



**Allgemeine Vorschrift**  
**über die Festsetzung des Deutschlandtickets**  
**als Höchsttarif**

**vom 25.05.2023**

## Inhaltsverzeichnis

Präambel .....	3
1 Rechtsgrundlagen .....	3
2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung .....	3
3 Verhältnis zwischen Allgemeiner Vorschrift und ÖDA .....	4
4 Ausgleichsleistungen.....	5
5 Darlegungs- und Nachweispflichten .....	6
6 Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen .....	7
7 Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 1 der VO 1370/2007 .....	8
8 Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten .....	9

## **Präambel**

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

## **1 Rechtsgrundlagen**

Auf Grundlage von § 8 Absatz 1 GkG NRW i.V.m. § 7 Absatz 1 GO NRW, § 3 Absatz 1 ÖPNVG NRW i.V.m. § 3 Absatz 2 der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie Artikel 3 Absatz 2 i.V.m. Artikel 2 Buchstabe b) 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 (VO 1370/2007) erlässt der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg die nachfolgende Allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für nicht gedeckte Ausgaben im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket.

## **2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖSPV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser Allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 8) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Artikel 3 Absatz 2 VO 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser

Allgemeinen Vorschrift entsprechend Ziffern 2.1 und 2.2 anzuwenden (im Folgenden „Tarifanwendung“ bzw. „Tarifanwendungspflicht“) und zu kontrollieren.

Die Tarifanwendung im Sinne dieser Vorschrift beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den jeweils geltenden Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket (abrufbar unter [www.vrs.de/tickets/tarifbestimmungen](http://www.vrs.de/tickets/tarifbestimmungen)), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anwendung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket für das Jahr 2023 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben (Anlage).

Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanwendung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, die nach Ziffer 4.1 dieser Allgemeinen Vorschrift unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im ÖSPV in Deutschland einzusetzen.

Im Hinblick auf die Kontrolle des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit in Abstimmung befindlichen Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets einzuhalten, sobald diese auf der Webseite des Koordinierungsrates Deutschlandticket (<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat>) zur Verfügung gestellt werden.

- 2.2 Der Geltungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg – unter Berücksichtigung von bestehenden Regelungen zur Übertragung von Zuständigkeiten durch die Verbandsmitglieder – die Befugnis als zuständige Behörde im Sinne des Artikel 2 Buchstabe b) der VO 1370/2007 für den ÖSPV innehat, mit Ausnahme des Gebietes der Stadt Monheim.

### **3 Verhältnis zwischen Allgemeiner Vorschrift und ÖDA**

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im öffentlichen Personennahverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), sollen die Regelungen dieser Allgemeinen Vorschrift vorrangig vor den Regelungen eines ÖDA gelten.

## **4 Ausgleichsleistungen**

4.1 Die Verkehrsunternehmen haben für das Jahr 2023 Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anwendung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile nach Maßgabe der obligatorischen Regelungen der Richtlinien Deutschlandticket, insbesondere nach deren Nummern 5.4.1 bis 5.4.8.

Für vollständig neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte des Jahres 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Solleinnahmen ausnahmsweise die Nutzung von Ist-Daten des Jahres 2022 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden.

4.1.1 Der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen treffen.

4.1.2 In Bezug auf die Kosten gilt: Kosten im Zusammenhang mit der Anwendung des Deutschlandtickets können nach Maßgabe der Richtlinien Deutschlandticket berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.

4.2 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß VO 1370/2007 bzw. Nummer 5.4 der Richtlinien Deutschlandticket ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen vorzunehmen.

4.3 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der VO 1370/2007 führen.

4.3.1 Die Vermeidung einer Überkompensation wird wie folgt gewährleistet: Es ist eine jährliche Kontrolle erforderlich. Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifierhebung des Deutschlandtickets nach Ziffer 4.1 i. S. von Ziffer 4.2 nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der VO 1370/2007 ist durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater zu bescheinigen.

4.3.2 Die Verkehrsunternehmen stellen auf Aufforderung des Zweckverbands Verkehrsbund Rhein-Sieg die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen umfassend zur Verfügung und ermöglichen so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation (vgl. Ziffer 5.3.6). Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifierhebung in Bezug auf das Deutschlandticket entsprechend Ziffer 4 bis zum 10.03.2025 vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen. Sollte

im Einzelfall dennoch eine Überkompensation festgestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen.

