



## Bekanntmachung

### Wirtschaftsplan 2024 – Eigenbetrieb Anhaltisches Theater Dessau

Gemäß Eigenbetriebsgesetz ist der Wirtschaftsplan der Eigenbetriebe bekannt zu machen und an sieben Tagen öffentlich auszulegen.

Gemäß § 16 Eigenbetriebsgesetz LSA vom 24. März 1997 (GVBl. LSA Nr. 12/1997) in der derzeit gültigen Fassung hat der Stadtrat der Stadt Dessau-Roßlau am 13.12.2023 den Wirtschaftsplan für das Wirtschaftsjahr 2024 beschlossen:

Erfolgsplan:

Gesamterträge: EUR 26.054.000

Gesamtaufwendungen: EUR 26.054.000

Vermögensplan:

Gesamteinnahmen: EUR 3.090.000

Gesamtausgaben: EUR 3.090.000

Kreditaufnahmen sind im Wirtschaftsjahr 2024 nicht geplant.

Verpflichtungsermächtigungen für Investitionen werden nicht veranschlagt.

Ein Kassenkreditrahmen in Höhe von 2.000.000 EUR ist im Wirtschaftsplan vorgesehen. Der Wirtschaftsplan für das Jahr 2024 wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Der vorstehende Wirtschaftsplan enthält keine genehmigungspflichtigen Bestandteile. Er liegt gemäß § 16 Abs. 4 des Eigenbetriebsgesetzes LSA in der Zeit vom

### 03. April 2024 bis 11. April 2024

Montag bis Freitag von 9:30 bis 13:00 Uhr

zur Einsichtnahme im Eigenbetrieb Anhaltisches Theater Dessau, 06844 Dessau-Roßlau, Friedensplatz 1a, Zimmer 1205 öffentlich aus.

Gemäß § 27 a VwVfG werden die Unterlagen darüber hinaus auf der Internetseite der Stadt Dessau-Roßlau ([www.dessau-rosslau.de](http://www.dessau-rosslau.de)) => Stadt & Bürger => Presse und Publikationen => Haushalts-satzung (2024) zugänglich gemacht. Der Wirtschaftsplan ist als Anlage zum Haushalt 2024 der Stadt Dessau-Roßlau enthalten.

Dessau-Roßlau, 27.02.2024

gez. Dr. Robert Reck  
Oberbürgermeister

Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung  
und Forsten (ALFF) Anhalt Dessau-Roßlau, 06.02.2024  
Kühnauer Str. 161  
06846 Dessau-Roßlau

### Bodenordnungsverfahren Gödnitz

Verf.-Nr.: 614 40-AZE-09/95

Landkreis: Anhalt-Bitterfeld

## Öffentliche Bekanntmachung Überleitungsbestimmungen

### zum Übergang von Besitz und Nutzung im Bodenordnungsverfahren Gödnitz, Landkreis Anhalt-Bitterfeld

gemäß § 63 Abs. 2 Landwirtschaftsanpassungsgesetz (LwAnpG) i. V. m. § 62 Abs. 2 und § 66 Abs. 1 und 2 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) zur Ausführungsanordnung vom 17.04.2023

Inhalt:

1. Allgemeine Bestimmungen
2. Übergang der Landabfindungen
3. Beregnungsbrunnen, artesische Brunnen und Schächte
4. Bauliche Anlagen, Weideschuppen, Tränkanlagen, Einfriedungen, Mieten usw.
5. Übernahme sonstiger Grundstücksbestandteile
6. Düngezustand
7. Ordnung der Pachtverträge und des Nießbrauchs
8. Besondere Hinweise
9. Rechtsnachfolge
10. Zwangsverfahren
11. Rechtsbehelfsbelehrung

### 1. Allgemeine Bestimmungen

Diese Bestimmungen regeln den **tatsächlichen Besitz- und Nutzungsübergang an den neuen landwirtschaftlich bewirtschafteten Grundstücken des Bodenordnungsgebietes Gödnitz**. Der Vorstand der Teilnehmergeinschaft wurde hierzu gehört und hat den Bestimmungen zugestimmt.

**Diese Bestimmungen können** - soweit sie nicht auf Gesetzesvorschriften beruhen oder bestimmte Fristen für die Einreichung von Anträgen an das ALFF Anhalt angehen - **durch abweichende Vereinbarungen unter den Beteiligten, namentlich zwischen Planempfänger und Vorbesitzern, ersetzt werden.**

Eine diesbezügliche andere Regelung wird vom ALFF nicht beaufsichtigt.

**Die jeweils geltenden Regelungen der Agrarförderung sind zu beachten.**

Das ALFF kann in begründeten Fällen von Amts wegen Ausnahmen von den Bestimmungen anordnen, insbesondere die darin festgesetzten Fristen ändern.

### 2. Übergang der Landabfindungen

a) Der Vorbesitzer hat die Flächen, die einem anderen zugewiesen werden, in **ordnungsgemäßem Zustand** zu übergeben. Die neuen Besitzer treten in den Besitz ihrer Landabfindungen ein, sobald die darauf stehenden Früchte der früheren Besitzer abgefahren sind. Als **spätester Zeitpunkt für die Übergabe** der mit Früchten bestandenen oder stillgelegten Flächen bzw. der Räumung der Flächen werden folgende Tage bestimmt:

- |  |            |
|--|------------|
| I. für Getreide / Raps   | 01.10.2024 |
| II. für die restlichen Ackerflächen (Rüben, Kartoffeln, Mais, Futterzwischenfrüchte) | 15.11.2024 |
| III. für Grünland  | 01.10.2024 |
| IV. aus der Bewirtschaftung genommene Flächen  | 01.10.2024 |

Die Aberntung der Grundstücke muss am Vorabend des Übergabetages beendet sein, wobei Rübenblatt in gehäckseltem oder flächenmäßig ausgebreitetem Zustand als geräumt gilt.

Flächen, die mit Getreide bestanden waren, sind als Stopfeld ordnungsgemäß zu übergeben. Bisher stillgelegte Flächen sind nach Durchführen der Mindesttätigkeit ab dem 01.10.2024 zu übergeben.

An dem darauffolgenden Tage kann der Empfänger der Flächen mit deren Bestellungen beginnen.



Die Ernte von Obstbäumen und Beerensträuchern steht dem bisher Berechtigten zu. Sie ist bis spätestens 15.11.2024 einzuholen.

- b) Der bisherige Besitzer hat hinsichtlich der Nutzung der Flächen folgende Bestimmungen einzuhalten:
1. Er darf keinen Mutterboden von diesen Flächen abfahren. Erfolgt es trotzdem, so hat er dem Empfänger der Flächen den entstehenden Schaden zu ersetzen.
  2. Bäume, Hecken und sonstige Naturanlagen sind grundsätzlich im alten Bestand zu erhalten, auch soweit sie nicht nach den Bestimmungen des Naturschutzgesetzes unter Schutz gestellt sind
- c) Der neue Besitzer kann die zugewiesenen Flächen ab Übergabestichtag uneingeschränkt nutzen.
1. Die noch nicht abgeräumten Reste der Pflanzen gehen auf ihn über oder können nach Rücksprache mit dem ALFF Anhalt auf Kosten des Vorbesitzers fortgeschafft werden.
  2. Holzungen, Feldgehölze, einzelnstehende Bäume, Hecken und Sträucher, deren Erhaltung aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege oder aus anderen Gründen geboten ist, hat der Empfänger der Landabfindung zu übernehmen.
  3. Bei Auftritt oder Verdacht auf ungewöhnliche Umstände, wie Nematoden, starker Verunkrautungen usw. ist das ALFF Anhalt unverzüglich, spätestens aber zum 31.12.2024 zu informieren.

### 3. Beregnungsbrunnen, artesische Brunnen und Schächte

Vorhandene Brunnen und Schächte hat der Empfänger der Landabfindung entschädigungslos zu übernehmen.

### 4. Bauliche Anlagen, Weideschuppen, Tränkanlagen, Einfriedungen, Mieten usw.

1. Sollen bauliche Anlagen, Weideschuppen, Tränkanlagen, Einfriedungen usw. nicht auf den Empfänger übergehen, müssen diese bis zum Übergabestichtag 01.10.2024 durch den Vorbesitzer entfernt werden. Andernfalls gehen sie entschädigungslos auf den Zuteilungsempfänger über oder werden auf Kosten des Vorbesitzers entfernt.
2. Für das Umsetzen von Zäunen wird keine Entschädigung gewährt.
3. Auf den Grundstücken angefahrene Mist-, Erd- bzw. Schutthaufen sowie Silagemieten müssen bis zum Übergabestichtag 01.10.2024 vom Vorbesitzer abgefahren werden.

