deutschland GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Süd Thüringen Bahn GmbH STB	alle	Nahverkehrszüge
Südwestdeutsche Landesverkehrs- GmbH SWEG	alle	Nahverkehrszüge
		Nahverkehrszüge
SWEG Bahn Stuttgart GmbH	alle	Nahverkehrszüge
Stadtwerke Heilbronn GmbH SWH	Heilbronn Hbf - Heilbronn Pföhlpark	Nahverkehrszüge
Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH TR	alle	Nahverkehrszüge
Vlexx GmbH vlexx	alle	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Transdev Verkehr GmbH VEN	alle	Nahverkehrszüge
VIAS GmbH VIA	alle	Nahverkehrszüge
Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH WEG	alle	Nahverkehrszüge
WestfalenBahn GmbH WFB	alle	Nahverkehrszüge

2. Das Deutschland-Ticket zur Fahrt in der 2. Wagenklasse auf den Strecken und in den Zügen der folgenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) auf Strecken außerhalb Deutschlands.

Dänemark

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Neg Niebüll GmbH Norddeutsche Eisenbahngesellschaft NEG	Süderlügden - <i>Tønder</i>	Nahverkehrszüge

Frankreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Berg(Pfalz) – <i>Lauterbourg</i> Schweighofen – <i>Wissembourg</i>	Nahverkehrszüge
Vlexx GmbH vlexx	Schweighofen – <i>Wissembourg</i>	Nahverkehrszüge

Niederlande

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
eurobahn (eurobahn Keolis Deutschland GmbH & Co.KG)	Kaldenkirchen – <i>Venlo</i> Bad Bentheim – <i>Hengelo</i>	Nahverkehrszüge
DB Regio AG	Gronau(Westf) – <i>Enschede</i>	Nahverkehrszüge

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
VIAS GmbH VIA	Emmerich – <i>Arnhem</i>	Nahverkehrszüge

Österreich

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Pfronten-Steinach – <i>Vils – Reutte (Tirol) – Ehrwald – Griesen</i> („Außerfernbahn“, nur im Verkehr von und nach Deutschland, nicht im innerösterreichischen Binnenverkehr)	Nahverkehrszüge
DB RegioNetz Verkehrs GmbH SOB (Südostbayernbahn)	Freilassing – <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
Österreichische Bundesbahnen ÖBB	Freilassing – <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
Bayerische Regiobahn GmbH BRB	Freilassing – <i>Salzburg Hbf</i>	Nahverkehrszüge
	Kiefersfelden – <i>Kufstein</i>	

Polen

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
DB Regio AG	Ahlbeck Grenze – <i>Świnoujście Centrum</i>	Nahverkehrszüge

Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Görlitz – Zgorzelec	Nahverkehrszüge
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG	Hirschfelde – Krzewina Zgorzelecka – Hagenwerder	Nahverkehrszüge

Schweiz

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
SBB Deutschland GmbH	Zell im Wiesental – Lörrach – Basel SBB Erzingen (Baden) – Trasadin- gen – Schaffhausen – Thayngen – Bietingen	Nahverkehrszüge
DB Regio AG	Weil am Rhein - Basel Bad. Bf – Basel SBB Erzingen (Baden) – Trasadingen – Schaffhausen – Thayngen – Bietingen Herten(Baden) – Wyhlen – Grenzach – Basel Bad Bf	Nahverkehrszüge
SBB AG	Lottstetten– Jestetten – Schaffhausen	Nahverkehrszüge
Thurbo AG	Lottstetten– Jestetten – Schaffhausen	Nahverkehrszüge

Tschechien

Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Die Länderbahn GmbH DLB (trilex)	Zittau – <i>Hradek nad Nisou</i> Bärenstein – <i>Vejprty</i> Seifhennersdorf – <i>Varnsdorf</i> – Zittau	Nahverkehrszüge

3. Weiterhin gilt das Deutschland-Ticket zur Fahrt in den Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der folgenden Landestarife, Verkehrsverbände, Tarifgemeinschaften, oder Verkehrsunternehmen außerhalb von Verkehrsverbänden in Deutschland. Bzgl. ggf. im Ausland liegender Tarifgebiete und Strecken regeln die Bedingungen und Geltungsbereiche der betroffenen Landestarife und Verkehrsverbände näheres zur Nutzung des Deutschland-Tickets. Bitte beachten Sie auch den Hinweis in Nr. 4.

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Baden-Württemberg		
Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV)	alle ¹	alle ¹
KreisVerkehr Schwäbisch Hall GmbH (KVSH)	alle ¹	alle ¹
Heidenheimer Tarifverbund (HTV)	alle ¹	alle ¹
Donau-Iller-Nahverkehrsverbund- GmbH (DING)	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo)	alle ¹	alle ¹
OstalbMobil GmbH (OAM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)	alle ¹	alle ¹
Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund GmbH (Bodo)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Bäderkreis Calw (VBC)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE)	alle ¹	alle ¹
Nahverkehrsamt/Verkehrsverbund TUTicket (TUT)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB)	alle ¹	alle ¹
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB)	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Regio Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF)	alle ¹	alle ¹
Waldshuter Tarifverbund GmbH (WTV)	alle ¹	alle ¹
Tarifverbund Ortenau GmbH (TGO)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR)	alle ¹	alle ¹
Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH (VGF)	alle ¹	alle ¹
BW-Tarif GmbH	alle ¹	alle ¹
Bayern		
Stadtwerke Bad Reichenhall KU	alle ¹	alle ¹
Stadtwerke Schweinfurt GmbH	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain GmbH (VAB)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsbetriebsgesellschaft Passau mbH	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH (VVM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham (VLC)	alle ¹	alle ¹
Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV)	alle ¹	alle ¹
Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (AVV)	alle ¹	alle ¹
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)	alle ¹	alle ¹
Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO)	alle ¹	alle ¹
Regionalbus Ostbayern GmbH (RBO)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Kissingen mobil (Kim.)	alle ¹	alle ¹
Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Verkehrsgemeinschaft Rottal-Inn (VGRI)	alle ¹	alle ¹
Zweckverband Verkehrsgemeinschaft Region Ingolstadt (VGI)	alle ¹	alle ¹
Berlin		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}
Brandenburg		
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}
Bremen		
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)	alle ¹	alle ¹
Hamburg		
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Hessen		
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	alle ¹	alle ¹
Mecklenburg-Vorpommern		
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR)	alle1	alle1
Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH (VVG)	alle1	alle1
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP)	alle1	alle1
Verkehrsbetrieb Greifswald GmbH (VBG)	alle1	alle1
Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB)	alle1	alle1
Omnibus Pasternak	alle1	alle1
Neubrandenburger Verkehrsbetriebe GmbH (NVB)	alle1	alle1
Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG)	alle1	alle1
Anklamer Verkehrsgesellschaft mbH (AVG)	alle1	alle1

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH	alle ¹	alle ¹
Nahverkehr Schwerin GmbH	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Warnow GmbH	alle ¹	alle ¹
Niedersachsen		
Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH (Öffis)	alle ¹	alle ¹
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)	alle ¹	alle ¹
Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH)	alle ¹	alle ¹
KVG Stade GmbH & Co. KG	alle ¹	alle ¹
Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH	alle ¹	alle ¹
ROSA Tarifverbund	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Verkehrsverbund Region Braunschweig (VRB)	alle ¹	alle ¹
CeBus GmbH & Co. KG	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsgesellschaft Bentheim (VGB)	alle ¹	alle ¹
Maass Reisen GmbH	alle ¹	alle ¹
Kraftverkehr Lüneburg	alle ¹	alle ¹
Niedersachsentarif GmbH	alle ¹	alle ¹
Nordrhein-Westfalen		
NRW-Tarif	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}
Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH (VRR)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)	alle ¹	alle ¹
WestfalenTarif GmbH	alle ¹	alle ¹

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Rheinland-Pfalz		
Verkehrsverbund Region Trier GmbH (VRT)	alle ¹	alle ¹
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN)	alle ¹	alle ¹
Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)	alle ¹	alle ¹
Saarland		
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) (SaarVV)	alle ¹	alle ¹
Sachsen		
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}
Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH (ZVON)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS)	alle ^{1 2}	alle ^{1 2}

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ¹	alle ¹
Verkehrsverbund Vogtland GmbH (VVV)	alle ¹	alle ¹
Sachsen-Anhalt		
Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS)	alle ¹	alle ¹
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ¹	alle ¹
Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH (marego)	alle ¹	alle ¹
Schleswig-Holstein		
Nahverkehr Schleswig-Holstein (NSH) (SH-Tarif)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	alle ¹	alle ¹
Aktiv Bus Flensburg GmbH	Stadtbuslinien in der Zone „Flensburg“	alle ¹
Thüringen		

Verkehrs-/Tarifverbund/ Verkehrsgemeinschaft Unternehmen	Strecken	Verkehrsmittel
Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)	alle ¹	alle ¹
Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)	alle ^{1,2}	alle ^{1,2}
Verkehrsgesellschaft Südharz mbH (VGS)	alle ¹	alle ¹

¹Abweichungen bzgl. der Nutzung von Sonderverkehrsmitteln (z.B. Dampfzüge, Bergbahnen, Schwebbahnen, Fähren, Ausflugslinien, Aufzüge o.ä.) regeln die Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

²Fernverkehrszüge (z.B. der Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG oder FlixTrain/Flix SE), die für die Nutzung mit Fahrkarten des Nahverkehrs freigegeben sind, dürfen innerhalb der genannten Landstarife und Verkehrsverbünde mit einem Deutschland-Ticket nicht genutzt werden. Dies gilt unabhängig davon, unter welcher Zuggattung oder Zugbezeichnung diese verkehren (z.B. ICE, IC/EC aber auch RE). Andere Fahrkarten des ÖPNV/SPNV gelten innerhalb ihrer jeweiligen räumlichen Geltungsbereiche weiterhin.

4. Außerhalb der genannten Eisenbahnunternehmen und ÖPNV-Verkehrsmittel der teilnehmenden Landstarifgesellschaften und Verkehrsverbünde erkennen ggf. weitere Verkehrsunternehmen das Deutschland-Ticket an. Dieses regeln die jeweiligen Verkehrsunternehmen selbst, ggf. durch Aushang. Ggf. wird für die Nutzung der jeweiligen Verkehrsmittel ein Zuschlag in Verbindung mit dem Deutschland-Ticket erhoben, z.B. bei Schmalspur- und Touristenbahnen.

Anlage 2

Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ vom 20. März 2023

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

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 zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deut-

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

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

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

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.
Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das 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.

Anlage 3

Muster-Richtlinien Deutschlandticket vom 20.03.2023

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

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket basiert auf der Systematik der Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket, die im Jahr 2022 genutzt wurden.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 08.12.2022 erstellt, dass die in 2023 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern ausgeglichen wird.

Für den Ausgleich für 2023 ist es erforderlich und sachgerecht, die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums der Geltung des Deutschlandtickets des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden.