## **5 Darlegungs- und Nachweispflichten**

- 5.1 Die Verkehrsunternehmen tragen die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtlich in dieser Allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen. Sie sind verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- 5.2 Die Verkehrsunternehmen haben bis zum 20. eines Monats für den Vormonat ihre Verkäufe des Deutschlandtickets vollständig 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 zu melden.
- 5.3 Vorzulegen sind für das Jahr 2019 sowie für das abzurechnende Jahr 2023 bis zum 10.03.2025:
  - 5.3.1 vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen verkauften oder dem Unternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet;
  - 5.3.2 vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen erzielten Tarifeinnahmen differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Verkehrsunternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen;
  - 5.3.3 soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung bis zum 10.03. nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt;
  - 5.3.4 Nachweise über die erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen;
  - 5.3.5 Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich der hierfür gewährten Ausgleichsleistungen; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des Deutschlandtickets und

den hierfür gewährten Ausgleichsleistungen nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist;

- 5.3.6 Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 4.3 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser Allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten;
- 5.4 Für das abzurechnende Jahr 2023 ist über die Nachweise gemäß Ziffern 5.3.1 bis 5.3.6 hinaus bis zum 10.03.2025 die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 nachzuweisen.
- 5.5 Der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg kann von den Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Richtlinien Deutschlandticket oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen der EU-Kommission oder des Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Ziffer 5.3 genannten sowie ggf. darüber hinaus die gemäß Satz 1 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann die Ausgleichsleistung für das jeweils abzurechnende Jahr ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.
- 5.6 Der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg kann die von den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.
- 5.7 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinien Deutschlandticket diesbezüglich weitergehende Vorgaben treffen, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrunde liegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

## **6 Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen**

- 6.1 Eine Zuwendung nach dieser Allgemeinen Vorschrift wird nur auf Antrag nach dem vom Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg zur Verfügung gestellten Muster gewährt. Der Antrag ist bis zum 10.09.2023 schriftlich beim Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg als Bewilligungsbehörde zu stellen. Wenn ein Zuwendungsberechtigter nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres in den Geltungsbereich

dieser Allgemeinen Vorschrift fällt, hat er seinen Antrag unverzüglich nach Kenntnis, spätestens aber sechs Wochen vor der Betriebsaufnahme zu stellen; im Übrigen gilt Satz 1 entsprechend.

- 6.2 Die Bewilligung der Zuwendung erfolgt durch Erlass eines schriftlichen Zuwendungsbescheids.
  - 6.2.1 Zunächst ergeht auf Basis des Antrags unter Berücksichtigung vorläufiger Prognosewerte ein vorläufiger Zuwendungsbescheid. Die Ermittlung der vorläufigen Prognosewerte erfolgt durch den Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg auf Basis einer nach pflichtgemäßem Ermessen zu erstellenden Verfahrensbeschreibung nach Maßgabe der Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket.
  - 6.2.2 Auf den vorläufig bewilligten Zuwendungsbetrag werden Abschlagszahlungen geleistet. Die Auszahlung von Abschlagszahlungen erfolgt monatlich nach Bestandskraft des vorläufigen Zuwendungsbescheides unter Anrechnung der nach Ziffer 6.3 gewährten Vorauszahlungen.
  - 6.2.3 Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen erfolgt durch den Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg auf Basis einer nach pflichtgemäßem Ermessen zu erstellenden Verfahrensbeschreibung nach Maßgabe der Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket im Rahmen der Schlussabrechnung. Bei der Auszahlung der Ausgleichsleistung werden die Abschlagszahlungen nach Ziffer 6.2.2 angerechnet.
- 6.3 Auf formlosen Antrag gewährt der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg für die Monate Mai bis einschließlich September 2023 Vorauszahlungen in Höhe von 80 Prozent des nach Maßgabe der „Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV NRW 2022“ vom 2. August 2022 vorläufig bewilligten Schadensausgleichs für die Monate Juni bis August 2022. Der Antragsteller hat mit der Antragstellung die Höhe des vorläufig bewilligten Schadensausgleiches nachzuweisen.