### 5. Übernahme sonstiger Grundstücksbestandteile

Bodendenkmale und Landschaftsbestandteile, die aus Gründen des Denkmalschutzes, des Naturschutzes, der Landschaftspflege oder aus anderen Gründen zu erhalten sind, haben die Empfänger der Landabfindung zu übernehmen. Die Übernahmeverpflichtung beruht auf § 50 Abs. 1 FlurbG. Sie dürfen weder beeinträchtigt, beschädigt noch beseitigt werden. Die hierfür geltenden Schutzbestimmungen bleiben unberührt.

### 6. Düngezustand

Für bereits ausgebrachten Dünger wird keine Entschädigung gewährt. Die Ausbringung von Gülle, Klärschlamm oder Dünger auf abzugebenden Flächen nach der Aberntung bzw. dem letzten Schnitt durch den bisherigen Bewirtschafter ist untersagt.

### 7. Ordnung der Pachtverträge und des Nießbrauchs

Bestehende Nießbrauch- und Pachtverhältnisse werden durch das Bodenordnungsverfahren nicht aufgehoben. Jedoch gehen die Nutzungs- und Pachtansprüche des Nießbrauchberechtigten bzw. Pächters von den alten Flurstücken auf die Abfindungsflächen über.

Auf dieser Grundlage sind die Pachtverhältnisse zwischen dem Pächter und dem Verpächter zu regeln.

Einigen sich beide nicht, so entscheidet das ALFF Anhalt nach Maßgabe der §§ 69, 70, 71 FlurbG.

### 8. Besondere Hinweise

Ferner werden die Nutzungsberechtigten darauf hingewiesen, dass

1. die bei der Vermessung gesetzten Vermessungs- und Grenzmarken, Pfähle, Stangen und sonstige Grenzmarken gemäß § 5 des Vermessungs- und Geoinformationsgesetzes vom 15.09.2004 des Landes Sachsen-Anhalt (VermGeoG LSA) unter gesetzlichem Schutz stehen. Die unbefugte Vernichtung, Beschädigung, Veränderung, Beseitigung oder Gefährdung der Grenz- Vermessungs- und Sichtmarken kann gemäß § 22 VermGeoG LSA mit einer Geldbuße geahndet werden. Die Wiederherstellungskosten sind von dem Schadensverursacher zu tragen.
2. jede Beschädigung der Wege und Gewässer und der Anlagen wird bei vorsätzlicher Begehung als Straftat, in allen anderen Fällen als Ordnungswidrigkeit geahndet.
3. das Wenden mit Wirtschaftsgeräten zur Bewirtschaftung der angrenzenden Flächen auf den Wegen nicht zulässig ist. Desgleichen sind Fahrzeuge und Geräte so abzustellen, dass eine Durchfahrt möglich ist.
4. in allen sich aus den Überleitungsbestimmungen ergebenden Zweifelsfällen das ALFF Anhalt entscheidet.

### 9. Rechtsnachfolge

Im Falle der Veräußerung von Grundstücken tritt der Erwerber gemäß §15 FlurbG in die Rechtsposition des Veräußerers ein. Er muss das bisher durchgeführte Verfahren, gegen sich gelten lassen. Der Veräußerer hat den Erwerber auf alle sich aus den vorstehenden Überleitungsbestimmungen ergebenden Verpflichtungen hinzuweisen.

### 10. Zwangsverfahren

Die Flurneuerungsbehörde kann für jeden Fall der Zuwiderhandlung gegen die Überleitungsbestimmungen gem. § 137 FlurbG die nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz zulässigen Zwangsmittel (Zwangsgeld, Ersatzvornahme oder unmittelbarer Zwang) anwenden, um im Interesse aller Teilnehmer und im öffentlichen Interesse die Einhaltung dieser Überleitungsbestimmungen durchzusetzen.

### 11. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die Überleitungsbestimmungen kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Amt für Landwirtschaft, Flurneuerung und Forsten Anhalt, Kühnauer Straße 161, 06846 Dessau-Roßlau erhoben werden.

Im Auftrag

gez. Lehmann

### Datenschutzrechtliche Hinweise

Aufgrund unseres gesetzlichen Auftrages nach dem Landwirtschaftsanpassungsgesetz/ Flurbereinigungsgesetz verarbeiten wir im vorliegenden Verfahren personenbezogene Daten nach Maßgabe der Datenschutzgrundverordnung. Weitergehende Informationen finden Sie unter:

<https://alff.sachsen-anhalt.de/alff-anhalt/datenschutz/>

Alternativ können Sie auch das ALFF Anhalt zur weiteren Informationserlangung kontaktieren: Amt für Landwirtschaft, Flur-



neuordnung und Forsten Anhalt (ALFF Anhalt)

Kühnauer Straße 161, 06846 Dessau-Roßlau

Telefon: +49 340 6506 -0

Telefax: +49 340 6506 -601

E-Mail: [poststelleDE@alf.mule.sachsen-anhalt.de](mailto:poststelleDE@alf.mule.sachsen-anhalt.de)

Bei datenschutzrechtlichen Problemen können Sie sich auch direkt an den Datenschutzbeauftragten des Amtes wenden:

E-Mail: [Datenschutzbeauftragter-ALFF-Anhalt@alf.mule.sachsen-anhalt.de](mailto:Datenschutzbeauftragter-ALFF-Anhalt@alf.mule.sachsen-anhalt.de)

## Bekanntmachung

### über die Auslegung und Unterrichtung der Öffentlichkeit zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben Maßnahmenkomplex Wiesenburg-Medewitz-Roßlau (MNK-WMR) Planfeststellungsabschnitt 2: Medewitz - Roßlau (Geschäftszeichen: 631ppw/010-2023#008)

Das Vorhaben beinhaltet die Erneuerung und bauliche Änderung der Bahnstrecke 6414 beginnend am km 7,590 und endet am km 24,922 mit Anschluss an das Projekt Knoten Roßlau, mit dem Ziel der Fahrzeitreduzierung bei gleichzeitiger Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. Die Gleisanlagen werden für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ertüchtigt. Im Zuge dessen wird auch die Eisenbahnüberführung „Schleesenberg“ über der L 120 beim Bahn-km 9,600 der Strecke 6414 abgebrochen und neu errichtet.

Das Eisenbahn-Bundesamt führt auf Antrag der DB InfraGO AG (Vorhabenträgerin), vom 15.03.2023 für das genannte Bauvorhaben das Anhörungsverfahren nach § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) in Verbindung mit § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durch. Für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden Grundstücke in den Städten bzw. Gemeinden Coswig (Anhalt), Dessau-Roßlau, Zerbst (Anhalt) und Kemberg beansprucht. Für das Vorhaben wurde mit verfahrensleitender Verfügung vom 07.02.2024 festgestellt, dass nach §§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Die Vorhabenträgerin hat die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens vorgelegt. Das sind insbesondere folgende Unterlagen:

- Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, einschließlich des Erläuterungsberichts, des Bestands- und Konfliktplans sowie des Maßnahmenplans, Planunterlage Nr. 14
- UVP-Bericht, Planunterlage Nr. 13
- FFH-Verträglichkeitsprüfung, Planunterlage Nr. 15
- Artenschutzfachbeitrag, Planunterlage Nr. 16
- Hydraulische Berechnungen, Planunterlage Nr. 17
- Untersuchungen zu Schall und Erschütterungen, Planunterlage Nr. 19
- Geotechnischer Bericht/ Baugrundgutachten, Planunterlage Nr. 20
- Unterlage zur Hydrogeologie und Wasserwirtschaft, einschließlich des Erläuterungsberichts und der dazugehörigen Pläne, Planunterlage Nr. 18
- Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept, Planunterlage Nr. 21
- Brand- und Katastrophenschutz, Planunterlage Nr. 22

Der Plan (Zeichnungen und Erläuterungen) mit den entscheidungserheblichen Unterlagen liegt in der Zeit

vom **05.04.2024 bis einschließlich 06.05.2024**

in der Stadtverwaltung Dessau-Roßlau – Tiefbauamt (Adresse: Finanzrat-Albert-Straße 1 in 06862 Dessau-Roßlau), 1. Obergeschoss, während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Zeitgleich werden diese Bekanntmachung und die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen auch auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes <https://www.eba.bund.de/anhoerung> zugänglich gemacht.

1. Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann gemäß § 21 Abs. 2 und 5 UVPG bis einen Monat nach Ablauf der Auslegungsfrist - **bis einschließlich 05.06.2024** - beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Halle, Ernst-Kamieth-Str. 5, 06112 Halle (Saale), oder bei der oben genannten Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung schriftlich oder mündlich zur Niederschrift Einwendungen gegen den Plan erheben.

Nach Ablauf der genannten Frist sind Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, ausgeschlossen (§ 18 Abs. 1 Satz 3 AEG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG). Einwendungen und Stellungnahmen der Vereinigungen sind nach Ablauf dieser Frist ebenfalls ausgeschlossen (§ 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG). Der Einwendungsausschluss beschränkt sich bei Vorhaben, für die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, auf das Verwaltungsverfahren.

Es wird darauf hingewiesen, dass keine Eingangsbestätigung erfolgt.

2. Diese ortsübliche Bekanntmachung dient auch der Benachrichtigung der anerkannten Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG von der Auslegung des Plans.
3. Das Eisenbahn-Bundesamt kann auf eine Erörterung der rechtzeitig erhobenen Einwendungen und der rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen verzichten (§ 18a Nr. 1 AEG). Weiterhin kann das Eisenbahn-Bundesamt anstelle einer mündlichen Erörterung eine Online-Konsultation durchführen (§ 5 Abs. 1, 2 PlanSiG). Findet ein Erörterungstermin oder eine Online-Konsultation statt, werden diese ortsüblich und auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes bekannt gemacht. Ferner werden diejenigen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, von dem Termin gesondert benachrichtigt. Sind mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen, so können diese durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden.

Die Vertretung durch einen Bevollmächtigten ist möglich. Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten des Eisenbahn-Bundesamtes zu geben ist. Bei Ausbleiben eines Beteiligten in dem Erörterungstermin kann auch ohne ihn verhandelt werden. Das Anhörungsverfahren ist mit Abschluss des Erörterungstermins beendet. Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.

4. Durch Einsichtnahme in die Planunterlagen, Erhebung von Einwendungen oder Abgabe von Stellungnahmen, Teilnahme am Erörterungstermin oder Vertreterbestellung entstehende Kosten werden nicht erstattet.
5. Entschädigungsansprüche, soweit über sie nicht in der Planfeststellung dem Grunde nach zu entscheiden ist, werden nicht in dem Erörterungstermin, sondern in einem gesonderten Entschädigungsverfahren behandelt.



6. Über die Einwendungen und Stellungnahmen wird nach Abschluss des Anhörungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt entschieden. Die Zustellung der Entscheidung (Planfeststellungsbeschluss) an die Einwender und anerkannten Vereinigungen nach § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG kann durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt werden, wenn mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind.
7. Vom Beginn der Auslegung des Planes an tritt die Veränderungssperre nach § 19 Abs. 1 AEG in Kraft. Darüber hinaus steht ab diesem Zeitpunkt der Vorhabenträgerin ein Vorkaufrecht an den vom Plan betroffenen Flächen zu (§ 19 Abs. 3 AEG).
8. Da für das Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, wird darauf hingewiesen, dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 19 Abs. 2 UVPG notwendigen Angaben enthalten und dass die Auslegung der Planunterlagen auch der Beteiligung der Öffentlichkeit zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 18 UVPG dient.
9. Nähere Hinweise zum Datenschutz in Planfeststellungsverfahren siehe unter <https://www.eba.bund.de/datenschutzhinweise>.
10. Diese Bekanntmachung sowie die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen werden zeitgleich mit der Auslegung der Unterlagen in den Gemeinden auch im UVP-Portal <https://www.uvp-portal.de> zugänglich gemacht.

- Anfragen der Vertreter und Vertreterinnen der Regionalversammlung

gez. Grabner  
Vorsitzender

## Allgemeinverfügung

**Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 [1] der Stadt Dessau-Roßlau über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr**

### Präambel

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, das im Jahr 2023 erfolgreich eingeführte Deutschlandticket als digitales und deutschlandweit gültiges Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über das Jahr 2023 hinaus fortzuführen. 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.

Die Einführung des Deutschlandtickets ist zum 1. Mai 2023 erfolgt. Hierzu hat der Bund das Regionalisierungsgesetz (RegG)<sup>2</sup> angepasst. Für das Einführungsjahr hatten sich der Bund und die Länder darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr 2023 entstanden sind, wurden je zur Hälfte von dem Bund und den Ländern getragen. Für das zweite Anwendungsjahr (2024) hatte sich die Ministerpräsidentenkonferenz zusammen mit dem Bundeskanzler (am 6. November 2023) darauf verständigt, dass überschüssige Ausgleichsmittel des Einführungsjahres in das zweite Anwendungsjahr übertragen werden. Zudem wurden die Verkehrsminister beauftragt Vorschläge zu entwickeln, so dass ein Nachschuss im Jahr 2024 ausgeschlossen werden kann.

Der Bund hatte im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 regeln die Ausreichung dieser Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des allgemeinen ÖPNV (Straßenpersonennahverkehr). Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 wurden von den Ländern jeweils auf die konkreten Verhältnisse vor Ort angepasst und umgesetzt. Das Land Sachsen-Anhalt hat mit den Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 in Sachsen-Anhalt vom 24. Juli 2023 entsprechende Regelungen erlassen. Der Aufgabenträger hat auf diesen Grundlagen für das Jahr 2023 die entsprechende Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Stadt Dessau-Roßlau über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im ÖPNV mit Datum vom 23. Oktober 2023 erlassen.

Zur Fortführung des Deutschlandtickets hat der Koordinierungsrat am 16. November 2023 die neuen Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024) verabschiedet – siehe **Anlage 1**. Diese basieren auf den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023.

Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06. November 2023 erstellt, dass die in 2023 und 2024 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Muster-Richtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe

Dessau-Roßlau, den 06.03.2024

gez. Dr. Robert Reck  
Oberbürgermeister

## Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg

### Öffentliche Bekanntmachung

Die 14. Sitzung der Regionalversammlung in der V. Wahlperiode findet am Freitag, dem 05.04.2024, um 09.00 Uhr im Sitzungssaal der Landkreisverwaltung Anhalt-Bitterfeld in 06366 Köthen (Anhalt), Am Flugplatz 1 statt.

Schwerpunkte der öffentlichen Sitzung werden u.a. sein:

- Stellungnahme zum 1. Entwurf des Landesentwicklungsplans Sachsen-Anhalt
- Überprüfung des sachlichen Teilplans „Daseinsvorsorge – Ausweisung der Grundzentren in der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“ vom 27.03.2014 gem. § 7 Abs. 8 Raumordnungsgesetz
- Jahresbericht der Geschäftsstelle
- Zielabweichungsverfahren gem. § 245e Abs. 5 Baugesetzbuch für den Bebauungsplan der Stadt Zörbig „Sondergebiet Wind in Gemarkung Salzfurkapelle“
- Zielabweichungsverfahren gem. § 245e Abs. 5 Baugesetzbuch für den Bebauungsplan der Stadt Zerbst/Anhalt Nr. 02/2024 „WKA Rieselfelder“
- Sachlicher Teilplan „Windenergie 2027 in der Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg“ – Zwischenstand nach Bekanntgabe der Allgemeinen Planungsabsicht
- Informationen der Geschäftsstelle
- Sonstiges



ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine moderate Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen.

Auf der Grundlage der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 erlässt das Land Sachsen-Anhalt die Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Sachsen-Anhalt (im Folgenden: Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024) – siehe **Anlage 2**. Sollten zur Beschlussfassung dieser allgemeinen Vorschrift keine rechtswirksamen Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 vorliegen, ist Übergangsweise der Entwurf der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 vom 13. Dezember 2023 anzuwenden.

Die Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Vorschriften für den SPNV und dem allgemeinen ÖPNV liegt bei der Stadt Dessau-Roßlau als zuständigem Aufgabenträger. Vor diesem Hintergrund erlässt die Stadt Dessau-Roßlau eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Allgemeinverfügung.

Die Allgemeinverfügung regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet der Stadt Dessau-Roßlau tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 sowie der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024. Dadurch werden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet der Stadt Dessau-Roßlau für das Jahr 2024 umgesetzt.

Den Aufgabenträgern wurde empfohlen, ihre Umsetzungsregelungen (öffentliche Dienstleistungsaufträge oder allgemeine Vorschriften) vorerst bis Ende April 2024 zu befristen, da bis zu diesem Zeitpunkt auch Klarheit über die Gesamtfinanzierung und möglicher Preisanpassungen beim Deutschlandticket besteht.