Bei den Muster-Richtlinien wurden im Vergleich zum Jahr 2022 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Durch die ergänzende Regelung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) wird eine Verpflichtung zur Anwendung des Deutschlandtickets vorgegeben. Der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der bundesgesetzlichen Vorgabe zur Anwendung des Deutschlandtickets kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 01. Mai 2023 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften muss aufgrund der Befristung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 zeitnah, spätestens zum 30. September 2023 erfolgen.
2. Soweit die Aufgabenträger oder die Zusammenschlüsse nicht selbst erlösverantwortlich für die Verkehrsleistung sind, reichen sie die Mittel diskriminierungsfrei unter Anwendung der Regelungen zur Ausgleichsberechnung nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente an die Verkehrsunternehmen aus.
3. Aufgrund der Erörterungen mit der EU-Kommission ist ein Mechanismus in die Ausgleichsregelung aufzunehmen, der zu einer Korrektur im Falle von generellen Nachfragerückgängen führt. Unterschreiten die Abonnent:innenzahlen im jeweiligen Bundesland im Januar 2024 die Abonnent:innenzahlen im April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die im Ausgleich anzusetzenden Soll-Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz abzusenken. Bei einer Verringerung der Abonnent:innenzahlen um beispielsweise 11 Prozent sind die Fahrgeldeinnahmen um 6 Prozent abzusenken.
4. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden die auf das Jahr 2023 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um 1,3 Prozent gegenüber 2022 (langfristiges

historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a) erhöht.

5. Weist der Empfänger nach, dass in seinem Gebiet die Betriebsleistungen des Jahres 2023 im Verhältnis zum Jahr 2019 gestiegen sind, werden die auf den jeweiligen Empfänger entfallenden Soll-Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2023 im anteiligen Verhältnis zur Steigerung der Betriebsleistung in Wagen- bzw. Zugkilometern erhöht. Aus gängigen Untersuchungen zur Überprüfung des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Infrastrukturinvestition wird eine Angebotselastizität von 0,3 üblicherweise angenommen. Bei einer Steigerung der Betriebsleistungen um 2 Prozent bedeutet dies eine Erhöhung der Soll-Fahrgeldeinnahmen 2023 um 0,6 Prozent. In gleicher Weise wird bei gegenüber 2019 gesunkenen Betriebsleistungen verfahren.
6. Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.
7. 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 Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden; für Berlin gelten auf Grund des 29-Euro-Tickets abweichende Stichtage. Denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung. Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Semestertickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells notwendig ist.
8. Es werden Pauschalen für die konkrete Umstellung der Vertriebstechnik zur Ausgabe und Kontrolle der Deutschlandtickets gewährt. Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

Unverändert zur Muster-Richtlinie für das Jahr 2022 wird davon ausgegangen, dass die Empfänger und ihre Vertriebsdienstleister die Einnahmeeinbußen der extern beauftragten Verkaufsstellen und Agenturneher im Rahmen der Möglichkeiten der Muster-Richtlinie ausgleichen. Nach den Festlegungen zur Einnahmeverteilung ist für die Stufen 1 und 2 (2023-2025) in Bezug auf das Kernprodukt des Deutschlandtickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets 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.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen auch in 2023 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs einheitlicher Antragsfristen, die wie auch schon für 2022 in den Muster-Richtlinien auch für 2023 obligatorisch sind.

Der Entwurf der Muster-Richtlinien ist entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Ausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus

den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

Im nachfolgenden Entwurf sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Monat 2023

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

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

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, 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 Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (fakultativ)

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

3.3 (Notfallregelung)

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 (obligatorisch)

Voraussetzungen

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 Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

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

5.2 (obligatorisch)

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

5.3 (fakultativ)

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

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

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 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 Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1

Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen 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. Preiserhöhungen, 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 Tarifierhöhung 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 [Berlin: 31. August 2022] abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 [Berlin: Preisstand August 2022 ohne Berücksichtigung 9-Euro-Ticket] 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 Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmenaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2024 die Gesamtzahl der Abonentinnen und 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 Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 [Berlin: 31. August 2022] 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 [Berlin: Preisstand August 2022 ohne Berücksichtigung 9-Euro-Ticket] 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 Tarifierpassungen 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 jeden zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen in einem vor dem Deutschlandticket angebotenen Abonnement gebundenen Kunden 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 beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebundenen Kunden 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 beim Empfänger 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 beim 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.

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung des EAV-Clearings im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V., die an die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmemaufteilungsverfahrens und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für bundesweites Marketing sowie für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

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 (obligatorisch)

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 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 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 Abonnenten 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 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.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

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

7.2 (fakultativ)

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

Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehörde für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 4 RegG getroffen hat.

7.3 (obligatorisch)

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.

Fakultativ: „Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.“

7.4 (fakultativ)

Der Empfänger kann einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung stellen.

7.5 (obligatorisch)

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

7.6 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

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

Anlage 4

**Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für
Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistenden (Ermäßigungsticket)
vom 09.08.2023**

Anlage 4: Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket)

1. Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets

Für das Ermäßigungsticket gelten die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (vergleiche Anlage 1 der Allgemeinverfügung). Dies umfasst insbesondere die monatliche Kündbarkeit und den digitalen Vertrieb.

2. Definition Ermäßigungsticket

Das Ermäßigungsticket als Tarifangebot für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern ist eine beim Erwerb rabattierte Version des Deutschlandtickets. Das Ermäßigungsticket ist um 20 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket reduziert. Der Ermäßigungsbetrag wird vom Freistaat Bayern finanziert.

3. Berechtigtenkreis

3.1 Folgende Gruppen sind zum Erwerb des Ermäßigungstickets berechtigt:

- a) Auszubildende (zur Definition siehe 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe 3.4).

3.2 Als **Auszubildende** werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz (BBiG) und vergleichbare Fälle. Dies umfasst Menschen mit Behinderung und Menschen, die von einer Behinderung bedroht sind, die eine Ausbildung im Rahmen eines Berufsbildungswerkes absolvieren. Den Auszubildenden mit Vertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind vergleichbar die Teilnehmenden an Vorschaltmaßnahmen der arbeitsweltbezogenen Jugendsozialarbeit in Jugendwerkstätten in Vorbereitung auf eine Ausbildung.
- Schülerinnen und Schüler an einer Berufsschule/-fachschule gemäß Art. 11, 13 Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG). Dem vergleichbar sind Schülerinnen und Schüler am Lehrgang geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten nach der Lehrgangsordnung für staatlich geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (in Verbindung mit Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften beziehungsweise Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).
- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebenen I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LlBG).

Auszubildende neuer Ausbildungsrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Auszubildende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Für die örtliche Berechtigung muss der gemeldete Hauptwohnsitz **oder** der Schulort in Bayern liegen.

3.3 Als **Studierende** werden definiert:

- Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2 und 3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG)
- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 BayHIG
- Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene III in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LbG und vergleichbare Studierende, welche die Qualifikation für eine Fachlaufbahn außerhalb eines Beamtenverhältnisses erwerben (zum Beispiel Studierende im Sinne des Art. 17 Abs. 1 Satz 2 Gesetz über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

Studierende neuer Einrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Studierende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Maßgeblich für den Erwerb ist der Studienort in Bayern.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz in Bayern an den am gemeinsamen Semesterticket beteiligten Hochschulen den Erwerb des Ermäßigungstickets ermöglichen, wenn alle der im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht in Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch bayerische Kommunen.
- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

3.4 Als **Freiwilligendienstleistende** gelten:

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz über den Bundesfreiwilligendienst und
- Freiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr, et cetera)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz **oder** Dienstort in Bayern.

4. Startzeitpunkt

Das Ermäßigungsticket für Studierende wird ab dem studienortbezogenen Wintersemester 2023/24 eingeführt, für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende ab 1. September 2023.

5. Zeitliche Berechtigung zum Neubezug

Ein Neubezug des Ermäßigungstickets (durch Neuabschluss beziehungsweise Wiederaufleben eines Abo-Vertrags) ist, solange keine taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets gegeben ist, für all jene gesamten Monatszeiträume möglich, in denen mindestens zehn Kalendertage im nachgewiesenen Berechtigungszeitraum (Semester, Ausbildungsjahr, Dienstzeitraum, et cetera) liegen.

6. Besondere Bestimmungen zur Bezugsberechtigung für Studierende

6.1 Berücksichtigung eines geleisteten Solidarbeitrages

Der Gesamtpreis für das Ermäßigungsticket inklusive des geleisteten Beitrages für ein vor Ort bestehendes solidarisches Semesterticket (sofern vorhanden) liegt 20 Euro unter dem jeweils

aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets (Gesamtpreis zum Start im Jahr 2023: 29 Euro je Monat). Beim Erwerb durch Studierende, deren Studierendenwerk für sie ein verpflichtendes solidarisches Semesterticket vereinbart hat, ist von den Vertriebsstellen des Ermäßigungstickets (zum Beispiel Verkehrsunternehmen beziehungsweise sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel Verbundorganisationen oder Vertriebsdienstleister) der durch den Studierenden geleistete Solidarbeitrag für ein Semesterticket mit einem Sechstel beim Bezugspreis des Ermäßigungstickets monatlich anzurechnen.

6.2 Ende der Bezugsberechtigung

Wurde innerhalb des ersten Kalendermonats des Folgesemesters kein Berechtigungsnachweis für das Folgesemester erbracht, entfällt die Berechtigung zum Erwerb des Ermäßigungstickets. In diesem Fall muss die Vertriebsstelle das Abonnement entweder als reguläres Deutschlandticket ohne Ermäßigung fortführen und den hierfür jeweils aktuell geltenden monatlichen Preis erheben oder das Abonnement kündigen.

7. Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

7.1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach spätestens nach Ablauf von 12 Monaten ab Erwerbsdatum durch ein geeignetes Verfahren durch die Vertriebsstelle des Ermäßigungstickets zu prüfen. Beim Erwerb im Jahr 2023 ist die erstmalige Prüfung innerhalb von höchstens drei Monaten ab Erwerbsdatum vorzunehmen, später unmittelbar. Die Berechtigungsprüfung soll auch unterjährig durchgeführt werden können; das Prüfungsergebnis gilt jeweils für 12 Monate, maximal jedoch bis zum Ablauf der Ausbildungs-/Dienstzeit. Die Vertriebsstelle kann auch kürzere Fristen vorsehen. Hierbei ist primär ein vom Freistaat bereitgestelltes, einheitliches Formular als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert.

7.2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach mindestens zu Beginn jedes Semesters zu prüfen. Beim Erwerb im Jahr 2023 ist die erstmalige Prüfung innerhalb von höchstens drei Monaten ab Erwerbsdatum vorzunehmen, später unmittelbar. Hierbei sollte nach Möglichkeit ein elektronischer Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule (sogenanntes „Shibboleth-Verfahren“) genutzt werden. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert. Für Trimester gilt sinngemäß dasselbe wie für Semester.

7.3 Behandlung von Ermäßigungstickets im Ausgleichsverfahren

Wenn die Vertriebsstelle die Kriterien der Berechtigungsprüfung gemäß Nr. 7.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Nr. 7.2 bei Studierenden sowie die im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definierten Kriterien eingehalten hat, werden vom Freistaat Bayern auch bereits ohne gültigen Berechtigungsnachweis ausgegebene Ermäßigungsticket im Rahmen des Ausgleichsanspruchs akzeptiert.

