

Handreichung
zu den Musterrichtlinien zum Ausgleich für das Deutschlandticket für das Jahr 2023
vom 09.12.2024

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).

(Weitergehende Informationen zur Tarifbestimmung obliegen der UAG Tarifbestimmungen)

2. Betriebsleistungsfaktor

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

- Die Datenlage betreffend der Betriebsleistungen ist zwischen den Verbünden 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 soll 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 2023*Stückzahlen 2019), der Verkehrsmengenfaktor (1,3 %) und die Änderungen der Betriebsleistung aggregiert für den Verantwortungsbereich des AT zusammenzuführen.
 - Dort, wo die Verbünde 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 Fahrausfällen 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 2023 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 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 2023 zu berechnen.

3. Vertriebs- und Kontrollpauschalen

Welche Bedingungen müssen die Kontrollgeräte erfüllen, um von der Pauschale erfasst zu werden?

- Entsprechend der Musterrichtlinien werden die Pauschalen für alle Kontrollgeräte, die für eine Kontrolle des Deutschlandtickets ertüchtigt bzw. beschafft werden, gewährt. Dabei ist es nicht maßgeblich, ob die bestehenden Kontrollgeräte bereits bis zum 30.04.2023 ertüchtigt wurden oder erst im weiteren Jahresverlauf 2023.

Wird die Pauschale auch für Kontrollgeräte gewährt, deren Beschaffung zwar 2023 ausgelöst wurde, die aber erst 2024 einsatzbereit sind?

- Für Kontrollgeräte, deren Beschaffung 2023 ausgelöst wurde und erst 2024 für eine Kontrolle des D-Tickets einsatzbereit sind, wird die Pauschale aus dem Ausgleich für das Jahr 2023 gewährt.

Wird die Pauschale auch für Kontrollgeräte gewährt, deren Beschaffung/Ertüchtigung durch ein Verkehrsunternehmen mit Leistungen in mehreren Empfängergebieten erfolgte?

- Für Kontrollgeräte, deren Beschaffung/Ertüchtigung durch ein Verkehrsunternehmen mit Leistungen in mehreren Empfängergebieten erfolgte, ist durch das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den betreffenden Antragstellern/Aufgabenträgern ein geeigneter Schlüssel festzulegen. Die Schlüsselung und daraus resultierende Berücksichtigung in der jeweiligen Antragstellung ist durch das Verkehrsunternehmen nachzuweisen.
- Gleiches gilt für den Fall, dass Abonnementverträge durch ein Verkehrsunternehmen mit Leistungen in mehreren Empfängergebieten nicht eindeutig zugeordnet werden können

4. Verwendung Aufteilungsschlüssel 2023

Ist zur Bestimmung der Soll-Einnahme 2023 der Einnahmeaufteilungsschlüssel des Jahres 2023 zu verwenden?

- Es ist Entscheidung vor Ort, die Verteilung der Soll-Einnahmen 2023 innerhalb einer Verbundorganisation zu vereinbaren. Es kann in Abhängigkeit des Einnahmeaufteilungsverfahrens 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 Einnahmeaufteilung 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 2023 (Soll-Einnahme 2023) 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 von 2019 nach 2023 erhöhten Betriebsleistung von 10 % würde der Betriebsleistungsfaktor 0,3 betragen. Im Zusammenspiel mit dem Verkehrsmengenfaktor ergibt sich folgende Berechnung:

Solleinnahmen 2023 = Tariflich hochgerechnete Solleinnahmen 2019-2023 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.

Die Musterrichtlinien regeln in Nummer 5.4.1.1 Satz 7, dass der Verkehrsmengenfaktor zu den nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten Fahrgeldeinnahmen hinzuzurechnen ist. Werden Betriebsleistungsfaktor und Verkehrsmengenfaktor ebenso multipliziert?

- Es handelt sich um eine redaktionelle Ungenauigkeit. Bei Erstellung der Musterrichtlinien wurde ein Satz auf zwei Sätze aufgeteilt, der Verweis jedoch nicht aktualisiert. Der Verkehrsmengenfaktor soll zu den errechneten Fahrgeldeinnahmen inkl. Betriebsleistungsfaktor hinzugerechnet werden. Entsprechendes gilt bei der Ermittlung der erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen nach SGB IX.