## § 1 Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i.V.m. § 8 Abs. 3 i.V.m. § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie der § 3 und 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) i.V.m. den § 1 Abs. 1 und § 35 Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der jeweils gültigen Fassung, erlässt die Stadt Dessau-Roßlau die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im ÖPNV und SPNV sowie zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket für ihr Zuständigkeitsgebiet.

## § 2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

(1) Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (siehe § 2 Abs. 4 dieser Vorschrift) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV und SPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (siehe § 8 dieser Vorschrift) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 des RegG als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift anzuwenden und anzuerkennen (im Folgenden: „Tarifanwendung“ bzw. „Tarifanwendungsspflicht“). Die Tarifanwendung beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vom 11. Dezember 2023 (siehe **Anlage 3**) bzw. der in der jeweils aktuellen Fassung auf der Internetseite des Koordinierungsrates (<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>) veröffentlichten Tarifbestimmungen, ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet die Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; es gelten die vorhandenen entsprechenden Regelungen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen dem Verkehrsunternehmen und der Stadt Dessau-Roßlau. Die

Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets auf der Grundlage des Beschlusses des Koordinierungsrates vom 20. März 2023 für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ (siehe **Anlage 4**) zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmenaufteilung (siehe **Anlage 5**) für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmensprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben.

Soweit ein Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im SPNV oder im allgemeinen ÖPNV auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Verkehrsunternehmen, wenn das Verkehrsunternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bezüglich der bundesweit abgestimmten Einnahmenaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 erhalten.

(2) Die Tarifanwendungsspflicht im Sinne von § 2 Abs. 1 dieser Vorschrift beinhaltet zudem die Beförderung von Fahrgästen mit ermäßigten Deutschlandtickets (Semesterticket, Sozialticket usw.).

(3) 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 und erforderlichen Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

Die Umsetzung des Deutschlandtickets, entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen, ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.

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

## § 3 Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen ÖPNV und SPNV auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift.

(2) Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifanerkennung einschließlich Tarifanwendung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Tarifanwendungsspflicht des Deutschlandtickets und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifanwendungsspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Die Umsetzung der Tarifanwendung im Einzelnen, die Ermittlung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen sowie der erforderlichen Nachweissführung hierfür erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter vollständiger Beachtung der Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift.

Das Gleiche gilt für alle weiteren Pflichten im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket.

## § 4 Ausgleichsleistungen

(1) Nach den Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 ist grundsätzlich der Aufgabenträger antragsberechtigt für die



in den Richtlinien vorgesehenen Ausgleichsleistungen. Die Stadt Dessau-Roßlau als Aufgabenträger beantragt diese Ausgleichsleistungen beim Land Sachsen-Anhalt und leitet diese in dem vom Land Sachsen-Anhalt bewilligten Umfang an die Verkehrsunternehmen weiter.

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und der Aufgabenträger bis zum 31. März keine Regelung in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer allgemeinen Vorschrift gemäß Ziffer 1 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 getroffen hat, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. März 2024 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem PBefG oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im SPNV erbringen.

In Bezug auf die Kosten gilt: Kosten im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets können ausschließlich nach Maßgabe der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 bzw. der Regelungen der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.

Die Verkehrsunternehmen haben grundsätzlich nach Maßgabe der Regelungen der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024, insbesondere nach den Regelungen „Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistungen“ für das Jahr 2024 einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Tarifierung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile.

Bei Tarifierungen von 2023 auf 2024 werden gemäß Ziffer 2 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 die Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 von 2023 auf 2024 im Altsortiment nur bis zu einer Höhe von 8 Prozent beim Ausgleich anerkannt.

(2) Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. der Regelungen „Sonstige Bestimmungen“ der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen vorzunehmen.

(3) Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen.

(4) Die Vermeidung einer Überkompensation beim allgemeinen ÖPNV und beim SPNV wird im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährleistet. Die Überkompensationskontrolle ist auf der Grundlage der öffentlichen Dienstleistungsaufträge während der Laufzeit des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags abgesichert.

Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifierung des Deutschlandtickets nach § 4 Abs. 1 i. S. von § 4 Abs. 2 dieser allgemeinen Vorschrift nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater zu bescheinigen (inkl. Überkompensationskontrolle).

Das Verkehrsunternehmen stellt die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen für das Jahr 2024 umfassend zur Verfügung und ermöglicht so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch die Stadt Dessau-Roßlau zugänglich gemacht werden. Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifierung in Bezug auf das Deutschlandticket entsprechend § 4 Abs. 3 dieser allgemeinen Vorschrift bis zum 15. September 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 gemäß den sonstigen Bestimmungen der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen.

Sollte beim SPNV abweichend von den Regelungen „Sonstige Bestimmungen“ der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV

LSA 2024 i.V.m. den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024, aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der Europäischen Kommission oder eines Gerichts, eine weitergehende als die vorstehend beschriebene Überkompensationskontrolle erforderlich werden, gilt das in der **Anlage 6** geregelte Verfahren.

## § 5

### Darlegungs- und Nachweispflichten

(1) Die Verkehrsunternehmen tragen die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche 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. Die Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten ist im Rahmen der Nachweisführung jeweils zu bestätigen.

(2) Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, für ihren Vertrieb (umfasst eigene Verkäufe des Verkehrsunternehmens und Verkäufe im Namen/ auf Rechnung des Verkehrsunternehmens) sicherzustellen, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden. Die Stadt Dessau-Roßlau erhält eine Abschrift der Meldung.

(3) Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Aufgabenträger unverzüglich über die Einführung eines Semestertickets zu informieren und ihre Tarifbestimmungen dahingehend anzupassen.

(4) Für die Antragstellung der Stadt Dessau-Roßlau beim Land Sachsen-Anhalt gemäß den Regelungen „Verfahren“ der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 sind von den Verkehrsunternehmen bis zum 15. August 2024 die Berechnungen bzw. die Schätzung/Prognose der Höhe der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen auf Grundlage der in Nr. 5.2 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 genannten Berechnungsmethode vorzulegen.

(5) Vorzulegen sind für das Jahr 2019 sowie für das jeweils abzurechnende Jahr bis zum 10. Februar des zweiten dem abzurechnenden Jahr folgenden Kalenderjahres die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise:

vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen verkauften oder dem Unternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kasentechnische 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

vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen erzielten Fahrgelderlöse 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

vollständige Angaben zur jeweiligen Ergiebigkeit (Euro je Personenkilometer und Tarifsorte) und Verkehrsleistung (Reisweiten, Gesamtnachfrage in Personen und Personenkilometern), soweit diese Daten im Rahmen der jeweiligen Einnahmenaufteilung zu Grunde gelegt werden

soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilungen bis zum 10. Februar des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt

die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt

die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung



Nachweise über die erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen

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

Nachweise über die Entwicklung von Vertriebsprovisionen, soweit positive und/oder negative Effekte in Bezug auf Verkaufsprovisionen geltend gemacht werden

Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß § 4 dieser Vorschrift einschließlich einer Bestätigung der Einhaltung im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten

Bestätigung der Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.

(6) Die Stadt Dessau-Roßlau kann von den Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen, Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.

Werden die unter § 4 Abs. 4 dieser allgemeinen Vorschrift 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 gemäß der §§ 48, 49, 49a des VwVfG i.V.m. § 1 des VwVfG des Landes Sachsen-Anhalt insoweit zurückzuzahlen.

(7) Die Darlegungs- und Nachweisführung erfolgt bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren unter Beachtung der vorstehenden Grundsätze auf Basis des jeweils geltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der dortigen Regelungen.

(8) Die Stadt Dessau-Roßlau kann die von den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder Ähnliches selbst oder durch einen von ihr bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

(9) Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Regelungen der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 diesbezüglich weitergehende Vorgaben treffen, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Dessau-Roßlau getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

## § 6

### Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen

(1) Die Abwicklung des gesamten Verfahrens richtet sich nach den Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024.

(2) Die Stadt Dessau-Roßlau erhält auf formlosen Antrag, bis zur Bewilligung der nach den Regelungen „Verfahren“ der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024 zu beantragenden Billigkeitsleistungen, Vorauszahlungen. Die Gesamthöhe der Vorauszahlungen darf bis zu 100 Prozent des im Jahr 2023 im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährten Ausgleichs betragen.