Ergibt eine nachträglich durchgeführte Berechtigungsprüfung, dass im bereits vergangenen Bezugszeitraum keine Berechtigung für einen Erwerb des Ermäßigungstickets bestand, dann muss die Vertriebsstelle das Abonnement entweder als reguläres Deutschlandticket ohne Ermäßigung fortführen und den hierfür jeweils aktuell geltenden monatlichen Preis erheben, oder das Abonnement kündigen.

7.4 Erstattung gegenüber Berechtigten in der Einführungsphase

In der Einführungsphase bis zum 31.01.2024 des Ermäßigungstickets ist es zulässig, dass die Ermäßigung von 20 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket erst nachträglich innerhalb eines angemessenen Zeitraums, im Regelfall innerhalb von drei Monaten, dem Berechtigten von der jeweiligen Vertriebsstelle erstattet wird.

Anhang: Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

Anhang zur Anlage 4 – Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Ziffer 7.1 der Anlage 4. Nachfolgend werden Regelverfahren (1.1) und alternative Verfahren (1.2) konkretisiert.

1.1 Regelverfahren

Auszubildende und Freiwilligendienstleistende müssen eine Bestätigung durch die Schule, Dienststelle (bei Beamtenanwärterinnen und -anwärtern) oder den Träger des Freiwilligendienstes vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als zwei Monate zurückliegen darf. Hierbei ist das vom Freistaat Bayern bereitgestellte, einheitliche Formular als Berechtigungsnachweis zu nutzen, welches den Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden zum Download auf einer Webseite des Freistaats (<https://bahnland-bayern.de/de/ermaessigungsticket>) und der Vertriebsstelle zur Verfügung gestellt wird.

Auf dem Formular ist festgehalten, dass 14 Tage Vorbestellfrist gelten. Alle in diesem Sinne rechtzeitig eingehenden Bestellungen sollen daher fristgerecht bearbeitet werden. Ein schnelleres Abwickeln der Bestellung ist gleichwohl möglich.

Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der beruflichen Schulen, Dienststellen und Freiwilligendienst-Träger zur Verfügung gestellt. Diese wird vor Beginn des jeweiligen Ausbildungsjahres jährlich und, soweit Schulen, Dienststellen oder Träger wegfallen oder neu hinzukommen, aktualisiert.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden. Dabei sind folgende Prüfmerkmale relevant:

- von der Bildungseinrichtung (bzw. Dienststelle für Beamtenanwärter/innen oder Träger für Freiwilligendienstleistende) unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer zum Berechtigungskreis des Ermäßigungstickets zählt,
- Lage der Bildungseinrichtung (bzw. Dienststelle/Dienstort für Beamtenanwärter/innen und Freiwilligendienstleistende) in Bayern oder Lage des Hauptwohnsitzes (so wie vom Ticketnutzer angegeben) in Bayern,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate,
- voraussichtliches Ausbildungs-/Dienstende (wie von Schule/Dienststelle/Träger angegeben): Falls es weniger als 12 Monate in der Zukunft liegt, ist dieses Enddatum als Auslaufdatum des Abonnements zu übernehmen. Dabei soll die Abolauzeit auf ganze Monate aufgerundet werden.

1.2 Alternative Verfahren

Als Alternativen zur Berechtigungsprüfung gemäß dem Regelverfahren können die Vertriebsstellen weitere Verfahren einsetzen. Diese sind mit dem Freistaat vorher abzustimmen:

- a) Nutzung bestehender Schnittstellen zu den Arbeitgebern, z.B. über Jobticket-Portale. Hierüber könnten Arbeitgeber die Berechtigung sowie Ausbildungsdauer bestätigen, ohne dass Schulen/Dienststellen tätig werden müssen.
- b) Nutzung bestehender Schnittstellen zu Auszubildenden-Datenbanken der Ausbildungskammern, die über eine datenschutzkonforme Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum eines Ausbildungsverhältnisses zulassen, z.B. „AzubiCard“.
- c) Die Nutzung anderer geeigneter Nachweise ist hilfsweise gestattet bis Ende 2023, wenn anders keine Umsetzung des Verkaufs an Auszubildende und Freiwilligendienstleistende möglich wird.

1.3 Verfahren bei Anspruch auf Schulwegkostenfreiheit

Bei Auszubildenden, die als Berufsschüler/innen unter die Schulwegkostenfreiheit nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) fallen, genügt die Ticketbestellung durch den zuständigen Träger der Schülerbeförderung als Berechtigungsnachweis aus. Eine zusätzliche Überprüfung mit dem Nachweisformular aus 1.1 ist nicht erforderlich.

2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigungsprüfung für Studierende regelt Ziffer 7.2 der Anlage 4. Nachfolgend werden Regelverfahren (2.1) und alternative Verfahren (2.2) konkretisiert.

Bei krummen Semesterdauern bzw. bei tagesgenauem Abostart (vsl. ab 2024) soll die Abolauzeit am Semesterende auf ganze Monate aufgerundet werden.

2.1 Regelverfahren

Bei der Berechtigungsprüfung ist ein geeignetes elektronisches Verfahren mit Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule beim Vertrieb des Tickets anzuwenden. Hierbei sollte nach Möglichkeit das Shibboleth-Verfahren genutzt werden.

2.2 Alternative Verfahren

Neben dem Shibboleth-Verfahren können auch bestehende, alternative Datenschnittstellen vor Ort genutzt werden, wenn diese ebenfalls aktuell gepflegt sind und dazu geeignet sind, bei Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum einer Immatrikulation zu erzeugen.

Nur Studierende an bayerischen Hochschulen, die weder das Shibboleth-Verfahren noch andere Datenschnittstellen zu den Vertriebsstellen bereitstellen können, können das Ermäßigungsticket durch Vorlage des Berechtigungsnachweises im Online-Verkauf entsprechend dem Verfahren bei den Auszubildenden gemäß Ziffer 1.1 bzw. 1.2 erwerben. Hierzu muss die Hochschule das bayernweit einheitliche Berechtigungsformular manuell abstempeln und unterschreiben und somit die Immatrikulation des Studierenden bestätigen. Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der betroffenen Hochschulen zur Verfügung gestellt. Diese wird jeweils vor Semesterbeginn halbjährlich aktualisiert.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale kumulativ relevant:

- von der Hochschule unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer im angefragten Semester/Trimester ordnungsgemäß eingeschrieben ist,
- Lage der Hochschule (Studienort) in Bayern, oder Hauptwohnsitz in Bayern und Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Ziffer 3.3 der Anlage 4,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate.

2.3 Übergangsregelung für das Wintersemester 2023/24

Für das Wintersemester 2023/24 ist die Anwendung weiterer geeigneter Verfahren der Berechtigungsprüfung über die alternativen Verfahren gemäß Ziffer 2.2 hinaus möglich, wenn nicht rechtzeitig die Anbindung für das Shibboleth-Verfahren abgeschlossen werden kann.

Hierbei ist ein den alternativen Verfahren entsprechendes, geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise anzuwenden (vgl. Ziffer 2.2).

3 Erleichterung bei der Einführung

Bei Verkäufen des Ermäßigungstickets bis 31. Januar 2024 ist, falls die Personalkapazität dies erfordert, eine stichprobenartige Prüfung der Nachweise für die Berechtigung ausreichend. Die Stichprobe muss mindestens 15 Prozent der pro Kalenderwoche hochgeladenen beziehungsweise eingereichten Berechtigungen betragen. Um die Prüfquote feststellen zu können, sollte das Prüfergebnis (ja/nein/ungeprüft) in geeigneter Form dokumentiert werden.

4 Datenschutz

Die Berechtigungsnachweise sollen für zwei Jahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

Anlage 5

Richtlinien des Freistaats Bayern vom 06.07.2023

97-B

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2023)

**Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 6. Juli 2023, Az. 52-3507.1-1-4**

(BayMBI. Nr. 356)

Zitiervorschlag: Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über die Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2023) vom 6. Juli 2023 (BayMBI. Nr. 356)

Anlage: Ermäßigtes Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern

¹Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe des Art. 53 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO), der allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen, der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie dieser Richtlinien Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. ²Dies umfasst auch das ermäßigte Deutschlandticket gemäß der Anlage zu diesen Richtlinien. ³Die Leistungen erfolgen ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1. Zweck der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Bayern, deren Ausgaben in den Monaten Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets und des ermäßigten Deutschlandtickets für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) 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. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

2. Leistungsempfänger

2.1 Empfänger sind Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

2.2 ¹Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Abs. 1 Satz 4 Regionalisierungsgesetz (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 beziehungsweise im SPNV erbringen. ²Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3. Leistungsvoraussetzungen

¹Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nr. 4.3 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels allgemeiner Vorschriften oder öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter.

²Die Erlösverantwortlichen sind zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

4. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistungen

4.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß Art. 53 BayHO.

4.2 Es erfolgt ein Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

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

4.3.1 ¹Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen 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 Nrn. 4.3.1.1 und 4.3.1.2 ausgleichsfähig. ²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer). ³Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. ⁴Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

4.3.1.1 ¹Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften beziehungsweise 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. ²Preisanpassungen, die ab dem 1. Mai 2023 wirksam wurden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. ³Lassen 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 Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. ⁴Wenn 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. ⁵Wurden 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. ⁶Die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- beziehungsweise Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2023 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2.1 fortzuschreiben. ⁷Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung beziehungsweise prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2.1 anzusetzen. ⁸Als 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. ⁹Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten nach Einnahmeverteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2024 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten 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. ¹⁰Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

- 4.3.1.2 ¹Zur Berechnung der beim Deutschlandticket anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. ²Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. ³Für das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket sind bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen die regulären Einnahmen aus dem Deutschlandticket ohne ergänzende Ermäßigung anzusetzen. ⁴Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. ⁵Wurden 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 gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. ⁶Bei 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.
- 4.3.2 ¹Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 6. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 146) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Mai bis Dezember 2019 beziehungsweise die nach Maßgabe der Nr. 4.3.1.2 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. ²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nr. 4.3.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen beziehungsweise gemäß Nr. 4.3.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmenaufteilung. ³Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.
- 4.3.3 ¹In entsprechender Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. ²Einsparungen der Empfänger nach Nr. 2.1 bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.
- 4.3.4 ¹Ausgleichsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Einführung des Deutschlandtickets. ²Dabei wird für jeden zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger beziehungsweise den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen in einem vor dem Deutschlandticket angebotenen Abonnement gebundenen Kunden eine einmalige Umstellungspauschale in Höhe von 15 Euro gewährt. ³Abonnements sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. ⁴Dazu 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 haben. ⁵Voraussetzung um für alle zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger beziehungsweise den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebundenen Kunden im Sinne des Satzes 2 eine Umstellungspauschale zu erhalten ist, dass zum Stichtag 31. Dezember 2023 eine Anzahl an Kunden, die mindestens 60 Prozent des Abo-Kundenbestands vom 30. April 2023 beträgt, im Deutschlandticket beim Empfänger beziehungsweise dem in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebunden ist. ⁶Wenn unter 60 Prozent, aber mehr als 30 Prozent des Kundenbestandes vom 30. April 2023 zum Stichtag 31. Dezember 2023 beim jeweiligen Empfänger beziehungsweise Unternehmen gebunden ist, erhält der Empfänger beziehungsweise das Unternehmen 50 Prozent des sich aus Satz 2 ergebenden Wertes. ⁷In besonders begründeten Einzelfällen kann eine gesonderte Regelung getroffen werden. ⁸Zuzüglich 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 Euro gewährt. ⁹Es ist

durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden.