## **7 Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 1 der VO 1370/2007**

- 7.1 Der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 1 der VO 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, sind die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinen Vorschrift Bestandteil der Ausgleichsleistungen auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit den Ausgleichsleistungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Artikel 7 Absatz 1 der VO 1370/2007 dargestellt.
- 7.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der VO 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen



eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

## **8 Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten**

- 8.1 Diese Allgemeine Vorschrift tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft. Sie tritt am 31.12.2023 außer Kraft.
- 8.2 Der Zweckverband Verkehrsbund Rhein-Sieg kann diese Allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anwendung des Deutschlandtickets mit einer Ankündigungsfrist von vier Wochen zum Monatsende außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land NRW keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellen, um die auf Basis der Allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

### **Anlage**

Beschluss des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023) für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

**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 zugeschiedenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen 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 Einnahmehauscheidung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschießenden Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im 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 Auseinandersetzungsverfahren 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 Einnahmehausverteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.
11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigefügt.<sup>1</sup>

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

---

<sup>1</sup> Ergänzung gem. Umlaufbeschluss vom 6. April 2023

# Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

## 1. Grundsätzliches

- Die Vertriebsdatensammlung (VDS) durch die Clearingstelle (light) muss frühestmöglich nach Verkaufsstart beginnen können
- Daher geht Schnelligkeit und Einfachheit in der Meldung vor Detailierung
- Die vertreibenden Unternehmen müssen schnellstens über Anforderungen und Meldewege informiert werden, um möglichst zeitnah alle Anforderungen an die Datenstruktur der Meldungen umsetzen zu können.
- Die Meldung erfolgt „kaskadierend“/stufenweise:
  - Vom VU/Verkäufer an die „gewohnte“ Tariforganisation<sup>1</sup> (TO), z.B. Verkehrsverbünde
  - Von der TO an die Clearingstelle
  - Haustarife können selbst direkt an Clearingstelle melden oder an „nahestehende“ Verbundorganisation
- Der Ablageort muss sicher genug sein, aber allen Beteiligten Zugriff gewähren
  - Vorschlag: einfacher Sharepoint auf den alle TO ihre Excel-Tabelle ablegen. Ob ggf. weitere Formate (csv, xml) möglich sind, ist mit der Clearingstelle operativ zu klären.
  - Rechteverwaltung einrichten
  - Formularvorlage als Anlage erstellen
- Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats.
- Es sind in einem Monat alle verkauften Deutschlandtickets zu melden. Im Regelfall sind das Deutschlandtickets, deren erster Geltungstag im jeweiligen Meldemonat liegt (d.h. bspw. für die Meldung vom 20. Juni alle Deutschlandtickets mit erstem Geltungstag im Mai).
- Die Meldung der restlichen Angebote an die Clearingstelle erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats (z.B.: Verkäufe des Mai bis zum 20. Juli)

---

<sup>1</sup> TO=Tarifgeber: umfasst alle Verbünde, Landestarife, DTV, Haustarifgeber etc.

- **Grundsatz:** jedes D-Ticket ist, unabhängig vom letztlichen Abgabepreis, zu 49 € zu melden, einzige (!) Ausnahme: Jobticket à 46,55 € bzw. (nur 2023) zu abweichende Preisen im Solidarmodell und Starterkarten. Die 49 € sind auch zu melden für Semesterticket-Upgrades, Schülertickets, Seniorentickets etc.

## 2. Datenstruktur

Es gibt **drei Säulen** bei der Datenmeldung (Im besten Fall können alle drei Säulen über dieselbe technische Schnittstelle gemeldet werden):

1. Die D-Ticket-Verkaufsmeldung
2. Die Verkäufe aller anderen Tickets „Restliches Angebot“
3. Soll-Einnahmen (einmalig)

Jede Datenmeldung enthält Dimensionen zur Aggregation (wie Verkaufs- und Geltungsmonat), Stammdaten (wie den Namen der Tariforganisation) und die Eigentlichen Meldedaten (Bruttoerlös und ggf. Stück). Bei bundeslandübergreifenden Tariforganisationen ist ein Indikator für die Aufteilung auf die Bundesländer mitzuliefern.

### ■ **D-Ticket-Aggregationsebenen, Datenstruktur und Stammdatum:**

Hinweis: PLZ des Kundenwohnorts müssen bereits mit Start des Verkaufs des D-Tickets vom Kunden abgefragt und so zeitnah wie möglich, aber spätestens ab 01.10.2023, in die Meldungen integriert werden.