Bei der Stadt Dessau-Roßlau sind bis spätestens zum **31. März 2024** etwaige Vorauszahlungsansprüche durch die Verkehrsunternehmen formlos zu beantragen. Die Stadt Dessau-Roßlau leitet die Vorauszahlungen unverzüglich an das beantragende Verkehrsunternehmen weiter.

(3) Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach § 6 Abs. 2 dieser allgemeinen Vorschrift. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich et-

waiger Verzinsung gemäß den Regelungen „Verfahren“ der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024.

## § 7

### Veröffentlichung nach Art. 7 Absatz 1 der Verordnung (EG)

#### Nr. 1370/2007

(1) Die Stadt Dessau-Roßlau ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 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 weiteren Ausgleichsleistungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

(2) Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen Ausgleichsleistungen aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt werden, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

## § 8

### Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkräfttreten

(1) Diese allgemeine Vorschrift in Form einer Allgemeinverfügung tritt am Tag nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Sie tritt rückwirkend zum 1. Januar 2024 in Kraft.

(2) Diese Allgemeinverfügung tritt zum 31. Dezember 2024 außer Kraft.

(3) Die Stadt Dessau-Roßlau kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets jederzeit widerrufen, insbesondere wenn der Bund und/oder das Land Sachsen-Anhalt keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellen, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen. Im Falle eines Widerrufs entfällt der Ausgleichsanspruch mit Wirkung für die Zukunft; ein angemessener Vorlauf ist zu gewährleisten. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen wird auch nach dem Außerkräfttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift bis zur Außerkräftsetzung zu Ende geführt (insbesondere die Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und die Durchführung der Schlussabrechnung).

(4) Diese allgemeine Vorschrift kann verlängert, geändert oder aufgehoben werden.

### Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist innerhalb dieser Frist bei der Stadt Dessau-Roßlau, Zerbster Straße 4, 06844 Dessau-Roßlau schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

### Anlagen

Anlage 1: Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024)

Anlage 2: Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Sachsen-Anhalt (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024)

Anlage 3: Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vom 11. Dezember 2023

Anlage 4: Regelungen zur Einnahmenaufteilung (Beschluss vom 20. März 2023 für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusage der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“)



Anlage 5: Regelungen zur Einnahmenaufteilung (Umlaufbeschluss vom 6. April 2023)

Anlage 6: Verfahren bei zwingender Erforderlichkeit weitergehender Überkompensationskontrollen im SPNV

Dessau-Roßlau, den 13. März 2024

gez. Dr. Robert Reck  
Oberbürgermeister

<sup>1)</sup> VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

<sup>2)</sup> Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107).

#### Anlage 1

### **Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023**

#### **I. Hinweise und Erläuterungen**

Die nachfolgenden Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06.11.2023 erstellt, dass die in 2023 und 2024 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Musterrichtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine moderate Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

Die Musterrichtlinien regeln den Ausgleich für das gesamte Jahr 2024, um den Beteiligten Sicherheit in Bezug auf die Ausgleichsparameter zu geben. Auf dieser Grundlage besteht auch eine gesicherte Gesamtfinanzierung für den Zeitraum vom 1. Januar bis mindestens zum 30. April 2024 bei einem Preis des Deutschlandtickets von 49 Euro pro Monat. Daher wird den Aufgabenträgern empfohlen, ihre Umsetzungsregelungen vorerst bis Ende April zu befristen, da bis zu diesem Zeitpunkt auch Klarheit über mögliche Preisanpassungen beim Deutschlandticket besteht. Auch für den Ausgleich für 2024 ist es erforderlich und sachgerecht, die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums der Geltung des Deutschlandtickets des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden.

Bei den Muster-Richtlinien wurden im Vergleich zum Jahr 2023 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

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

des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 1. Januar 2024 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften müsste zeitnah, spätestens aber bis zum 31. März 2024 erfolgen.

2. Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 von 2023 auf 2024 werden Tarifierungen von 2023 auf 2024 im Altsortiment nur bis zu einer Höhe von 8 Prozent beim Ausgleich anerkannt. Dafür müssen auch bei einer Tarifierung im Altsortiment von über 8 Prozent die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für den Ausgleich nur so in den Ausgleich eingestellt werden, als wäre der Tarif nur um 8 Prozent erhöht worden..
3. Die bisherige Regelung zum Ausgleich der Minderung der Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen bewirkte auch einen Ausgleich dafür, dass individuelle Vomhundertsätze im Vergleich zum Jahr 2019 nicht mehr nachgewiesen werden konnten. Grund hierfür war, dass ein Nachweis aufgrund der Corona-Pandemie mit den dafür erforderlichen Verkehrszählungen nicht geführt werden durfte. Nunmehr kann die Veränderung des Vomhundertsatzes nicht mehr aus den nicht mehr durchführbaren Verkehrszählungen resultieren, weshalb ein Vergleich mit dem Vomhundertsatz für 2019 nicht mehr sachgerecht ist. Die Regelung zum Ausgleich für das Deutschlandticket kann deshalb vereinfacht werden (siehe Nummer 5.4.2).
4. In die Verfahrensregelungen wurde eine obligatorische Regelung zu Vorauszahlungen aufgenommen. Dies dient der Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen, die teils durch die Zwischenfinanzierung auch von Ansprüchen aus der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets belastet sein können.
5. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten wurden die auf das Jahr 2023 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um 1,3 Prozent gegenüber 2022 (langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a) erhöht. Gleiches wird für das Jahr 2024 vorgenommen. Die Richtlinien sehen aus Vereinfachungsgründen in Nummer 5.4.1.1 eine den Zinseszins effekt nicht berücksichtigende Erhöhung um insgesamt 2,6 Prozent vor.
6. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, müssen bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit dem am 01. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche Tarifierung auf 2024 fortgeschriebenen Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden. Denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung. Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Semestertickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells notwendig ist.
7. Die Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen ist in den Musterrichtlinien für das Jahr 2024 vorgesehen, da noch keine ausreichenden Anpassungen beim Vertrieb innerhalb der Branche möglich sind und nur so möglichst viele (neue) Kundinnen und Kunden beim Deutschlandticket angesprochen werden können. 2025 ist die Berücksichtigung zusätzlicher Vertriebsaufwendungen in den Musterrichtlinien nicht vorgesehen. Dies ist künftig durch eine Anpassung der Vertriebsprozesse und brancheninterne Maßnahmen zu regeln. Die Vertriebsmehrkosten sind Bestandteil der Finanzierungsleistung an die Empfänger. Zur zweckentsprechenden Mittelverwendung werden diese Leistungen an diejenigen Stellen ausgebracht, im Regelfall die Verkehrsunternehmen, die selbst oder durch Vertriebsdienstleister das Deutschlandticket vertreiben. Im Vergleich zum Jahr 2023 sind keine Regelungen mehr zur Anrechnung ersparter Provisionszahlungen mehr in die Ausgleichsberechnung einzubeziehen. Ebenso werden keine Pauschalen für die Umstellung der Vertriebsprozesse und Kontrollinfrastruktur mehr gewährt.





Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen auch in 2024 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs einheitlicher Antragsfristen, die wie auch schon für 2023 in den Muster-Richtlinien auch für 2024 obligatorisch sind.

Die Muster-Richtlinien sind entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Ausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder -verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

In den nachfolgenden Muster-Richtlinien sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

## II. Musterrichtlinien

### **Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2024)**

Runderlass des Ministeriums für  
vom XX. November 2023

#### **1 (fakultativ)**

##### **Rechtsgrundlage**

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

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

#### **2 (obligatorisch)**

##### **Gegenstand der Billigkeitsleistungen**

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelten und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

#### **3**

##### **Empfänger der Billigkeitsleistung**

Empfänger sind

##### **3.1 (obligatorisch)**

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

##### **3.2 (fakultativ)**

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

##### **3.3 (obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifierung)**

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. März 2024 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

#### **4 (obligatorisch)**

##### **Voraussetzungen**

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

#### **5**

##### **Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung**

##### **5.1 (fakultativ)**

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

##### **5.2 (obligatorisch)**

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

##### **5.3 (fakultativ)**

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

##### **5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)**

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

##### **5.4.1**

##### **Fahrgeldausfälle:**

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

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

##### **5.4.1.1**

Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind



im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortzuschreiben. Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 Prozent erhöht. Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmearteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmearteilung 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

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifanpassung von 8 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmearteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmearteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

#### 5.4.2

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vmhundertsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmearteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

#### 5.4.3

In der Nummer 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger nach 3.1 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

#### 5.4.4

Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern 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 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 Euro gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken Deutschlandtickets vor Einnahmearteilung; ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag 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. April 2023 bestehende Abonnement (Kundenanzahl) wird ein Abzug von 8 Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenanzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 der Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. 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. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

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



## 5.4.5

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

## 5.4.6

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

## 6 (obligatorisch)

### Sonstige Bestimmungen

#### 6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der VO 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der VO 1370 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten (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 Nummer 5.4.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

#### 6.2

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

#### 6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverband GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

#### 6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar

2025 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

## 6.5

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

## 6.6

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

## 7

### Verfahren

#### 7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2024 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

#### 7.2 (fakultativ)

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

[obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifvorgabe] Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehörde für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. März 2024 keine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat.