- 4.3.5 ¹Der Ausgleich für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 4.3.1.2 Satz 3 anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets. ²Für den Umstellungsaufwand und das digitale Nachweisverfahren bei dem Ermäßigungsticket für Studierende erhalten die Vertriebsstellen (Verkehrsunternehmen beziehungsweise sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel Verbundorganisationen) bei der Umsetzung der monatlichen Kündbarkeit des Ermäßigungstickets für Studierende zum Wintersemester 2023/24 eine Abschlagszahlung für die Umstellung der Vertriebssysteme von einmalig fünf Euro für jeden Studierenden bis zu einem Höchstbetrag von 200 000 Euro je Standort einer Hochschule. ³Für die Weiterentwicklung oder Anpassung der Systeme in Richtung eines automatisierten Vertriebs und Vorarbeiten hierzu erhalten die Vertriebsstellen als Abschlagszahlung eine einmalige Leistung von fünf Euro für jeden Auszubildenden beziehungsweise Freiwilligendienstleistenden. ⁴Die Abschlagszahlungen nach den Sätzen 2 und 3 werden nur dann gewährt, wenn der Berechtigte das Ermäßigungsticket bei der Vertriebsstelle bezogen hat. ⁵Ist bei Antragstellung bereits ersichtlich, dass die tatsächlichen Kosten geringer ausfallen als die Abschlagszahlungen nach den Sätzen 2 und 3, so ist dies der Bewilligungsbehörde im Antragsverfahren (vergleiche Nr. 6 dieser Richtlinie) mitzuteilen. ⁶Die Höhe der Abschlagszahlung beläuft sich sodann auf die voraussichtlich anfallenden Kosten.
- 4.3.6 Mit der Ausgabe des Deutschlandtickets verbundene Minderungen von Erlösen aus Vertriebsprovisionen eines Empfängers innerhalb von Tarifbereichen sind erstattungsfähig.
- 4.3.7 Von dem nach den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.6 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.
- 4.3.8 Die Summe der gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.6 errechneten Minderungen abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nr. 4.3.7 ist der ausgleichsfähige Ausgleichsbetrag.
- 4.3.9 ¹Erbringt 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- beziehungsweise Zugkilometer des Kalenderjahres 2023 den Aufgabenträgern zuzuordnen. ²Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.
- 4.4 Sofern Empfänger Abschlagszahlungen auf der Grundlage der Nr. 1 des Erlasses des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 25. April 2023, Az. 52-3507.1-1-4-14 erhalten haben, sind diese auf den nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag anzurechnen.
- 4.5 ¹Neben dem nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag erhalten Verkehrsverbünde, die Verkehrsunternehmen des verbundfreien Raumes im Rahmen des Vertriebs sowie der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket unterstützen (Verbund-Patenschaften), für im Rahmen der Unterstützung zu leistende tatsächliche Aufwendungen einen Ausgleich in Form einer Einmalzahlung in Höhe von maximal 60 000 Euro je Verkehrsverbund. ²Bereits erhaltene Einmalzahlungen auf der Grundlage der Nr. 2 des Erlasses des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 25. April 2023, Az. 52-3507.1-1-4-14 sind anzurechnen.

5. Sonstige Bestimmungen

- 5.1 ¹Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets einschließlich des Ermäßigungstickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. ²Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen. ³Der 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.

- 5.2 Die Empfänger sind zu verpflichten, dass die Unternehmen verpflichtet werden, die nach Nr. 4.3.4 dieser Richtlinie unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖPNV in Deutschland einzusetzen.
- 5.3 ¹Die 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. ²Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.
- 5.4 Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des ermäßigten Deutschlandtickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, 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 (Einnahmenaufteilungsverfahren) gemeldet werden.
- 5.5 ¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nr. 4.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. ²Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und die Einnahmenaufteilungen sowohl für die nach Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nr. 4.3.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB beizufügen. ³Den Bestätigungen der Verbundgesellschaften sind auch die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen beziehungsweise Einsparungen von Vertriebsprovisionen je Leistungsempfänger hinzuzufügen. ⁴Weiterhin ist jeder Leistungsempfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nr. 4.3.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 beizulegen. ⁵Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.
- 5.6 ¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2025 die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets nachzuweisen. ²Diese Zahlen und daraus resultierende Mindereinnahmen sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). ³Die Angaben betreffend die Studierenden sind getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets beziehungsweise ohne Semesterticket darzustellen.
- 5.7 Die Empfänger von Leistungen für Zwecke gemäß Nr. 4.3.5 Sätze 2 und 3 sind zu verpflichten, bis spätestens 30. Juni 2024 die tatsächlichen Aufwendungen für diese Zwecke nachzuweisen.
- 5.8 Die Empfänger von Leistungen gemäß Nr. 4.5 sind zu verpflichten, bis spätestens 30. Juni 2024 die tatsächlichen Aufwendungen für den Zeitraum April 2023 bis Mai 2024 nachzuweisen.
- 5.9 ¹Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nr. 4.3.1 beziehungsweise die tatsächlichen Aufwendungen für Zwecke gemäß den Nrn. 4.3.5 Sätze 2 und 3 sowie 4.5 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. ²In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. ³Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen. ⁴Satz 3 gilt nicht für die Leistungen nach den Nrn. 4.3.5 Satz 2 und 3 sowie 4.5.

6. Verfahren

- 6.1 ¹Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistungen ist bis zum 30. September 2023 zu stellen. ²Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. ³Der Antrag hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Nr. 4.3 genannten

Berechnungsmethode sowie eine Erklärung zur Höhe der bereits erhaltenen Abschlagszahlungen im Sinne der Nr. 4.4 zu enthalten. ⁴Sofern ein Antrag auf Einmalzahlung gemäß Nr. 4.5 gestellt wird, sind die unterstützenden Verkehrsverbände und die Verkehrsunternehmen, die unterstützt werden, anzugeben. ⁵Sofern ein Antrag auf Leistungen gemäß Nr. 4.3.5 Satz 2 oder 3 gestellt wird, sind Angaben über die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets differenziert nach den Berechtigengruppen vorzusehen.

- 6.2 ¹Bewilligungsbehörde für die Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs und die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH ist das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. ²Bewilligungsbehörde für die übrigen Antragsteller ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Leistungsempfänger seinen Sitz hat.
- 6.3 Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß der Nr. 4.3.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.
- 6.4 ¹Die Empfänger der Billigkeitsleistungen dieser Richtlinien können einen vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und Auszahlung stellen. ²Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr kann hierfür im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat ergänzend Regelungen über Abschlagszahlungen treffen.
- 6.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.
- 6.6 Der Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Empfängern der Leistungen Prüfungen gemäß Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayHO durchzuführen.

7. Inkrafttreten/Außerkräftreten

Diese Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 6. Juli 2023 in Kraft und am 30. Juni 2025 außer Kraft.

Dr. Thomas Gruber

Ministerialdirektor

Anlagen Ermäßigtes Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern

Anlage 6

Antragsformular für finalen Schadensausgleich, erhältlich über das Online-Portal des Freistaats Bayern unter <https://dtby.intraplan.de/site/login>

Anlage 7

Satzung des Landkreises Berchtesgadener Land zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebunden Öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Schönau a. Königssee vom 30.05.2023

Impressum:

Herausgeber: Landratsamt Berchtesgadener Land

Redaktion: Landratsamt Berchtesgadener Land, Salzburger Straße 64, 83435 Bad Reichenhall

Das Amtsblatt erscheint in der Regel wöchentlich.

Zu beziehen beim Landratsamt Berchtesgadener Land (Druckversion) und online unter www.lra-bgl.de

Amtsblatt Nr. 22 vom 30. Mai 2023

Inhaltsverzeichnis:

Bek. Nr.

Landratsamt Berchtesgadener Land

Satzung des Landkreises Berchtesgadener Land zur
Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste
im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr
in der Gemeinde Schönau a. Königssee 1

Stadt Bad Reichenhall

Vollzug des Baugesetzbuchs (BauGB)
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses gem. § 10 Abs. 3 BauGB
für den Bebauungsplan „Thumseestraße/Reifenstuelstraße“
mit integriertem Grünordnungsplan für die Grundstücke
Fl. Nr. 72 (Teilfläche Verkehrsfläche Thumseestraße),
172 (Teilfläche Verkehrsfläche Reifenstuelstraße) und 173 (Thumseestraße 24),
jeweils Gemarkung Karlstein der Stadt Bad Reichenhall 2

Gemeinde Bischofwiesen

Berichtigung der Bekanntmachung Nr. 11 im Amtsblatt Nr. 20 vom 16. Mai 2023 3

Satzung zum Neuerlass der Erschließungsbeitragssatzung – Inkrafttreten

Bekanntmachung 4

Bek. Nr. 1

Landratsamt Berchtesgadener Land

Satzung des Landkreises Berchtesgadener Land zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr in der Gemeinde Schönau a. Königssee

Auf Grundlage von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Artikel 8 Absätze 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), Artikel 17 LKrO sowie Artikel 3 Absatz 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Landkreis Berchtesgadener Land als Aufgabenträger die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung von Höchsttarif für alle Fahrgäste im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen auf der Grundlage der näher definierten Höchsttarife.

Präambel

Der Landkreis Berchtesgadener Land ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gem. Artikel 8 Absätze 1 und 2 BayÖPNVG. In seinem Gebiet befindet sich die kreisangehörige Gemeinde Schönau a. Königssee. Der Landkreis legt mit dieser allgemeinen Vorschrift für das Gebiet der Gemeinde Schönau a. Königssee Höchsttarife für alle Fahrgäste fest. Er verfolgt damit das Ziel, attraktive Fahrtarife für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten, um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift zu steigern. Mit dieser Satzung wird zugleich das Verfahren einer transparenten und beihilferechtskonformen Ausgleichsregelung geregelt.

Derzeit werden die Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift eigenwirtschaftlich erbracht (eigenwirtschaftliche Verkehre). Mit Wirkung zum 10. Dezember 2023 beabsichtigt der Landkreis drei öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Erbringung weiterer Verkehrsleistungen im räumlichen Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift im Wettbewerb zu vergeben (gemeinwirtschaftliche Verkehre). Die Tarifeinnahmen aus den gemeinwirtschaftlichen Verkehren sollen dem Landkreis zustehen. Diese allgemeine Vorschrift gewährleistet für eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre die Anwendung attraktiver, einheitlicher Höchsttarife.

Diese allgemeine Vorschrift wird ergänzt durch eine allgemeine Vorschrift zur Anwendung des Deutschlandtickets.

