



Landesnahverkehrsgesellschaft  
Niedersachsen mbH

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

Landkreis Aurich  
Postfach 14 80  
26584 Aurich

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

Versand nur per E-Mail

Unser Zeichen:  
F6.1800 – 6468

Kontakt:  
deutschlandticket@lnvg.nieder-  
sachsen.de

Datum:  
18.01.2024

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

**Anlage:** Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket (Stand vom 11.12.2023)

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

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

**164.844,48 Euro.**

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

Geschäftsführung:  
Carmen Schwabl (Sprecherin)  
Christian Berndt

Amtsgericht Hannover HRB 55167  
USt-IdNr. DE811 920 801

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

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

## I. Nebenbestimmungen

### 1. Zweck

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

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

### 2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

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

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

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

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

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

### 3. Empfänger der Billigkeitsleistung

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

---

<sup>1</sup> Dies würde eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste voraussetzen.

**3.2** Sie können ausgleichsfähige nicht gedeckte Ausgaben von **Aufgabenträgern**, denen Sie die Aufgabenträgerschaft gemäß **§ 4 Abs. 2 NNVG** übertragen haben, sowie von **Gemeinden und Verbandsmitgliedern** in ihrem Zuständigkeitsgebiet, die gemäß **§ 4 Abs. 3 NNVG** - ohne Aufgabenträgerstatus - Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, gegenüber der LNVG geltend machen (im Folgenden „Kommunen nach Nr. 3.2“ genannt).

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

#### **4. Weiterleitung an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen, Einnahmeverteilung**

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

Sie sind verpflichtet sicherzustellen, dass die **gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates** für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ geforderten Daten fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete **Einnahmeaufteilungsverfahren- Clearingstelle** gemeldet werden.

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

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

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

---

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

**4.4** Die Anforderungen und die **Tarifbestimmungen** für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche abgestimmt und werden weiterentwickelt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind Sie verpflichtet dafür Sorge zu tragen, dass in Ihrer Zuständigkeit und in der der Kommunen nach Nr. 3.2 die Tarifbestimmungen in ihrer **jeweils aktuellen Fassung** von den Verkehrsunternehmen angewendet werden.

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

## **5. Ermittlung der Billigkeitsleistung**

**5.1** Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung (LHO).

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

**5.3** Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung an Aufgabenträger und Kommunen bzw. eines Zuschusses im Weiterleistungsverhältnis an Verkehrsunternehmen gewährt.

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

### **5.4.1 Ausgleich von Einnahmehausfällen**

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

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

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

#### **5.4.1.1 Berechnung der Soll-Einnahmen**

##### **a) Grundsatz**

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

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

##### **a1) Preisanpassungen**

Preisanpassungen, die ab dem 01.01.2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen<sup>7</sup> gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.

---

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

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

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

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

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

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

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 01.01.2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierfassung auf 2024 fortzuschreiben<sup>8</sup> (Stückzahl betroffene Tarife 2019 \* Preis zum Stichtag 01.01.2023 \* Faktor entsprechend durchschnittlicher prozentualer Tarifierfassung vom 02.01.2023 bis 2024).

## **a2) Tarifdeckel**

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierfassung gegenüber dem mit Stand vom 01.10.2023<sup>9</sup> beantragten Tarif mit Stand vom 31.12.2023 um mehr als 8 %, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde gelegt werden.

---

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

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

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

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

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

Im **ersten Schritt** wird berechnet, ob der Tarifdeckel überschritten wird. Dazu wird die „durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung“ des Gesamtsortiments berechnet, d.h. es wird über alle Ticketangebote zusammen ein Prozentwert festgestellt (**siehe Beispiel<sup>10</sup>**). Wird der Prozentwert über das Gesamtsortiment nicht überschritten, so greift der Tarifdeckel nicht.

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

Nur wenn der Tarifdeckel greift, wird im **zweiten Schritt** bei der Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe eine Steigerungsrate von 8 % zugrunde gelegt, d.h. es wird hinsichtlich der Konsequenzen auf das Einzelangebot abgestellt (**siehe Fortsetzung des Beispiels<sup>11</sup>**).

## b) Mehr-Passagier-Faktor

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

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

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

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

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



### c) Mehr/Minder-km-Faktor

Die nach den Buchstaben a) und b) ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung des Mehr-Passagier-Faktors sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen<sup>13</sup> in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern<sup>14</sup> im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 in Ihrem Zuständigkeitsgebiet bzw. dem Gebiet der Kommune nach Nr. 3.2 fortzuschreiben.

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

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

### d) Nachfragefaktor

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

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

---

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

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

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

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

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

## e) Aufteilung/ Zuschreibung

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

### 5.4.1.2 Berechnung der IST-Einnahmen

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

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

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

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

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

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01.01.2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen - ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden - Preisen anzusetzen.<sup>18</sup> Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Studierendentickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells festgesetzt wurde. Wurden diese Ticketpreise nach dem 15.01.2023 abgesenkt, so sind die tatsächlichen Preise einzubeziehen.

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

---

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

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

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

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

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

#### 5.4.2 SGB-Erstattungsausfälle

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

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nr. 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen<sup>20</sup> Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe der Nr. 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen.<sup>21</sup>

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

#### 5.4.3 AV-Erstattung

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

---

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

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

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

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

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

#### 5.4.4 Vertriebsmehrkostenpauschale

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

#### 5.4.5 Ergebnis

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

---

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

#### **5.4.6 Leistungsaufteilung bei grenzüberschreitenden Verkehren**

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

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

### **6. Überkompensations- und Verwendungskontrolle**

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

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

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

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

#### **6.2 Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.**

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

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

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

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nr. 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nr. 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers<sup>24</sup> über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 in einem Haustarif oder nach den BBDB beizufügen.

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

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

Vorgegebene Formulare müssen verwendet werden.

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

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

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

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

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

## **7. Auszahlungsprozedere, Antragstellung**

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

---

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

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

Die Vorauszahlungen werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt.

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

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

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

Ziel ist eine zuverlässige Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen.

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

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

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

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

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

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

Die LNVG kann ein Formular vorgeben.

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

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

## 8. Hinweise

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

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

---

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



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

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

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

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

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

## **9. Auflagenvorbehalt**

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

## **II. Begründung**

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

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

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

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

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

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

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

### **III. Rechtsbehelfsbelehrung**

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

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Jürgen Römer

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