#### 7.3 (obligatorisch)

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

Sammelanträgen von Empfängern gemäß Nummer 3.2 sind die Anträge der Empfänger gemäß Nummer 3.1 beizufügen.

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

#### 7.4 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Empfänger erhält auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nummer 7.1 zu beantragenden Billigkeitsleistung in der Regel monatliche Vorauszahlungen. Soweit hierfür kein gesondertes Verfahren mit spezifischen Prognosen geregelt ist, werden die monatlichen Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 12,5 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

#### 7.5 (obligatorisch)

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

#### 7.6 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

## 8 (fakultativ)

### Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2026 außer Kraft.

### Anlage 2



9240

**Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Sachsen-Anhalt  
(Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2024)**

**RdErl. des MID vom 1. Februar 2024 – 34.12-30117**

**1. Rechtsgrundlage**

Das Land gewährt nach § 53 der Landeshaushaltsordnung des Landes Sachsen-Anhalt vom 30. April 1991 (GVBl. LSA S. 35), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 3. April 2023 (GVBl. LSA S. 201, 204) sowie nach Maßgabe dieser Richtlinien Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets.

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

**2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen**

Die Billigkeitsleistungen werden aus Gründen der Fürsorge zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben gewährt, soweit diese in ursächlichem Zusammenhang mit der Anwendung des Deutschlandtickets stehen.

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Anwendung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/ 2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 gedeckt werden können.

**3. Empfänger der Billigkeitsleistung**

Empfänger sind Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 2012 (GVBl. LSA S. 307), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27. Juni 2019 (GVBl. LSA S. 142).

**4. Voraussetzungen**

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung gemäß Nummer 5.2 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung sowie der landesinternen Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschüssende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.

**5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung**

5.1 Die Billigkeitsleistungen werden in Form einer nicht rückzahlbaren Zuweisung oder eines nicht rückzahlbaren Zuschusses als Ausgleichszahlung gewährt, wobei ein vollständiger Ausgleich in Höhe von 100 v. H. der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben erfolgt.

5.2 Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie nachfolgend beschrieben zu ermitteln.

**5.2.1 Fahrgeldausfälle**

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen-Deutsche-Bahn-Tarif (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 der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.2.1.1 und 5.2.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Nettofahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

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

5.2.1.1 Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften oder dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änder-



ung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortzuschreiben. Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 v. H., darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 v. H. zu Grunde gelegt werden. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 v. H. erhöht.

Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zugkilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers gemäß Nummer 3 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 v. H. der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers gemäß Nummer 3 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmenaufteilung im jeweiligen Land zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 v. H., sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 v. H. hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land Sachsen-Anhalt abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, Deutschlandtarif und dem Beförderungsbedingungen-Deutsche-Bahn-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.2.1.2 Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für

alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen, gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets übersteigenden Preisen anzusetzen. Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 v. H., 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 v. H. zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, dem Deutschlandtarif, dem Beförderungsbedingungen-Deutsche-Bahn-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.2.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 408), sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 5.2.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe gemäß Nummer 5.2.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten landeseinheitlichen oder nachgewiesenen individuellen Vornachschusses zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, dem Deutschlandtarif, dem Beförderungsbedingungen-Deutsche-Bahn-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß Nummer 5.2.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und gemäß Nummer 5.2.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebende Einnahmenaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.2.3 Die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften ist in entsprechender Weise gemäß Nummer 5.2.1 zu berechnen. Einsparungen der Empfänger gemäß Nummer 3 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.2.4 Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern oder über diese den Verkehrsunternehmen, die – selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister – das Deutschlandticket vertreiben folgende Pauschale gewährt: Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird je Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird je Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag



von 1,20 Euro gewährt.

Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken des Deutschlandtickets vor Einnahmearbeitung; ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag im Rahmen der Einnahmearbeitung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

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

Für jedes am 30. April 2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von acht Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die gemäß Nummer 5.2.4, Sätze 1 bis 4 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV LSA 2023 für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. 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. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.2.5 Die Summe der gemäß den Nummern 5.2.1 bis 5.2.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.2.6 Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- oder Zugkilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

## 6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) 1370/2007 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickettarifs 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 Nummer 5.2.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

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

6.3 Die Empfänger haben sicherzustellen, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmearbeitung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats.

Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inklusive tariflicher Fortschreibung gemäß dieser Richtlinie erfolgt einmalig monatsweise für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4 Die Empfänger sind verpflichtet, bis zum 31. Januar 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der in Nummer 5.2 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmearbeitungen sowohl für die gemäß Nummer 5.2.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die gemäß Nummer 5.2.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif oder nach Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn-Tarif beizufügen.

Weiterhin ist jeder Empfänger verpflichtet, die Anzahl der Abonnentinnen und Abonnenten gemäß der Nummern 5.2.1.1 und 5.2.4 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 sowie die Gesamtanzahl 2024 gemäß Nummer 5.2.4 der Bewilligungsbehörde bis zum 30. Juni 2025 vorzulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben gemäß Nummer 5.2 hinausgehen, sind durch die Bewilligungsbehörde vom Empfänger zurückzufordern. Die Rückforderung richtet sich nach den allgemeinen Regelungen im Verwaltungsverfahrensgesetz (vergleiche § 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt in Verbindung mit den §§ 48, 49, 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes).

Die zurückgeforderten Beträge sind nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sind die zurückgeforderten Beträge nicht innerhalb der gesetzten Frist erstattet worden, so ist der Rückforderungsbetrag vom Zeitpunkt des Erhalts der Auszahlung bis zum



Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches zu verzinsen. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

6.6 Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen gemäß den Nummern 4 sowie 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

## 7. Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde für die Empfänger im Bereich Schienenpersonennahverkehr, im Bereich Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Aufgabenträgerschaft sowie im Bereich öffentlicher Straßenpersonennahverkehr ist die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH), Am alten Theater 4, 39104 Magdeburg.

7.2 Ein schriftlicher Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2024 zu stellen. Er hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.2 genannten Berechnungsmethode zu enthalten. Über die Berücksichtigung von Anträgen, die nach dem 30. September 2024 eingehen, entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen.

Für die Antragstellung sind die jeweils entsprechenden Antragsformulare zu verwenden, welche die Bewilligungsbehörde bereitstellt.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß Nummer 5.2.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

7.3 Der Empfänger kann eine Vorauszahlung bis zur Höhe der für 2023 gewährten Billigkeitsleistung zum Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben formlos beantragen. Diese wird im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr sowie im Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Aufgabenträgerschaft durch vorläufigen Bescheid bewilligt und im Schienenpersonennahverkehr durch Mittelanforderung gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gewährt und jeweils unverzüglich ausgezahlt. Sofern im Jahr 2023 kein Ausgleich beantragt oder bewilligt wurde, können die voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben ebenfalls als Vorauszahlung formlos beantragt werden. Diese wird durch vorläufigen Bescheid in Höhe von 70 v. H. bewilligt und unverzüglich ausgezahlt. Die Vorauszahlung ist unverzüglich an die Letztempfänger gemäß Nummer 4 weiterzuleiten.

7.4 Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach Plausibilitätsprüfung des Antrages im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr sowie im Schienenpersonennahverkehr in kommunaler Aufgabenträgerschaft durch schriftlichen Bewilligungsbescheid und im Schienenpersonennahverkehr durch Mittelanforderung gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag. Die Entscheidung über den Antrag und die Auszahlung der Billigkeitsleistungen erfolgt im Haushaltsjahr 2024. Die bewilligten Mittel müssen bis zum 31. Dezember 2024 verausgabt werden.

Wurde eine entsprechende Vorauszahlung gewährt, so mindert sich die Auszahlung um die bereits ausgezahlte Summe entsprechend.