1. Gegenstand der Satzung

- 1.1 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vom Landkreis Berchtesgader Land (Landkreis) vorgegebenen **maßgeblichen Tarifs** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlichen Höchsttarif (**Anlage 1**). Den Verkehrsunternehmen ist es verwehrt, im Einzeltarifsegment höhere Tarife (z.B. Haus- und/oder Übergangstarife) als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet der Gemeinde Schönau a. Königssee anzuwenden.
- 1.2 Der Höchsttarif wird vom Landkreis verbindlich festgelegt (**Tarifzuständigkeit**). Die **Anlage 1** wird entsprechend der gültigen Tariffestlegung aktualisiert. Der jeweils gültige Tarif wird durch die Verkehrsunternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht.
- 1.3 Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Tarifanwendungs- bzw. Tarifanerkennungspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Landkreis ist über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren. Die Tarifanerkennung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen zu den gültigen Tarifbedingungen (**Anlage 1**), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Bestehende Zeitfahrtausweise sind anzuerkennen.
- 1.4 Die allgemeine Vorschrift gilt räumlich im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Schönau a. Königssee (ausgenommen sind die beiden Haltestellen Christophorusschule / Dürreck und Hinterbrand) sowie auf dem Gebiet des Marktes Berchtesgaden im Abschnitt zwischen Berchtesgaden Zentrum und ZOB/Berchtesgaden Hbf und weiter in Richtung Jennerbahn sowie sachlich für regionale Busverkehre. Sie gilt für eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre. Die Umsetzung der Tarifanerkennung im Einzelnen, die Ermittlung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen sowie der erforderlichen Nachweisführung hierfür erfolgt auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter vollständiger Beachtung der Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Die Gültigkeit ist zeitlich begrenzt (**Geltungsbereich**); Näheres ergibt sich aus **Anlage 2**.
- 1.5 Der Höchsttarif ist auf die Anwendung der **maßgeblichen Verkehrsleistung** begrenzt. Die maßgebliche Verkehrsleistung umfasst sämtliche, für das jeweilige Anwendungsjahr genehmigte Linienverkehre nach §§ 42, 43 PBefG im regionalen Busverkehr (**Anlage 2**), für die der maßgebliche Höchsttarif (**Anlage 1**) im Gebiet der Gemeinde Schönau a. Königssee Anwendung findet und die die qualitativen Mindestanforderungen (**Anlage 3**) erfüllt (Regionalbusverkehr).
- 1.6 Die Unternehmen erhalten Ausgleichsleistungen im Wege einer Vorauszahlung (**ex ante-Ausgleich**). Der ex ante-Ausgleich ist auf den Wert begrenzt, der sich aus einer Differenzbetrachtung zwischen den erwarteten Erlösen auf der Grundlage des Höchsttarifs verglichen mit den Erlösen auf der Grundlage eines genehmigungsfähigen Referenztarifes ergibt. Der Referenztarif ergibt sich aus den Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Die Ist-Kosten sind begrenzt auf die vom Landkreis festgelegten Angemessenheitskosten. Die Höhe des maximalen ex ante-Ausgleichs ergibt sich aus **Anlage 4**. Sofern die Verkehrsunternehmen höhere spezifische Kosten haben, als die Angemessenheitskosten, so kann die Berücksichtigung der spezifischen Kosten anerkannt werden. Das Verkehrsunternehmen hat hierzu einen Antrag zu stellen (Erläuterungen hierzu siehe Ziffer 2.1). Der ex ante-Ausgleich wird als vorläufiger Abschlag (**vorläufiger ex ante-Ausgleich**) gewährt. Der **vorläufige ex ante-Ausgleich** wird am Ende des Ausgleichsjahres verbindlich korrigiert (**verbindlicher ex ante-Ausgleich**).
- 1.7 Die Höhe und der Rechtsgrund des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Ausgleich**) begrenzt sind.
- 1.8 Der Aufgabenträger gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich**). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des **vorläufigen ex ante-Ausgleichs**. Der Aufgabenträger trägt dafür Sorge, dass eine auskömmliche eigenwirtschaftliche Finanzierung auf der Grundlage der notwendigen Verkehrsleistung angestrebt wird. Eine Veränderung des Gesamtausgleichs ist gemäß Ziffer 2.8 auf zwei Anwendungsfälle beschränkt (**angepassten Gesamtausgleich**).

2. Antragsverfahren

- 2.1 Der Ausgleich wird nur auf **schriftlichen Antrag** des Verkehrsunternehmers gewährt. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet, notwendig sind ein **vorläufiger ex ante-Antrag** und ein **verbindlicher ex ante-Antrag**. Die Anträge sind an den Landkreis zu richten. Für die Antragsstellung sind die in der **Anlage 5** vorgegebenen Muster (Kalkulationsverfahren, Fortschreibung) zu verwenden. Hierfür müssen alle nach **Anlage 5** genannten Antragsdaten vorliegen.
- 2.2 **Antragsberechtigt** sind alle Verkehrsunternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im räumlichen, sachlichen, zeitlichen Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift ÖPNV-Leistungen erbringen. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Der **vorläufige ex ante-Antrag** muss vor dem Ausgleichsjahr gestellt werden. **Antragsjahr** (n) ist das Jahr vor dem **Ausgleichsjahr** (n + 1). Für das erste Anwendungsjahr 2023 ist der Antrag bis zum 1.10.2023, spätestens jedoch sechs Wochen vor dem europäischen Fahrplanwechsel am 10.12.2023 zu stellen.

Die vollständig ausgefüllten und unterzeichneten Anträge müssen bis spätestens 30.06. des jeweiligen Antragsjahres (n) bei dem Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person vorliegen. Erfolgt der **vorläufige ex ante-Antrag** nicht fristgerecht und/oder nicht prüffähig, wird der ex ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) bis zum **verbindlichen ex ante-Antrag** um 10% gekürzt. Erfolgt der Antrag nicht spätestens

bis zum 15.12. bis 12.00 Uhr des jeweiligen Antragsjahres (n), so erhält der Unternehmen keinen Ausgleich (Präklusionsfrist). Von den Kürzungen und dem Ausschluss kann der Landkreis bei Sonderfällen absehen. Sonderfälle sind insbesondere ungeplante Übernahmen von Linien.

- 2.5 Sofern im Rahmen des **verbindlichen ex ante-Antrages** eine Korrektur der Soll-Kosten aufgrund atypischer Indexentwicklung gemäß Ziffer 3.3 geltend gemacht wird, ist die Überschreibung des/der Korridors/e und die sich daraus ergebende neuen Soll-Kosten des Unternehmens bis zum 30.09. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) zu stellen. Der Landkreis nimmt sodann eine Anpassung der Angemessenheitswerte bis zum 31.10. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres vor.

Bis zum 31.10. teilt der Landkreis den Verkehrsunternehmen den neuen angepassten Gesamtausgleich mit.

Der **verbindliche ex ante-Antrag** ist bis zum 30.11. des auf das Ausgleichsjahr (n + 1) folgenden Jahres (n + 2) zu stellen. Erfolgt dies nicht fristgerecht und/oder nicht prüffähig, wird dem Verkehrsunternehmen eine letzte Frist zur Abgabe gesetzt. Verstreicht diese, wird der Verkehrsunternehmen vom Verfahren ausgeschlossen.

- 2.6 Dem Verkehrsunternehmen obliegt eine Mitwirkungspflicht. Es trägt die **Darlegungs- und Nachweispflicht** für sämtliche in der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Landkreis oder einer von ihm benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Es erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex ante-Antragsverfahrens und der ex post-Überkompensationskontrolle. Die Angaben sind in Form der beigefügten Unterlagen in **Anlage 5** bereitzustellen.
- 2.7 Sofern das Verkehrsunternehmen höhere Angemessenheitswerte geltend macht, können diese Berücksichtigung finden, wenn das antragsstellende Verkehrsunternehmen die **spezifischen Mehrkosten** prüffähig nachweist.
- 2.8 Verändern sich die Ist-Gesamteinnahmen (Basis: **verbindliche ex ante-Anträge**) des Höchsttarifs aller gemäß Ziffer 1 eingebundenen Unternehmen für das Ausgleichsjahr (n + 1) in Abweichung zu den ermittelten Soll-Gesamteinnahmen (Basis: **vorläufige ex ante-Anträge**) und kommt es hierdurch in Summe zu Mehr- oder Mindererträgen und/oder kommt es im Rahmen der verbindlichen ex ante-Anträge zu einer Korrektur der Soll-Kosten aufgrund atypischer Indexentwicklung gemäß Ziffer 3.3, so führen diese Veränderungen für das jeweilige Ausgleichsjahr zu einem **angepassten Gesamtausgleich**.
- 2.9 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind **subventionserhebliche Tatsachen** im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 5**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionengesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen, die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger, usw.
- 2.10 Der ex-post-Nachweis wird durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex ante Antrag** gegenüber dem Landkreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags gemäß **Anlage 5**.

3. Art, Umfang und Bemessung von Vorauszahlungen (ex ante-Ausgleich)

- 3.1 Der ex ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung wird im Ausgleichsjahr (n + 1) als **vorläufiger ex ante-Ausgleich (Anlage 4)** gewährt. Der **vorläufige ex ante-Ausgleich** wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres anhand aktueller und objektiver Leistungsdaten korrigiert. Dies führt zum sog. **verbindlichen ex ante-Ausgleich**.
- 3.2 Der **vorläufige ex ante-Ausgleich (Anlage 4)** ergibt sich anhand einer Vergleichsbetrachtung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Verkehrsunternehmens vor dem Ausgleichsjahr (n) (**Ausgangswert**) mit der erwarteten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr (n + 1) (**Soll-Wert**) bei gleicher Verkehrsleistung (**Basisverkehrsleistung**) unter Anwendung der Höchsttarife. Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag zwischen dem Ausgangswert und dem Soll-Wert.

- Die **Bestimmung des Ausgangswertes** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen grundsätzlich mittels der Wirtschaftsdaten des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1). Dabei sind Kosten auf den Angemessenheitswert zu begrenzen (**Angemessenheitsprüfung**). Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung sind die Durchschnittskosten maßgeblich, die ein vergleichbares Unternehmen im Regionalbusverkehr hätte (Soll-Kosten), sofern nicht spezifische Mehrkosten des Verkehrsunternehmens zu berücksichtigen sind (**Angemessenheitswert**). Sind die Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Soll-Kosten ist der geringere Wert maßgeblich (maßgebliche Kosten). Die Angemessenheitsprüfung nimmt der Landkreis oder eine von ihm gestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der Überkompensationsprüfung auf der Grundlage der Trennungsrechnung der Unternehmen vor.

Im ersten und zweiten vollen Anwendungsjahr entspricht der Ausgangswert dem Angemessenheitswert, sofern der Unternehmer keine spezifischen Mehrkosten geltend macht.

- Die **Bestimmung des Soll-Wertes** ergibt sich aus der Fortschreibung der Soll-Kosten und Soll-Einnahmen der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex post-Kontrolle (Ziffer 4) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen des vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten zuzüglich eines Wagnisaufschlages in

Höhe von 5,00 Prozent bezogen auf den Angemessenheitswert abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Einnahmen.

Im ersten und zweiten vollen Anwendungsjahr ist der Angemessenheitswert zuzüglich eines Wagnisaufschlages fortzuschreiben.

