

Handreichung
zu den Musterrichtlinien zum Ausgleich für das Deutschlandticket für das Jahr 2024
vom XX.03.2026

1. Grundlagen

Welche Verkehre sind von den Richtlinien erfasst?

- In den Verkehren, in denen das Deutschlandticket nach den Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket anerkannt wird (§§ 42, 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG); § 43 PBefG, wenn für Öffentlichkeit zugänglich; bestellter bzw. vom AT selbsterstellter SPNV – inklusive Integrationsabschnitte im Fernverkehr, wenn Vereinbarungen zwischen Ländern und Betreiber erzielt werden konnten).

2. Betriebsleistungsfaktor

Wie ist der Betriebsleistungsfaktor nach Nummer 5.4.1.1 der Muster-Richtlinien herzuleiten?

- Die Datenlage betreffend der Betriebsleistungen ist zwischen den Verbänden und Aufgabenträgern und innerhalb ihrer Verkehrsgebiete, zwischen SPNV und ÖSPV sowie zwischen einzelnen Verkehren heterogen. Die folgenden Ausführungen dienen daher nicht als Anleitung zur Herleitung der Änderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung gemäß Nummer 5.4.1.1 der Muster-Richtlinien, sondern sollen vielmehr Mindeststandards an die Ermittlung der Betriebsleistungen definieren, die in jedem Fall zu erfüllen sind.
 - **Verantwortlichkeit:**
 - Antragsteller nach den Musterrichtlinien ist der Aufgabenträger. Entsprechend bezieht sich die Änderung der Betriebsleistung auf den gesamten verkehrlichen Verantwortungsbereich („Gebiet“) eines Aufgabenträgers.
 - In der Praxis werden die Änderungen der tatsächlichen Betriebsleistungen im Zusammenspiel zwischen Aufgabenträgern (ggf. von ihm Beauftragten) und Verkehrsunternehmen ermittelt werden. In letzter Konsequenz sind die Mindereinnahmen aus der Anwendung des Tarifes (Ist-Preise 2024*Stückzahlen 2019), der Verkehrsmengenfaktor (1,3 %) und die Änderungen der Betriebsleistung aggregiert für den Verantwortungsbereich des AT zusammenzuführen.
 - Dort, wo die Verbände über die entsprechenden Daten der Betriebsleistungen verfügen, können diese die Aufgabe mit wahrnehmen.
 - Der Aufgabenträger ist für seinen Antrag letztlich verantwortlich. Er hat sicherzustellen, dass im Revisionsfall die nötigen Unterlagen zum Nachweis der von ihm angegebenen Änderung der tatsächlichen Betriebsleistungen in geeigneter Weise vorliegen.
 - **Begriff der „tatsächlich erbrachten Betriebsleistung“**
 - Die tatsächlich erbrachte fahrplanmäßige Betriebsleistung im Wortsinn ist die Ermittlung der tatsächlich gefahrenen Kilometer in den jeweiligen Kalenderjahren.
 - Dabei werden Änderungen der tatsächlichen fahrplanmäßigen Betriebsleistungen wegen Fahrtausfällen und Umleitungen wegen Baustellen, Veranstaltungen, kurzfristiger Erkrankungen und der aktuellen Betriebs- und Verkehrslage berücksichtigt.

- Umleitungen sind dann nicht zu berücksichtigen, wenn sie wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen wurden und für einen Zeitraum von nicht länger als einem Monat gegolten haben. Dies ist an die entsprechende Regelung zur Wesentlichkeit der Fahrplanänderung nach § 40 Absatz 2 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes angelehnt.
 - Ein durchgeführter Schienenersatzverkehr wird so berücksichtigt, als wäre der vom SEV ersetzte schienengebundene Verkehr durchgeführt worden.
 - Für die Ermittlung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen der Jahre 2024 und 2019 ist das jeweils gleiche Verfahren zu wählen. Abweichungen sind nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Es ist möglichst flächendeckend für das gesamte Gebiet eines Aufgabenträgers dasselbe Verfahren zu benutzen, um eine vergleichbare Datenqualität zu erreichen.
 - Wenn für das Jahr 2019 für einzelne Verkehre keine tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen vorliegen und diese nicht ermittelt werden können, können im begründeten Einzelfall für diese Verkehre die Fahrplanleistungen, abzüglich eines pauschalen Abschlages für entfallene Verkehre von drei Prozent als tatsächlich erbrachte Betriebsleistungen angesetzt werden.
- **Begriff des „Kalenderjahres“**
 - Maßgeblich für die Betriebsleistung ist das Kalenderjahr, nicht das Fahrplanjahr. Für den Nachweis ist das Kalenderjahr maßgeblich.
 - **Begriff der „Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zugkilometer“**
 - Die Daten zu Fahrzeug- bzw. Zugkilometern (ZKM) sind nach den bereits aufgeführten Grundsätzen scharf zu ermitteln.
 - Im SPNV und im Geltungsbereich der BOStrab werden grundsätzlich ZKM verglichen.
 - Anruf-Linien-Verkehre sind mit einer Abrufquote von 0,15 anzusetzen, sofern die tatsächliche Abrufquote nicht nachgewiesen werden kann. Fahrplanlose On-Demand-Verkehre sind in jedem Fall mit der real erbrachten Kilometerleistung anzusetzen.