Wird bei der Prüfung des Antrages festgestellt, dass die auf Plausibilität geprüften voraussichtlich nicht gedeckten Ausgaben geringer ausfallen als der Betrag der bereits ausgezahlten Vorauszahlung, so ist die Differenz zurückzufordern. Die zurückgeforderten Beträge sind nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sind die zurückgeforderten Beträge nicht innerhalb der gesetzten Frist erstattet worden, so ist der Rückforderungsbetrag vom Zeitpunkt des Erhalts der Auszahlung bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches zu verzinsen.

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

## 8. Sprachliche Gleichstellung

Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem RdErl. gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

## 9. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieser RdErl. tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2026 außer Kraft.

An  
die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH  
die Landkreise und kreisfreien Städte

nachrichtlich an  
das Landesverwaltungsamt  
den Landkreistag Sachsen-Anhalt e.V.  
den Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt e.V.

- Abonnement: 117,60 € jährlich einschließlich Mehrwertsteuer im Inland; Kündigung nur zum Ende des Kalenderjahres spätestens drei Monate vor Jahresende;
- Einzelnummer je angefangene 16 Seiten 1,53 € einschließlich Mehrwertsteuer, jedoch zuzüglich Versandkosten  
Internet: <http://www.landesrecht-sachsen-anhalt.info>



Anlage 3

**Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket**

**1. Grundsatz**

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

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

Für die Ausgabe des Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

**2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich**

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Landestarifgesellschaften. Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarung auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt. Zum ÖPNV gehört die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (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 Absatz 4 PBefG allgemein zugänglich sind.

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

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

Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis in Form einer Chipkarte oder als Handyticket ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen des Fahrgastes beinhaltet. Ein Fahrausweis, der als Barcode-Ticket ausgegeben wird, beinhaltet zudem das Geburtsdatum des Fahrgastes. Das Gleiche gilt für alle ab dem 01.01.2025 ausgestellten Chipkarten. Das Deutschlandticket kann von den Vertrag haltenden Unternehmen, die das Deutschlandticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschlandticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen. Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerausweis. Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.

Das Deutschlandticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren.

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

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

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

**3. Vertragslaufzeit und Kündigung**

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

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

Das Abonnement wird für unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann monatlich gekündigt werden. Die Kündigung muss dabei bis zum 10. eines Monats zum Ende des jeweiligen Kalendermonats erfolgen. Das Deutschlandticket gilt im Falle einer Kündigung bis Betriebsschluss nach dem Ende des letzten Tages dieses Kalendermonats, längstens jedoch bis 3.00 Uhr des Folgetags.

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

**4. Beförderungsentgelt**

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

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

**5. Jobticket**

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

Der Fahrpreis für das Deutschlandticket als Jobticket ist der Fahrpreis nach Punkt 4. abzüglich eines Rabattes von 5%. Voraussetzung für den Rabatt ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Jobticket leistet, der mindestens 25% des Fahrpreises gemäß Punkt 4. beträgt.

**6. Fahrgastrechte**

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gemäß Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie gemäß Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter [www.deutschlandtarifverbund.de](http://www.deutschlandtarifverbund.de). Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 Eisenbahnverkehrs-Verordnung (EVO). Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 1 EVO wird ausgeschlossen.

**7. Erstattung**

Die für Zeitkarten geltenden Erstattungsregelungen gelten auch für das Deutschlandticket. Eine Erstattung wegen Krankheit setzt zudem voraus, dass die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über eine Reiseunfähigkeit für einen Zeitraum von mehr als 21 zusammenhängenden Tagen vorgelegt wird. Der Antrag auf Erstattung muss unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des vertragshaltenden Unternehmens gestellt werden.

Erstattet wird für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monatseinzug, für Monatsteile pro Tag 1/30 des in dem betreffenden Monat entrichteten Fahrgelds.

Anlage 4

**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 fest-gelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deutlichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.
5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpffahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbände und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung.  
D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschüssige 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 Fahrgeld-zuschreibungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2023 übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeiträge 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 Einnahmen-

aufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbände etc.) geschaffen.

7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine 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 Deutschlandtarifverbund sowie etwaige Landstarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten.  
Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmeaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzen-überschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmeaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnahmenverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmezuschreibung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschüssigen Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.
8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von D-Tickets 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 vertrieblischen Aufwendungen in das Zuschreibungsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet.  
Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.  
Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.
9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.



## Anlage 5

### Beschluss Koordinierungsrat (Umlaufbeschluss vom 6. April 2023)

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

### Erläuterung

Die UAG Einnahmeaufteilung hat in ihrer Sitzung am 30.03.2023 die Aufnahme der angehängten Verfahrensbeschreibung zur Datenmeldung Deutschland-Ticket als Anlage 1 zum Beschluss des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren empfohlen. Das Dokument dient den Vertriebsstellen und der zentralen Clearingstelle zur Abwicklung der Datenmeldungen. Ergänzend zum Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren sind Übergangsfristen für die Implementierung der Wohnort-Postleitzahl definiert.

### Aufnahme Beschlusspunkt 11

11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigefügt.

### Aufnahme Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

### Aufnahme Anlage 1

Die Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket wird dem Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren als Anlage 1 beigefügt.

### 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 Detaillierung
- 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. Verkehrsverbände
  - 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)
- **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 DTickets 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 Verbände 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-TicketSolidarmodell 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 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)
  - 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
Codierung Ticketgruppe	1	2	3	4
Enthält Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelfahrten Erwachsene/ Kin der/Gruppen</li> <li>• Hin/Rück</li> <li>• Streifenkarten</li> <li>• X-FahrtenKarten</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 Mehrtages-karten</li> <li>• Wochenkarten (Ausbildung/Erwa chsene)</li> <li>• Monatskarten (Ausbildung/ Erwa chsene)</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/Erwa chsene)</li> <li>• Abo-Monatskarten (Ausbildung/ Erwa chsene) → <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 zwecke 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.

**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 ist 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 Verbünde herzuweisen?

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

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

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

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

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

Anlage 6

**Verfahren bei zwingender Erforderlichkeit weitergehender Überkompensationskontrollen im SPNV**

Sollte abweichend der Muster-Richtlinien des Bundes zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der Europäischen Kommission oder eines Gerichts eine über den Regelungen der Allgemeinverfügung hinaus gehende Überkompensationskontrolle erforderlich werden, gilt Folgendes:

Nr. 1: Dem Verkehrsunternehmen wird nachgelassen, anhand plausibler Vergleichs- und Prognoserechnungen z. B. über ein Gutachten eines Sachverständigen nachzuweisen, dass das Verkehrsunternehmen mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgrund der Ausgleichsleistungen während der Geltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Jahr 2023 keinen höheren Gewinn erzielt hat („Mit-Fall“) als in dem Fall, in dem das Verkehrsunternehmen die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anwendung des Deutschlandtickets nicht getroffen hätte bzw. das Deutschlandticket nicht angewendet hätte („Ohne-Fall“).



Auf Verlangen des Aufgabenträgers hat die Berechnung gesamthaft über alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge des Verkehrsunternehmens im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers zu erfolgen, vorausgesetzt, dass dies nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist. Soweit die Rendite im „Mit-Fall“ die Rendite im „Ohne-Fall“ übersteigt, liegt eine Überkompensation vor, es sei denn, das Verkehrsunternehmen führt den Nachweis nach Nr. 2.

**Nr. 2:** Sollte aufgrund einer bestandskräftigen Entscheidung der Europäischen Kommission oder eines Gerichts eine weitergehende Überkompensationskontrolle als nach § 3 Abs. 5 der Allgemeinen Vorschrift und/oder der vorstehenden Nr. 1 erforderlich werden, aber das Verkehrsunternehmen den Nachweis nach vorstehender Nr. 1 nicht oder nur für einen Teil der Ausgleichszahlungen geführt haben, so gilt im Hinblick auf denjenigen Teil der Ausgleichszahlungen, für den das Verkehrsunternehmen die fehlende Überkompensation nach § 3 Abs. 5 der Allgemeinen Vorschrift bzw. vorstehender Nr. 1 nicht nachgewiesen hat, Folgendes:

Das Verkehrsunternehmen kann durch ein Gutachten eines Wirtschaftsprüfers die Angemessenheit der Rendite des Verkehrsunternehmens nachweisen. Hierbei kann auf Verlangen des Aufgabenträgers die Berechnung gesamthaft über alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Anwendungsbereich dieser Allgemeinen Vorschrift erfolgen, vorausgesetzt, dass dies nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist. Die Bewertung wird jährlich vorgenommen. Die Berechnung der Jahresrendite hat die tatsächliche bzw. voraussichtliche Kosten- und Einnahmesituation über die gesamte Vertragslaufzeit zu berücksichtigen und angemessen normalisierte Werte für das Abrechnungsjahr zugrunde zu legen.