3.3 Durch den **verbindlichen ex ante-Antrag** erfolgt eine Korrektur des **vorläufigen ex ante-Ausgleichs**. Die Korrektur umfasst:

- die **Ermittlung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Tarifs**:

Die erwarteten Einnahmen ergeben sich aus der Anwendung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Tariffableaus. Das fiktive, genehmigungsfähige Tariffableau (**Volltarif**) ergibt sich aus entsprechender Anwendung des § 39 PBefG der maßgeblichen Kosten abzüglich aller sonstigen Erlöse (z.B. Mittel für die rabattierte Beförderung im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG), Erstattungen für Schülersammelzeitkarten, Einnahmen aus der Anerkennung von Kur- bzw.- Gästekarten, unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten, und aller sonstigen Einnahmen für die Anwendung rabattierter Tarife). Die auf der Grundlage des fiktiven, genehmigungsfähigen Tarifs erwarteten Einnahmen werden zur Verkehrsleistung (**Anlage 2**) in Bezug gesetzt (Tarifäquivalent FT). Aus der Differenz des Tarifäquivalents FT und dem Tarifäquivalent der im Ist erzielten Erlöse (Tarifäquivalent IST) ergibt sich der neue **verbindliche ex ante-Ausgleich (Anlage 4)**.

- die **Berücksichtigung ausgefallener Fahrten**:

Weicht der Umfang der Verkehrsleistung (Fahrplankilometer) im Ausgleichsjahr von der für das jeweilige Anwendungsjahr maßgeblichen Verkehrsleistung ab, so erfolgt eine Anpassung entsprechend des Tarifäquivalents je Fahrplankilometer.

- eine **Korrektur der Soll-Kosten bei atypischer Indexentwicklung**:

Weicht die tatsächliche Kostenentwicklung im Ausgleichsjahr von der prognostizierten, durchschnittlichen Kostenentwicklung der letzten zwei Jahre um +/-3 Prozent ab (Veränderungskorridor), so erfolgt eine Korrektur der Kostengruppen, welche außerhalb des Veränderungskorridors sind. Die Korrektur gilt auch für die Angemessenheitswerte. Die Korrektur führt zu einer Anpassung des Gesamtausgleichs gemäß Ziffer 2.8.

Der **verbindliche ex ante-Ausgleich** je Unternehmen kann über dem **vorläufigen ex ante-Ausgleich** liegen. Die Summe der korrigierten Sollausgleiche ist auf den angepassten Gesamtausgleich gemäß 2.8 begrenzt. Überschreiten die rechnerischen Ausgleichsbeträge den angepassten Gesamtausgleich, so erfolgt eine anteilige Kürzung entsprechend dem Umfang der Verkehrsleistung. Der **verbindliche ex ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle maßgeblich.

3.4 Kann keine Korrektur des vorläufigen Soll-Ausgleichs erfolgen, insbesondere, weil die testierte Einnahmenaufteilung durch die Unternehmen nicht bis zum 31.10. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) vorgelegt wurde, so bleibt es für die Bemessung des folgenden ex ante-Ausgleichs bei dem **vorläufigen ex ante-Ausgleich**.

4. Vermeidung der Überkompensation (ex post-Kontrolle)

4.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen die Vorauszahlungen dem Verkehrsunternehmen aufgrund der ex-post-Abrechnung nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) Nr. 1370 bei dem Unternehmen führt.

4.2 Für die ex-post-Abrechnung werden die beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 durch das Verkehrsunternehmen angewendet. Die Ausgleichsleistung gemäß Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 darf den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt**, der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen aufgrund der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.

Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 1.1 im Hinblick auf regionale Busverkehre entstehen, abzüglich aller quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen, die durch jene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entstehen, abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Das Unternehmen ist verpflichtet, die Regeln des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers gemäß Ziffer 8.6 vorzulegen. Die Einzelheiten für die Berechnung, insbesondere das Verhältnis von Kosten und Erlösen und die Berücksichtigung des Nettoeffekts, sind in **Anlage 5** geregelt.

4.3 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42, 43 bzw. in Verbindung im Regionalbusverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote im Regionalbusverkehr werden ebenfalls berücksichtigt.

4.4 Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 erzielt werden.

4.5 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine **Trennungsrechnung** auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 5**). Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 entstanden sind, welche

zusätzlichen Erträge, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.

- 4.6 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein **angemessener Gewinnzuschlag** zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ermittelt. Der angemessene Gewinn darf 5,00 % bezogen auf die Angemessenheitskosten in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersteigen.
- 4.7 Ergibt sich aus der ex post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 3 ermittelte **verbindliche ex ante-Ausgleich**, besteht kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 5 dieser Satzung bleibt unberührt.
Die Summe aller Zahlungen des **verbindlichen ex ante-Ausgleichs** ist auf den Gesamtausgleich gemäß Ziffern 1.9 und 2.8 begrenzt.

5. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

- 5.1 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die ermittelten Soll-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.
- 5.2 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex post-Kontrolle die Ist-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten.
- 5.3 Die Bonuszahlung gemäß Ziffer 5.3 ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs ohne Berücksichtigung des Bonus begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Ein etwaiger Bonus wird für die folgende ex ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

6. Leistungsänderungen und neue Leistungen

- Bei Betreiberwechseln, unabhängig davon, ob diese unterjährig oder zum Vorjahr erfolgen, stellt der Landkreis dem Neubetreiber den durchschnittlichen Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung, auf der Grundlage der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß **Anlage 4**. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach Ziffer 8.1 verausgabt worden sind.

7. Erklärungen

- 7.1 Der Wirtschaftsprüfer des Verkehrsunternehmers oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises folgende Inhalte:
- Die Einhaltung der Vorgaben gemäß Ziffer 4 bis 6
 - Die Vorlage der beglaubigten Trennungsrechnung (**Anlage 5**),
 - Die Erklärung, dass die Überkompensationsprüfung unter Beachtung der Durchführungsvorschriften erfolgte (**Anlage 5**),
 - Die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 4.3), wobei der Betrag auszuweisen ist.
 - Die Erklärung einer etwaigen Reduzierung des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 3.3).
 - Den Nachweis für die Gewährung eines etwaigen Bonus nach Ziffer 5, wobei der Betrag auszuweisen ist.

Die für die ex-post-Kontrolle erforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle dem Landkreis offen, ebenso alle Zahlen, welche der Landkreis für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.

- 7.2 Der Verkehrsunternehmer erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung (**Anlage 2**) eingehalten wurde, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (Ziffer 6), ob die Tarifvorgaben (**Anlage 1**) und die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind.
- 7.3 Der Verkehrsunternehmer legt die vom Wirtschaftsprüfer oder einer vom Landkreis anerkannten Person oder Stelle gemäß Ziffer 8 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 5**) dem Aufgabenträger zur Prüfung vor.
- 7.4 Darüber hinaus gewähren die Unternehmen dem zuständigen Kreisrechnungsprüfungsamt ein uneingeschränktes Einsichts- und Prüfungsrecht in Bezug auf Kosten und Erträge der maßgeblichen Verkehre. Das Einsichts- und Prüfungsrecht ist für einen Zeitraum von fünf Jahren ab Bewilligung zu gewähren, dafür erforderliche Daten und Unterlagen sind mindestens für diesen Zeitraum vorzuhalten.

8. Auszahlung, Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen

- 8.1 Der Landkreis leistet die Vorauszahlungen (vorläufige ex ante-Zahlungen) in Höhe von 90 % quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht.
- 8.2 Bis zum 15.12. des Folgejahres hat das Verkehrsunternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Landkreis anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Landkreis vorzulegen. Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder die vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle übergibt die in der Trennungsrechnung unter den Spalten „Gemeinde Schönau“ aufgeführten bzw. sinngemäß bezeichneten Werte zum Zwecke der Vorausberechnung gem. Ziffer 3.2 an den Landkreis. Eine Weitergabe der Daten an Dritte ist nur mit Zustimmung des Unternehmens möglich. Ausgenommen hiervon sind die auf Ebene der Verbandsglieder aggregierten Werte. Die Bestätigung muss

auch den Nachweis dafür erbringen, dass die Ausgleichsmittel in der Nettoeffektberechnung nicht zu einer Überkompensation i. S. von Art. 4 und 6 sowie des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geführt haben. Im Falle einer Überkompensation sind die überzahlten Ausgleichsmittel einschließlich entstandener Zinserträge oder ersparter Zinsaufwendungen (Ziffer 8.4) zurück zu erstatten.

- 8.3 Die Endabrechnung durch den Landkreis erfolgt innerhalb von drei Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Angaben und Unterlagen nach Ziffer 7.1.
- 8.4 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages ist mit zwei Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt.

9. Umsatzsteuer

Der Landkreis geht davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Sollte sich entgegen der diesbezüglichen Rechtsauffassung der Verwaltung etwas Anderes ergeben, schuldet der Landkreis den Ausgleich zuzüglich der Umsatzsteuer für den Geltungszeitraum seit Bestehen dieser Regelung.

10. Schlussbestimmungen und Sonstiges

- 10.1 Die Verwaltung des Landkreises wird ermächtigt, die für die Bestimmung des ex ante-Ausgleichs notwendigen Anlagen entsprechend der Leistungsveränderungen und der Kostenentwicklung anzupassen und zu veröffentlichen.
- 10.2 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 10.3 Diese allgemeine Vorschrift wird nach Ihrer Verabschiedung durch den Kreistag nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises eingestellt.
- 10.4 Diese allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 10.12.2023 und endet spätestens am 30.04.2028. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift fortgeführt wird. Sofern eine Änderung der Ausgleichssystematik durch den Landkreis vorgesehen ist, soll diese der gesetzlichen Intention des § 8 Abs. 4 PBefG Rechnung tragen.
- 10.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Verkehrsunternehmen wird hingewiesen. Das Verkehrsunternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom Landkreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

Anlagen:

Die Anlagen sind auf der Internetseite des Landratsamtes Berchtesgadener Land unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.lra-bgl.de/t/das-landratsamt/bekanntmachungen/details/news/bekanntmachung-einer-allgemeinverfuegung-zur-einfuehrung-von-hoehchsttarifen-im-oepnv-im-bereich-der-gemeinde-schoenau-a-koenigssee-und-berchtesgaden-zentrum/>

- Anlage 1:** Höchstarif
Anlage 2: Verkehrsgebiet und Verkehrsleistungen
Anlage 3: Mindeststandards nach Nahverkehrsplan
Anlage 4: Übersicht Ausgleichszahlungen
Anlage 5-1: Durchführungsvorschriften
Anlage 5-2: Trennungsrechnung
Anlage 6: Berechnungsmethodik (Indices, Angemessenheitswert)

Bad Reichenhall, den 12. Mai 2023
Landratsamt Berchtesgadener Land

Bernhard Kern, Landrat

Bek. Nr. 2

Stadt Bad Reichenhall

Vollzug des Baugesetzbuchs (BauGB) Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses gem. § 10 Abs. 3 BauGB für den Bebauungsplan „Thumseestraße/Reifenstuelstraße“ mit integriertem Grünordnungsplan für die Grundstücke Fl. Nrn. 72 (Teilfläche Verkehrsfläche Thumseestraße), 172 (Teilfläche Verkehrsfläche Reifenstuelstraße) und 173 (Thumseestraße 24), jeweils Gemarkung Karlstein der Stadt Bad Reichenhall

Der Stadtrat der Stadt Bad Reichenhall hat in der Sitzung vom 23. Mai 2023 den Bebauungsplan „Thumseestraße/Reifenstuelstraße“ mit integriertem Grünordnungsplan für die Grundstücke Fl. Nrn. 72 (Teilfläche Verkehrsfläche Thumseestraße), 172 (Teilfläche Verkehrsfläche Reifenstuelstraße) und 173 (Thumseestraße 24), jeweils Gemarkung Karlstein, in der Fassung vom 02. Januar 2023 als Satzung beschlossen. Dieser Beschluss wird hiermit gemäß § 10 Abs. 3 des BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Mit dieser Bekanntmachung tritt der Bebauungsplan in Kraft.