Wie ist der Betriebsleistungsfaktor auf Ebene des Empfängers zu berechnen?

- Der Betriebsleistungsfaktor ist auf Ebene des Aufgabenträgergebietes im Vergleich der Gesamt-km 2019 zu 2024 zu berechnen.

3. Pauschale zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten

Wird die Pauschale zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten für tatsächlich verkaufte Deutschlandtickets oder für die im Rahmen der EAV rechnerisch zugeschiedenen Deutschlandtickets gewährt?

- Die Pauschale wird für die tatsächlich verkauften Deutschlandtickets gewährt.

4. Verwendung Aufteilungsschlüssel 2024

Ist zur Bestimmung der Soll-Einnahme 2024 der Einnahmeaufteilungsschlüssel des Jahres 2024 zu verwenden?

- Es ist Entscheidung vor Ort, die Verteilung der Soll-Einnahmen 2024 innerhalb einer Verbundorganisation zu vereinbaren. Es kann in Abhängigkeit des Einnahmeverteilungsvorgangs in einigen Fällen sachgerecht sein, insbesondere die Verwendung des Aufteilungsschlüssels des Jahres 2019 unter Berücksichtigung von strukturellen Veränderungen sowie Betreiberwechseln zu verwenden. Eine Veränderung der Einnahmeverteilung für die Soll-Einnahmen zur Optimierung des Ausgleichs ist ausgeschlossen.

5. Zusammenspiel Verkehrsmengenfaktor und Betriebsleistungsfaktor

Wie werden der Verkehrsmengenfaktor und der Betriebsleistungsfaktor bei der Ermittlung der hochgerechneten Einnahme 2024 (Soll-Einnahme 2024) eines Empfängers berücksichtigt?

- Sowohl der Betriebsleistungsfaktor (Nummer 5.4.1.1 Sätze 6 und 7) als auch der Verkehrsmengenfaktor (Nummer 5.4.1.1 Satz 8) wirken kumulativ. So wird eine nach den Sätzen 1-5 errechnete hochgerechnete Einnahme zunächst mit dem Betriebsleistungsfaktor und das Ergebnis sodann mit dem Verkehrsmengenfaktor multipliziert. Bei einer von 2019 nach 2024 erhöhten Betriebsleistung von 10 % würde der Betriebsleistungsfaktor 0,3 betragen. Im Zusammenspiel mit dem Verkehrsmengenfaktor ergibt sich folgende Berechnung:

Solleinnahmen 2024 = tariflich hochgerechnete Solleinnahmen 2019-2024 x 1,03 (Betriebsleistungsfaktor) x 1,013 (Verkehrsmengenfaktor).

Werden Verkehrsmengenfaktor und Betriebsleistungsfaktor auch bei der Berechnung der hochgerechneten Einnahme nach Nummer 5.4.2 berücksichtigt?

- Ja, der Verkehrsmengenfaktor und der Betriebsleistungsfaktor sind bei der Berechnung der hochgerechneten erstattungsfähigen Einnahmen nach Nummer 5.4.2 und damit auch für die Höhe der Mindereinnahmen aus Erstattungen nach SGB IX zu berücksichtigen.

6. Tarifdeckel

Wie ist der Tarifdeckel bei der Berechnung der Soll-Fahrgeldeinnahmen 2024 zu berücksichtigen?

- Übersteigt die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung im Jahr 2024 einen Wert von 8 Prozent, darf für die Ermittlung der Soll-Einnahmen nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Wie ist der Tarifdeckel bei der Berechnung der Ist-Fahrgeldeinnahmen 2024 zu berücksichtigen?

- Als Ist-Einnahmen dürfen die tatsächlich am Markt verkauften Tickets mit einer Fortschreibung in Höhe von maximal der Höhe des Tarifdeckels von 8 Prozent angesetzt werden. Am Markt realisierte Einnahmen aus den über dem Deckel liegenden Tarifmaßnahmen brauchen in den Ist-Einnahmen nicht berücksichtigt werden.

Welche Stichtage sind für die Tarifanpassung maßgeblich?

- Maßgeblich für den Vergleich mit der Tarifanpassung im Jahr 2024 ist der mit Stand vom 01.10.2023 beantragte Tarif mit dem am 31.12.2023 geltenden Tarifniveau. Nach dem 01.10.2023 beantragte und noch im Jahr 2023 wirksam gewordene

Tarifmaßnahmen werden für den Vergleich nicht berücksichtigt. Wurde vor dem 01.10.2023 eine Tarifmaßnahme beispielsweise zum 01.12.2023 beantragt und genehmigt, bildet das Preisniveau dieser Tarifmaßnahme am 31.12.2023 die Grundlage für den Vergleich mit der Tarifmaßnahme des Jahres 2024.