Nicht in allen Fällen liegen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine Meldung der Wohnort-PLZ vor oder können bis zum Januar 2024 geschaffen werden. Daher ist in einigen eng umgrenzten Sondersituationen ein Übergangszeitraum bis Ende September 2024 nötig. Dies betrifft Konstellationen, in denen die Abwicklung der Ticketausgabe an den Endkunden nicht durch die Verkehrsunternehmen oder Verbünde erfolgt, sondern über branchenfremde Dritte. In diesen Fällen gelten folgende Hilfsregeln:

- Bei Jobtickets kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise und übergangsweise bis einschließlich September 2024 die PLZ der Betriebsstätte (alternativ zum Wohnort des Kunden) verwendet werden.
- Bei Semestertickets, bei denen die Abwicklung des D-Ticket-Upgrades durch die Hochschulen erfolgt, sowie in einem eventuellen D-Ticket-Solidarmodell ab 2024, kann hilfsweise und übergangsweise bis zum Ende des Sommersemesters 2024 die PLZ des Hochschulstandort verwendet werden. Voraussetzung für eine Meldung der Wohnort-PLZ bei

## Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Studierenden ist, dass die Hochschulverwaltungen in Vollsolidarmodellen die notwendigen Daten zuliefern.

- Bei Schülertickets, deren Abwicklung über die Schulverwaltungen oder Schulsekretariate erfolgt, kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise der Schulstandort verwendet werden, da davon auszugehen ist, dass in diesen Fällen Schul- und Wohnort unmittelbar beieinander liegen und nur in seltenen, vernachlässigbaren Ausnahmefällen in verschiedenen Bundesländern.

Der Meldung an die Clearingstelle ist ein Hinweis hinzuzufügen, ob die Meldung (insgesamt, nicht je Datensatz) Daten enthält, bei denen an Stelle der Wohnort-PLZ die Betriebsstätten-, Hochschulort- oder Schulort-PLZ enthalten ist.

- erster Geltungstag (am Anfang immer der erste des Geltungsmonat)*
- Ticketart (gemäß Tarifbestimmungen, z.B. Standard, JobTicket, ab 2024 ggf. SemT) -> numerische Codierung für Ticketart festlegen (1: normal, 2: JobT, 3. JobT im Vollsolidarmodell oder Starterkarte zu abweichendem Preis (nur 2023); 4. sonstige Sonderfälle, später zusätzlich ggf. 5: Ergänzungskarten, 6. D-Ticket-Semestertickets im bundesweiten Vollsolidarmodell, ...)*
- Wohnort-PLZ des Kunden<sup>2</sup> (ab 01.10.23 Pflichtfeld, bis dahin fakultativ)<sup>3</sup>*
- Stück** (falls Einzeldatensätze geliefert werden, ist Stück = 1 zu melden)
- Gesamteinnahme** der Tariforganisation (immer Brutto und immer inkl. eventueller Auffüllbeträge einzelner Bundesländer) -> (Stornos sind negative Einnahmen und werden saldiert)
  - Korrekturen aus dem Vormonat werden mit der nächsten Monatsmeldung nachgemeldet bzw. storniert.
  - Das Inkassorisiko liegt beim verkaufenden VU
- Tariforganisation/Tarifgeber**
- (Verkaufendes Unternehmen -> muss beim Tarifgeber vorgehalten werden - > aber nicht gemeldet)

---

<sup>2</sup> Bei Jobtickets und Semestertickets **hilfs- und übergangsweise** bis Ende September 2024 der Arbeits- bzw. bis Ende des Sommersemesters 2024 der Hochschulort, wenn keine Wohnort-PLZ vorliegt. Bei Schülertickets hilfsweise dauerhaft der Schulort, sofern keine Wohnort-PLZ vorliegt.

<sup>3</sup> Bei ausländischen PLZ den ISO-Ländercode (alphanumerisch 2 stellig: CH, AT, PL...)

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

- Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.
- **Restliches Angebot (exkl. D-Ticket):**
  - Meldemonat (alle Einnahmen, die im Vormonat gemeldet wurden)
  - Korrekturen werden für dem Monat in die Meldung aufgenommen, in dem sie gemeldet werden
  - Ticketgruppe: 1-4 (siehe Abschnitt 3)
  - Gesamteinnahme**
  - Tariforganisation/Tarifgeber
  - Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.
- **Soll-Einnahme inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie (einmalige Meldung - monats-scharf)**
  - Monat
  - Gesamteinnahme = Sollerlöse/Erwartungswert monats-scharf für Nachteilsausgleich (2023)<sup>4</sup>**
  - Tariforganisation/Tarifgeber
  - Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

Lieferzeitpunkt: 1. Mai 2023 (im Vorlauf zur ersten D-Ticket-Meldung), frühestens jedoch drei Wochen nach Veröffentlichung der Musterrichtlinie