Jedermann kann den Bebauungsplan mit der Begründung bei der Stadtverwaltung – Stadtbauamt – Zimmer 101 im Neuen Rathaus, Rathausplatz 8, 83435 Bad Reichenhall, während folgender Zeiten:
montags bis freitags von 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr und zusätzlich donnerstags von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr oder nach telefonischer Vereinbarung unter 08651/775-222 oder -260 einsehen und über deren Inhalt Auskunft verlangen.

Auf die Voraussetzungen für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften und von Mängeln der Abwägung sowie die Rechtsfolgen des § 215 Abs. 1 BauGB wird hingewiesen.

Unbeachtlich werden demnach

1. eine nach § 214 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 bis 3 BauGB beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
2. eine unter Berücksichtigung des § 214 Abs. 2 BauGB beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Abs. 3 S. 2 beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs und
4. nach § 214 Abs. 2 a BauGB im beschleunigten Verfahren beachtliche Fehler,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans schriftlich gegenüber der Stadt geltend gemacht worden sind; der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen.

Außerdem wird auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 BauGB sowie auf § 44 Abs. 4 BauGB hingewiesen. Danach erlöschen Entschädigungsansprüche für nach den §§ 39 bis 42 BauGB eintretende Vermögensnachteile, wenn nicht innerhalb von drei Jahren nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Vermögensnachteile eingetreten sind, die Fälligkeit des Anspruches herbeigeführt wird.

Bad Reichenhall, den 24. Mai 2023
Stadt Bad Reichenhall

Dr. Christoph Lung, Oberbürgermeister

Bek. Nr. 3

Gemeinde Bischofswiesen

Berichtigung der Bekanntmachung Nr. 11 im Amtsblatt Nr. 20 vom 16. Mai 2023

Die im Amtsblatt Nr. 20 vom 16. Mai 2023 veröffentlichte Bekanntmachung ist wie folgt zu berichtigen:

Der Text im Inhaltsverzeichnis muss richtig heißen:

Haushaltssatzung der Gemeinde Bischofswiesen
Landkreis Berchtesgadener Land für das Haushaltsjahr 2023

Bek. Nr. 4

Gemeinde Bischofswiesen

Satzung zum Neuerlass der Erschließungsbeitragssatzung – Inkrafttreten Bekanntmachung

Der Gemeinderat der Gemeinde Bischofswiesen hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 16.05.2023 nachfolgende Satzung beschlossen:

Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragssatzung – EBS)

Aufgrund des Art. 23 Satz 1 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in Verbindung mit Art. 5a Abs. 2 des Bayerischen Kommunalabgabengesetzes (KAG) und den §§ 132, 133 Abs. 3 Satz 5 Baugesetzbuch (BauGB) erlässt die Gemeinde Bischofswiesen folgende Satzung:

§ 1

Erhebung des Erschließungsbeitrages

Zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwandes für Erschließungsanlagen erhebt die Gemeinde Bischofswiesen Erschließungsbeiträge nach Art. 5a Abs. 1 KAG sowie nach Maßgabe dieser Satzung.

§ 2

Art und Umfang der Erschließungsanlagen

(1) Beitragsfähig ist der Erschließungsaufwand

- I. für die öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze (Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB) in

bis zu einer Straßenbreite
(Fahrbahnen, Radwege, Gehwege,
kombinierte Geh- und Radwege) von

- | | |
|--|------------------|
| 1. Wochenendhaus- und Dauerkleingartengebieten | 7,0 m |
| 2. Kleinsiedlungsgebieten bei einseitiger Bebaubarkeit | 8,5 m |
| 3. Kleinsiedlungsgebieten, soweit sie nicht unter Nr. 2 fallen,
Wohn-, Dorf- und Mischgebieten, dörflichen Wohngebieten, urbanen Gebieten | |
| a) mit einer Geschossflächenzahl bis 0,7
bei einseitiger Bebaubarkeit | 14,0 m
10,5 m |
| b) mit einer Geschossflächenzahl über 0,7 - 1,0
bei einseitiger Bebaubarkeit | 18,0 m
12,5 m |
| c) mit einer Geschossflächenzahl über 1,0 - 1,6 | 20,0 m |
| d) mit einer Geschossflächenzahl über 1,6 | 23,0 m |
| 4. Kerngebieten, Gewerbegebieten und Sondergebieten | |
| a) mit einer Geschossflächenzahl bis 1,0 | 20,0 m |
| b) mit einer Geschossflächenzahl über 1,0 - 1,6 | 23,0 m |
| c) mit einer Geschossflächenzahl über 1,6 - 2,0 | 25,0 m |
| d) mit einer Geschossflächenzahl über 2,0 | 27,0 m |
| 5. Industriegebieten | |
| a) mit einer Baumassenzahl bis 3,0 | 23,0 m |
| b) mit einer Baumassenzahl über 3,0 - 6,0 | 25,0 m |
| c) mit einer Baumassenzahl über 6,0 | 27,0 m |
| II. für die öffentlichen, aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (z. B. Fußwege, Wohnwege; Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 2 BauGB) bis zu einer Breite von 5 m, | |
| III. für die nicht zum Anbau bestimmten, zur Erschließung der Baugebiete notwendigen Sammelstraßen innerhalb der Baugebiete (Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) bis zu einer Breite von 27 m, | |
| IV. für Parkflächen (Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB), | |
| a) die Bestandteile der Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. I und Nr. III sind, bis zu einer weiteren Breite von 5 m, | |
| b) soweit sie nicht Bestandteile der in Nr. I und Nr. III genannten Verkehrsanlagen, aber nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung notwendig sind, bis zu 15 v.H. aller im Abrechnungsgebiet (§ 4) liegenden Grundstücksflächen, | |
| V. für Grünanlagen mit Ausnahme von Kinderspielplätzen (Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB), | |
| a) die Bestandteile der Verkehrsanlagen im Sinne von Nr. I bis Nr. III sind, bis zu einer weiteren Breite von 5 m, | |
| b) soweit sie nicht Bestandteile der in Nr. I bis Nr. III genannten Verkehrsanlagen sind, aber nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung notwendig sind, bis zu 15 v.H. der im Abrechnungsgebiet (§ 4) liegenden Grundstücksflächen, | |
| VI. für Immissionsschutzanlagen (Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 127 Abs. 2 Nr. 5 BauGB). | |

(2) Zu dem Erschließungsaufwand nach Abs. 1 Nr. I bis Nr. VI gehören insbesondere die Kosten für

- a) den Erwerb der Grundflächen,
- b) die Freilegung der Grundflächen,
- c) die erstmalige Herstellung des Straßenkörpers einschließlich des Unterbaues, der Befestigung der Oberfläche sowie notwendiger Erhöhungen oder Vertiefungen,
- d) die Herstellung von Rinnen sowie der Randsteine,
- e) die Herstellung von Radwegen,
- f) die Herstellung von Gehwegen,
- g) die Herstellung von kombinierten Geh- und Radwegen,
- h) die Herstellung von Mischflächen,
- i) die Herstellung der Beleuchtungseinrichtung,
- j) die Herstellung der Entwässerungseinrichtung der Erschließungsanlagen,
- k) den Anschluss an andere Erschließungsanlagen,
- l) die Herstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wegen Eingriffs beitragsfähiger Maßnahmen in Natur und Landschaft,
- m) die Übernahme von Anlagen als gemeindliche Erschließungsanlagen,
- n) die Herstellung von Böschungen, Schutz- und Stützmauern.

(3) Der Erschließungsaufwand umfasst auch den Wert der von der Gemeinde aus ihrem Vermögen bereitgestellten Flächen, der Sachen und Rechte im Zeitpunkt der Bereitstellung sowie der vom Personal des Beitragsberechtigten erbrachten Werk- und Dienstleistungen für die technische Herstellung der Erschließungsanlage.

(4) Der Erschließungsaufwand im Rahmen des Abs. 1 umfasst auch die Kosten, die für die Teile der Fahrbahn einer Ortsdurchfahrt einer Bundes-, Staats- oder Kreisstraße entstehen, die über die Breiten der anschließenden freien Strecken hinausgehen.

(5) Soweit Erschließungsanlagen im Sinne des Abs. 1 als Sackgassen enden, ist für den erforderlichen Wendehammer der Aufwand bis zur vierfachen Gesamtbreite der Sackgasse beitragsfähig.

§ 3

Ermittlung des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes

(1) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand (§ 2) wird nach den tatsächlichen Kosten ermittelt.

(2) Der beitragsfähige Erschließungsaufwand wird für die einzelne Erschließungsanlage ermittelt. Die Gemeinde kann abweichend von Satz 1 den beitragsfähigen Erschließungsaufwand für bestimmte Abschnitte einer Erschließungsanlage oder diesen Aufwand für mehrere Anlagen, die für die Erschließung der Grundstücke eine Einheit bilden (Erschließungseinheit), ermitteln.

(3) Die Aufwendungen für Fußwege und Wohnwege (§ 2 Abs. 1 Nr. II), für Sammelstraßen (§ 2 Abs. 1 Nr. III), für Parkflächen (§ 2 Abs. 1 Nr. IV b), für Grünanlagen (§ 2 Abs. 1 Nr. V b) und für Immissionsschutzanlagen (§ 2 Abs. 1 Nr. VI, § 10) werden den zum Anbau bestimmten Straßen, Wegen und Plätzen, zu denen sie von der Erschließung her gehören, zugerechnet. Das Verfahren nach Satz 1 findet keine Anwendung, wenn das Abrechnungsgebiet (§ 4) der Fuß- und Wohnwege, der Sammelstraßen, Parkflächen, Grünanlagen oder Immissionsschutzanlagen von dem Abrechnungsgebiet der Straßen, Wege und Plätze abweicht; in diesem Fall werden die Fuß- und Wohnwege, die Sammelstraßen, Parkflächen, Grünanlagen und Immissionsschutzanlagen selbstständig als Erschließungsanlagen abgerechnet.

§ 4

Abrechnungsgebiet

Die von einer Erschließungsanlage erschlossenen Grundstücke bilden das Abrechnungsgebiet. Wird ein Abschnitt einer Erschließungsanlage oder eine Erschließungseinheit abgerechnet, so bilden die von dem Abschnitt der Erschließungsanlage bzw. Erschließungseinheit erschlossenen Grundstücke das Abrechnungsgebiet.

§ 5

Gemeindeanteil

Die Gemeinde trägt 10 v. H. des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes.

§ 6

Verteilung des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes

(1) Bei zulässiger gleicher Nutzung der Grundstücke wird der nach § 3 ermittelte Erschließungsaufwand nach Abzug des Anteils der Gemeinde (§ 5) auf die Grundstücke des Abrechnungsgebietes (§ 4) nach den Grundstücksflächen verteilt.