Unter anderem ist das Ergebnis des öffentlichen Dienstleistungsauftrags um periodenfremde Sachverhalte bzw. außergewöhnliche Sondersachverhalte zu bereinigen (z.B. Erstattung eines Versicherungsfalles aus Vorjahren; Endabrechnung von Verbänden aus Vorjahren). Die Einzelheiten regeln die Verkehrsunternehmen unter Beachtung der Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit dem Wirtschaftsprüfer; im Bericht des Wirtschaftsprüfers ist transparent darzustellen, wie bei der Renditeermittlung unter Berücksichtigung der Gesamtlaufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags insoweit vorgegangen wurde.

Das Verkehrsunternehmen kann überdies die Angemessenheit eines Gewinns belegen, wenn die jeweiligen Verkehrsdienste in einem europaweit bekanntgemachten Vergabeverfahren vergeben wurden und das Verkehrsunternehmen nachweist, dass es über die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags eine entsprechende Umsatzrendite mit den zugrunde liegenden Verkehrsdiensten erzielt hat (Referenzrendite).

Soweit die Rendite in den Corona-geprägten Jahren 2020-2022 unterdurchschnittlich ausfällt, können Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen verlangen, dass die Corona-geprägten Jahre außer Betracht bleiben. Wurde im Rahmen eines direkt vergebenen Auftrags die Höhe der noch zulässigen angemessenen Rendite ex ante durch einen Wirtschaftsprüfer ermittelt, kann das Verkehrsunternehmen verlangen, dass diese Rendite als Referenzrendite im Rahmen der Überkompensationskontrolle zugrunde gelegt wird.

In den beiden vorgenannten Fällen ist Maßstab der Überkompensationsprüfung durch den Wirtschaftsprüfer, ob die tatsächlich mit dem Verkehrsvertrag erzielte Rendite oberhalb der Referenzrendite liegt.

## Kommunale Wärmeplanung

### Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 12 (3) Wärmeplanungsgesetz (WPG)

Das Wärmeplanungsgesetz verpflichtet die Stadt Dessau-Roßlau, bis spätestens 2028 einen ersten Wärmeplan aufzustellen und alle fünf Jahre fortzuschreiben. Die Stadt Dessau-Roßlau stellt bis Ende 2024 ihren ersten kommunalen Wärmeplan auf. Mit der Erstellung des kommunalen Wärmeplans wurde die Firma energielenker projekts GmbH mit Sitz in Berlin beauftragt. Die Wärmeplanung beinhaltet eine Situations- und Bedarfsanalyse, eine Potenzialanalyse, die Entwicklung von Zielszenarien und eine Wärmewendestrategie mit Maßnahmen- und Zeitplan.

### Datenbereitstellung, Datenverarbeitung, Datenschutz

Die zur Erstellung der kommunalen Wärmeplanung erforderlichen Daten werden auf der Grundlage der §§ 10 bis 12 WPG erhoben. Energieunternehmen und Bezirksschornsteinfeger sind demnach dazu verpflichtet, der Stadt zähler- oder gebäudescharfe Daten zu übermitteln. Dazu gehören zum Beispiel Art, Umfang und Standorte des Energie- und Brennstoffverbrauchs an Nahwärme, Wärmestrom und Erdgas sowie Art, Alter, Nutzungsdauer, Lage und Leitungslänge von Nahwärme- und Gasnetzen; Art, Brennstoff, Nennwärmeleistung und Alter von Anlagen zur Wärmeleistung mit nicht leitungsgebundenen Brennstoffen wie Heizöl, Flüssiggas, Holz oder Kohle.

Eine Pflicht zur Information der betroffenen Personen gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2016/679 (DSGVO) besteht laut § 13 (2) WPG nicht. Zum Schutz der berechtigten Interessen der betroffenen Personen hat die planungsverantwortliche Stelle die Information ortsüblich bekannt zu machen. Diese Bekanntmachung ist hiermit erfolgt.

Unter Beachtung von Art. 13, Abs. 3 und Artikel 14, Abs. 1 und 2 der EU-Verordnung 2016/679 (DSGVO) teilt die Stadtverwaltung Dessau-Roßlau mit:

- Es werden ausschließlich bereits vorliegende oder öffentlich verfügbare Daten verwendet. Eine zusätzliche Erhebung von Daten für die Wärmeplanung erfolgt nicht.
- Die Stadt Dessau-Roßlau verwendet personenbezogene Daten ausschließlich zum Zweck der kommunalen Wärmeplanung. Aggregierte Daten aus der Wärmeplanung können auch für andere Zwecke genutzt werden (z.B. für die Erstellung von Treibhausgasbilanzen).
- Bei der Veröffentlichung des kommunalen Wärmeplans werden keine personenbezogenen Daten oder Daten, die Rückschlüsse auf Einzelpersonen oder Einzelunternehmen ermöglichen, veröffentlicht. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sowie Informationen zu kritischen Infrastrukturen werden nicht veröffentlicht.
- Personenbezogene Daten werden nach der Erstellung der kommunalen Wärmeplanung gelöscht.

Es besteht ein Auskunftsrecht gegenüber den verantwortlichen Stellen. Darüber hinaus bestehen ein Recht auf Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung und ein Widerspruchsrecht gegen die Verarbeitung sowie des Rechts auf Datenübertragbarkeit. Ansprechpartner hierfür:

Datenschutzbeauftragter Stadt Dessau-Roßlau, Zerbster Straße 4, 06844 Dessau-Roßlau

E-Mail: [datenschutz@dessau-rosslau.de](mailto:datenschutz@dessau-rosslau.de) / Telefon: 0340 204 1709

Ferner besteht ein Beschwerderecht bei der zuständigen Aufsichtsbehörde: Landesbeauftragter für Datenschutz Sachsen-Anhalt, Postfach 1947, 39009 Magdeburg

E-Mail: [poststelle@lfd.sachsen-anhalt.de](mailto:poststelle@lfd.sachsen-anhalt.de) / Telefon: 0391 81803-0

Die Stadt Dessau-Roßlau wird die Bürgerinnen und Bürger sowie die relevanten Akteure in die Erstellung der Wärmeplanung einbeziehen. Nähere Informationen zum Beteiligungsprozess für die Wärmeplanung finden Sie auf der Website der Stadt.

Dessau-Roßlau, den 14.03.2024

gez. Dr. Robert Reck  
Oberbürgermeister



## **Öffentliche Beschlüsse der Sitzung des Stadtrates am 13.03.2024**

Beitrittsbeschluss der Stadt Dessau-Roßlau zur Verfügung des Landesverwaltungsamtes zum Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs „Städtisches Klinikum Dessau“ für das Wirtschaftsjahr 2024

Beitritt der kreisfreien Stadt Dessau-Roßlau zur Kommunale IT-UNION eG (KITU)

Unternehmensangelegenheiten Neufassung des Gesellschaftsvertrages der Industriehafen Roßlau GmbH

Entsendung von Mitgliedern in den Aufsichtsrat der Industriehafen Roßlau GmbH (IHR)

Neubesetzung im Haupt- und Personalausschuss

Feststellung des Jahresabschlusses der Stadt Dessau-Roßlau zum 31.12.2023 und Entlastung des Oberbürgermeisters

Ermächtigung zur Kreditaufnahme

Erlass einer Allgemeinverfügung zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif und Ausgleich von Mindereinnahmen

Umfeldgestaltung Historisches Arbeitsamt - Maßnahmebeschluss und Beschluss über die Einziehung von Verkehrsflächen

Feststellung Jahresabschluss 2022 des Eigenbetriebes Stadtpflege Dessau-Roßlau

Ergebnisverwendung aus dem Jahresabschluss 2022 des Eigenbetriebes Stadtpflege

Entlastung der Betriebsleiterin des Eigenbetriebes Stadtpflege der Stadt Dessau-Roßlau für das Jahr 2022

Wandlung von Honorarstellen an der Musikschule "Kurt Weill" in Festanstellungen

## **Nichtöffentliche Beschlüsse der Sitzung des Stadtrates am 13.03.2024**

Erwerb von Anteilen der Industriehafen Roßlau GmbH

Sicherstellung des Geschäftsbetriebs der Industriehafen Roßlau GmbH nach Rückkauf der IHR-Anteile von der SBO

Erschließungsvertrag zum Änderungsbebauungsplan Nr. 102 A „Gewerbegebiet West“ und Flächenneuordnung