### 3. Definition Ticketgruppen:

Definition der Ticketgruppen analog zur VDV-Corona-Abfrage (etabliert und vergleichbar)

Bezeichnung der Ticketgruppe	Einzel- und Mehrfahrtenkarten	Tages- und Mehrtageskarten	Zeitkarten ohne Abo (>24h)	Abos exkl. D-Ticket
------------------------------	-------------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------

<sup>4</sup> Anteilig Für Mai-Dezember



Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Codierung Ticketgruppe	1	2	3	4
Enthält Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einzelfahrten Erwachsene/Kinder/Gruppen</li> <li>■ Hin/Rück</li> <li>■ Streifenkarten</li> <li>■ X-Fahrten-Karten</li> <li>■ Fahrradkarten</li> <li>■ Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Pauschalpreistickets (Ländertickets, QdL, etc.)</li> <li>■ Tageskarten/Gruppentageskarten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Formen von Mehrtageskarten</li> <li>■ Wochenkarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>■ Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>■ 10er Tagesticket</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Alles, was im Normalfall mehr als einen Monat gilt</li> <li>■ Abo-Jahreskarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>■ Abo-Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) -&gt; <b>keine D-Tickets</b></li> <li>■ Jobtickets</li> <li>■ Semestertickets</li> <li>■ Azubitickets</li> <li>■ Netzkarten</li> </ul>

Zu einzelnen, noch festzulegenden Zeitpunkten ist das restliche Angebot aufgegliedert nach einzelnen Ticketarten zu melden. Dies kann auch den Monat April 2023 zwecks Bestimmung des Zustands vor Einführung des D-Tickets betreffen. Die Details hierzu werden rechtzeitig durch die Clearingstelle kommuniziert.

#### 4. Erläuterungen (FAQ):

**Anmerkung 1:** Anforderungen an die Datenstruktur und den Meldeprozess müssen bis spätestens Anfang März vorliegen, damit bis zum Verkaufsstart am 03.04.2023 die Verkaufs-/Buchungssysteme ggf. entsprechend ertüchtigt werden können.

**Erläuterung zu Anmerkung 1:** Die Datenstruktur ist mit diesem Dokument und dem Excel-Anhang spezifiziert. Der genaue Meldeprozess muss mit der operativen Stelle abgestimmt werden, die von der Arge aus VDV, DTV, BSN und BDO spezifiziert werden muss.

**Frage 2:** Wer trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Datenlieferung Dritter?

**Erläuterung zu Frage 2:** Jeder Tarifgeber trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Meldung in seinem Tarif verkaufter Tickets.

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

**Frage 3:** Wie wird mit Sondersachverhalten vorgegangen, die zu verspäteten Meldungen führen (Nachmeldungen, Stornierungen, Rückrechnungen etc)?

**Erläuterung zu Frage 3:** Verspätete Meldungen und Korrekturmeldungen erfolgen immer in der nächsten Monatsmeldung nach Bekanntwerden des Sondersachverhalts.

**Frage 4:** Genügt für die Meldung eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation oder ist eine Differenzierung nach KVP notwendig?

**Erläuterung zu Frage 4:** Eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation (bspw. Verbund) genügt.

**Frage 5:** Ist eine Gesamtstückzahl des D-Tickets zu melden oder ist eine Differenzierung in reguläre Deutschlandtickets, Starterkarten, Upgradekarten, subventionierte Versionen des Deutschlandtickets etc.?

**Erläuterung zu Frage 5:** Alle Karten, die 49 € melden, werden in der D-Ticket-Meldung im Feld Ticketart mit Code 1 gemeldet. Dies betrifft vorerst alle (!) Karten mit den folgenden beiden, klar definierten Ausnahmen: JobTickets, Starterkarten.

JobTickets mit 5 % Rabatt werden im Feld Ticketart mit Code 2 gemeldet

Nur im Jahr 2023 werden JobTickets im Vollsolidarmodell und Starterkarten ohne Preisangabe, d.h. nur mit Stückzahl und Gesamteinnahme, im Feld Ticketart mit Code 3 gemeldet.

**Frage 6:** wie ist die Schlüsselung auf die Bundesländer für bundeslandübergreifende Verbände herzuleiten?

**Erläuterung zu Frage 6:** Diese Information kann, sofern keine monatsaktuelle Information vorliegt, beispielsweise aus der vergangenen Jahresabrechnung oder einer vergleichbaren Quelle hergeleitet werden.