(2) Ist in einem Abrechnungsgebiet (§ 4) eine unterschiedliche bauliche oder sonstige Nutzung zulässig, wird der nach § 3 ermittelte Erschließungsaufwand nach Abzug des Anteils der Gemeinde (§ 5) auf die Grundstücke des Abrechnungsgebietes (§ 4) verteilt, indem die Grundstücksflächen mit einem Nutzungsfaktor vervielfacht werden, der im Einzelnen beträgt:

- | | |
|--|-----|
| 1. bei eingeschossiger Bebaubarkeit und gewerblich oder sonstig nutzbaren Grundstücken, auf denen keine oder nur eine untergeordnete Bebauung zulässig ist | 1,0 |
| 2. bei mehrgeschossiger Bebaubarkeit zuzüglich je weiteres Vollgeschoss | 0,3 |

(3) Als Grundstücksfläche gilt:

- bei Grundstücken, die vollständig im Bereich eines Bebauungsplanes im Sinne von § 30 Abs. 1 und 2 BauGB oder teilweise im beplanten Bereich und im Übrigen im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) bzw. vollständig im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) liegen, der Flächeninhalt des Buchgrundstücks, wie er sich aus der Eintragung im Grundbuch ergibt. Bei Grundstücken, die nur teilweise im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes (§ 30 BauGB) liegen und im Übrigen im Außenbereich (§ 35 BauGB), die Grundstücksfläche, die sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befindet.
- bei Grundstücken im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB), die in den Außenbereich (§ 35 BauGB) übergehen und bei denen sich die Grenze zwischen Innen- und Außenbereich nicht aus einer Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB ergibt, die tatsächliche Grundstücksfläche bis zu einer Tiefe von 50 m, gemessen von der der Erschließungsanlage zugewandten Grenze des beitragspflichtigen Grundstücks. Reicht die bauliche oder gewerbliche Nutzung über diese Begrenzung hinaus, so ist die Grundstückstiefe maßgebend, die durch die hintere Grenze der Nutzung bestimmt wird.

(4) Beitragspflichtige Grundstücke, die ohne bauliche Nutzungsmöglichkeit oder die mit einer untergeordneten baulichen Nutzungsmöglichkeit gewerblich oder in sonstiger Weise vergleichbar genutzt werden oder genutzt werden dürfen, z. B. Friedhöfe, Sportanlagen, Freibäder, Campingplätze, Dauerkleingärten, werden mit 0,5 der Grundstücksfläche in die Verteilung einbezogen.

(5) Als zulässige Zahl der Vollgeschosse gilt die im Bebauungsplan festgesetzte höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse. Weist der Bebauungsplan nur eine Baumassenzahl aus, so gilt als Zahl der Vollgeschosse die Baumassenzahl geteilt durch 3,5. Weist der Bebauungsplan lediglich eine höchstzulässige Gebäudehöhe in Form der Wand- oder Firsthöhe aus, so gilt diese geteilt durch 3,50 in Kern-, Gewerbe-, Industrie- und Sondergebieten i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO, geteilt durch 2,60 in allen anderen Baugebieten. Sind beide Höhen festgesetzt, so ist die höchstzulässige Wandhöhe maßgebend. Bruchzahlen werden auf volle Zahlen auf- oder abgerundet. Setzt der Bebauungsplan weder die Zahl der Vollgeschosse noch eine Baumassenzahl noch die höchstzulässige Gebäudehöhe in Form der Wand- oder Firsthöhe fest, so findet Abs. 8 Anwendung.

(6) Ist im Einzelfall eine größere Zahl der Vollgeschosse zugelassen oder vorhanden, so ist diese zugrunde zu legen.

(7) Grundstücke, auf denen nur Garagen oder Stellplätze zulässig sind, gelten als eingeschossig bebaubare Grundstücke. Bei mehrgeschossigen Parkbauten bestimmt sich der Nutzungsfaktor nach der Zahl ihrer Geschosse.

(8) In unbeplanten Gebieten sowie im Fall des Abs. 5 Satz 6 ist maßgebend

1. bei bebauten Grundstücken die Höchstzahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse.
2. bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken die Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse.

Vollgeschosse sind Geschosse, die vollständig über der natürlichen oder festgelegten Geländeoberfläche liegen und über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine Höhe von mindestens 2,30 m haben. Als Vollgeschosse gelten auch Kellergeschosse, deren Deckenunterkante im Mittel mindestens 1,20 m höher liegt als die natürliche oder festgelegte Geländeoberfläche.

(9) Ist die Zahl der Vollgeschosse wegen der Besonderheiten des Bauwerks nicht feststellbar, werden bei Wohngebäuden je angefangene 2,60 m Höhe des Bauwerks, bei Gewerbegebäuden je angefangene 3,50 m Höhe des Bauwerks als ein Vollgeschoss gerechnet. Ist ein Grundstück mit einer Kirche bebaut, so sind zwei Vollgeschosse anzusetzen. Dies gilt für Türme, die nicht Wohnzwecken, gewerblichen oder industriellen Zwecken oder einer freiberuflichen Nutzung dienen, entsprechend.

(10) Werden in einem Abrechnungsgebiet (§ 4) außer überwiegend gewerblich genutzten Grundstücken oder Grundstücken, die nach den Festsetzungen eines Bebauungsplans in einem Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet liegen, auch andere Grundstücke erschlossen, so sind für die Grundstücke in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie für die Grundstücke, die überwiegend gewerblich genutzt werden, die in Abs. 2 genannten Nutzungsfaktoren um je 50 v.H. zu erhöhen. Als gewerblich genutzt oder nutzbar gelten auch Grundstücke, wenn sie überwiegend Geschäfts-, Büro-, Praxis-, Unterrichts-, Heilbehandlungs- oder ähnlich genutzte Räume beherbergen oder in zulässiger Weise beherbergen dürfen.

§ 7

Eckgrundstücke und durchlaufende Grundstücke

Für Grundstücke, die von mehr als einer Erschließungsanlage im Sinne des Art. 5a Abs. 2 KAG i.V. m. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB erschlossen werden, ist die Grundstücksfläche bei Abrechnung jeder Erschließungsanlage nur mit zwei Dritteln anzusetzen.

Dies gilt nicht,

1. wenn ein Erschließungsbeitrag nur für eine Erschließungsanlage erhoben wird und Beiträge für weitere Anlagen zu deren erstmaliger Herstellung weder nach dem geltenden Recht noch nach vergleichbaren früheren Rechtsvorschriften erhoben worden sind oder erhoben werden,
2. für Grundstücke in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie für Grundstücke, die gem. § 6 Abs. 10 als gewerblich genutzt gelten.

§ 8

Kostenspaltung

Der Erschließungsbeitrag kann für

1. den Grunderwerb,
2. die Freilegung der Grundflächen,
3. die Fahrbahn, auch Richtungsfahrbahnen,
4. die Radwege,
5. die Gehwege zusammen oder einzeln,
6. die gemeinsamen Geh- und Radwege,
7. die unselbstständigen Parkplätze,
8. die Mehrzweckstreifen,
9. die Mischflächen,
10. die Sammelstraßen,
11. die Parkflächen,
12. die Grünanlagen,
13. die Beleuchtungseinrichtungen und
14. die Entwässerungseinrichtungen

gesondert erhoben (Art. 5a Abs. 5 i.V.m. Art. 5 Abs. 1 Satz 6 KAG) und in beliebiger Reihenfolge umgelegt werden, sobald die Maßnahme, deren Aufwand durch Teilbeträge gedeckt werden soll, abgeschlossen worden ist. Diesen Zeitpunkt stellt die Gemeinde fest.

§ 9

Merkmale der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen

(1) Die zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze sowie Sammelstraßen und Parkflächen sind endgültig hergestellt, wenn sie die nachstehenden Merkmale aufweisen:

1. eine Pflasterung, eine Asphalt-, Beton- oder ähnliche Decke neuzeitlicher Bauweise mit dem technisch notwendigen Unterbau,
2. Straßenentwässerung und Beleuchtung,
3. Anschluss an eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße.

(2) Geh- und Radwege sind endgültig hergestellt, wenn sie eine Abgrenzung gegen die Fahrbahn und gegeneinander (außer bei Mischflächen) sowie eine Befestigung mit Platten, Pflaster, Asphaltbelag oder eine ähnliche Decke in neuzeitlicher Bauweise mit dem technisch notwendigen Unterbau aufweisen.

(3) Grünanlagen sind endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen gärtnerisch gestaltet sind.

(4) Zu den Merkmalen der endgültigen Herstellung der in den Abs. 1 bis 3 genannten Erschließungsanlagen gehören alle Maßnahmen, die durchgeführt werden müssen, damit die Gemeinde das Eigentum oder eine Dienstbarkeit an den für die Erschließungsanlage erforderlichen Grundstücken erlangt.

§ 10

Immissionsschutzanlagen

Art, Umfang, Verteilungsmaßstab und Herstellungsmerkmale von Anlagen zum Schutz von Baugebieten gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes werden durch ergänzende Satzung im Einzelfall geregelt.

§ 11

Entstehen der Beitragspflicht

Die Beitragspflicht entsteht mit der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen, für Teilbeträge, sobald die Maßnahmen, deren Aufwand durch die Teilbeträge gedeckt werden soll, abgeschlossen sind. Im Falle des Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 128 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB entsteht die Beitragspflicht mit der Übernahme durch die Gemeinde.

§ 12

Vorausleistungen

Im Fall des Art. 5a Abs. 2 KAG i.V.m. § 133 Abs. 3 BauGB können Vorausleistungen bis zur Höhe des voraussichtlichen Erschließungsbeitrages erhoben werden.

§ 13

Beitragspflichtiger

Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümer des Grundstücks ist. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so ist der Erbbauberechtigte anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner; bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

§ 14

Fälligkeit

Der Beitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheids, die Vorausleistung einen Monat nach Bekanntgabe des Vorausleistungsbescheids fällig.

§ 15

Ablösung des Erschließungsbeitrages

(1) Der Erschließungsbeitrag kann im Ganzen vor Entstehung der Beitragspflicht abgelöst werden (Art. 5a Abs. 2 KAG i. V. m. § 133 Abs. 3 Satz 5 BauGB). Ein Rechtsanspruch auf Ablösung besteht nicht. Die Höhe des Ablösungsbetrages richtet sich nach der Höhe des voraussichtlich entstehenden Erschließungsbeitrages.

(2) Ein Ablösungsvertrag wird unwirksam, wenn sich zum Zeitpunkt der Entstehung der sachlichen Beitragspflichten ergibt, dass der auf das betreffende Grundstück entfallende Erschließungsbeitrag das Doppelte oder mehr als Doppelte bzw. die Hälfte oder weniger als die Hälfte des Ablösungsbetrages ausmacht. In einem solchen Fall ist der Erschließungsbeitrag durch Bescheid festzusetzen und unter Anrechnung des gezahlten Ablösungsbetrages anzufordern oder die Differenz zwischen gezahltem Ablösungsbetrag und Erschließungsbeitrag zu erstatten.

§ 16

Inkrafttreten

(1) Diese Satzung tritt eine Woche nach der Bekanntmachung in Kraft.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt tritt die Erschließungsbeitragssatzung vom 05.11.2004 außer Kraft.

Bischofswiesen, den 25. Mai 2023
Gemeinde Bischofswiesen

Thomas Weber, Erster Bürgermeister