

**Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 im Land Berlin
(Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 – RiLi DT ÖPNV 2026)**

Runderlass der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
vom 26. Januar 2026

Hinweise und Erläuterungen

Die nachfolgende Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 basiert zwar auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 insoweit, als der Ausgleich auf der Grundlage des für das Jahr 2025 gewährten Ausgleichs ermittelt wird. Im Gegensatz zur bisherigen Rettungsschirmsystematik wird der Ausgleich jedoch nunmehr pauschaliert gewährt.

Für den Ausgleich liegt die nachfolgende Berechnungsmethode der Richtlinie zu Grunde, die strukturelle Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt:

1. Für jeden Aufgabenträger wird der Deutschlandticketausgleich für das Jahr 2025 unter Anwendung des Rettungsschirmverfahrens festgestellt. Dieser Ausgleich gründet auf der Einnahmenaufteilung der Stufe 2 für das Deutschlandticket.
2. Im zweiten Schritt wird der Ausgleich für das Jahr 2025 so berechnet, als hätten im Jahr 2025 bei strukturellen Anpassungen die Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket und der übrigen Tarife des Jahres gegolten, für das der pauschale Ausgleich gelten soll (2026 für 2026, 2027 für 2027, usw.). Auf diese Weise werden Zwischenstufen und auch der Übergang zur Stufe 3 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket und auch strukturelle Anpassungen der Einnahmenaufteilung bei den übrigen Tarifen berücksichtigt. Bei der Einordnung einer Veränderung der Einnahmenaufteilung als strukturelle Veränderung ist die Auslegungshilfe in der Anlage zu beachten.
3. Der so ermittelte Ausgleichsbetrag je Aufgabenträger wird in das Verhältnis zum bundesweiten Gesamtausgleich für das Jahr 2025 gesetzt und daraus der prozentuale Anteil des jeweiligen Aufgabenträgers am bundesweiten Gesamtausgleich ermittelt.
4. Jeder Aufgabenträger erhält vom durch Bund und Länder bereitgestellten Gesamtausgleichsbetrag den prozentualen Anteil, den er aufgrund des unter 3. ermittelten Anteils hat.
5. Die sich aus Gesamtfinanzierungsbetrag des Ausgleichs und jeweiligem prozentualen Anteil ergebenden Finanzierungsbeträge je Aufgabenträger werden als Pauschalbeträge gewährt. Die Gewährung ist unabhängig von der tatsächlichen Einnahmenentwicklung. Auch verändern in der Folge Veränderungen bei den Betriebsleistungen die Höhe des Ausgleichs nicht.
6. Der Gesamtausgleichsbetrag in Höhe von 3 Milliarden Euro (abzüglich Sonderfinanzierungen für das Einnahmeclearing, die Begleitung des Einnahmenaufteilungsverfahrens und die Erarbeitung der Grundlagen für die

Nutzungsdatenerfassung) reicht zur Finanzierung des Deutschlandtickets aus, weil zur Sicherung der Finanzierung der Preis des Deutschlandtickets für das Jahr 2026 zusätzlich auf 63 Euro erhöht wurde. Die aus der zusätzlich erhöhten Preisanpassung beim Deutschlandticket resultierenden Zusatzeinnahmen erhöhen für die Ausgleichsberechnung fiktiv die Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket des Jahres 2025. Über diesen Weg werden die Einnahmen so an die Aufgabenträger und folgend Erlösverantwortlichen verteilt, dass sie im Ergebnis die fehlende Dynamisierung der Finanzierungsbeträge auffüllen.

Nach derselben Methode verteilt der jeweilige Aufgabenträger die Mittel auf die Liniennetze in seinem Gebiet und leitet die Mittel an die Erlösverantwortlichen (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen) weiter. Die auf das jeweilige Liniennetz bezogenen Anteile der Erlösverantwortlichen verändern sich auch in der Zukunft grundsätzlich nicht. Bei der Weiterleitung des pauschalen Ausgleichs auf erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen haben die Empfänger über entsprechende Korrekturfaktoren jedoch Veränderungen zu berücksichtigen, die sich z. B. durch größere Veränderungen der Betriebsleistungen, einen Betreiberwechsel oder einen Wechsel von Brutto- zu Nettoverkehrsvertrag ergeben. Die Korrekturfaktoren können die gesamte Ermittlung des Ausgleichs nach Nr. 5.4 bis einschließlich Nr. 5.4.4 umfassen, die der Pauschalierung zu Grunde gelegt wurden.

Durch die Berechnung des Anteils am Gesamtausgleich des jeweiligen Jahres unter Berücksichtigung der bei strukturellen Veränderungen angepassten Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket ist sichergestellt, dass Härten im Zusammenhang mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung und insbesondere im Übergang von der Stufe 2 zur Stufe 3 nicht entstehen. Denn die jeweilige Kalibrierung gleicht damit zum Zeitpunkt der Umstellung die Veränderungen aus, die sich bei der Umstellung der Einnahmenaufteilung insbesondere von Stufe 2 auf Stufe 3 ergeben können. Die jeweilige Kalibrierung ist dann auch im Verhältnis vom Aufgabenträger zu den Erlösverantwortlichen in gleicher Weise umzusetzen.

1

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 Richtlinie 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

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Land Berlin, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen 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), geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 (AbI. EU Nr. L 354 S.22) – im Folgenden: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1 (obligatorisch)

Empfänger sind

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des Mobilitätsgesetzes des Landes Berlin (MobG BE). Soweit das Land Berlin als Aufgabenträger selbst Mittel zum Ausgleich von nicht gedeckten Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket in Anspruch nimmt, wendet es diese Richtlinie diskriminierungsfrei und transparent entsprechend an.

3.2

Nur soweit Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4.2 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. März 2026 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

Voraussetzungen

4.1

Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall,

dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.

4.2

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 Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmenaufteilung abzugeben und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Die Empfänger haben darüber hinaus sicherzustellen, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets auferlegt wird, die den vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (veröffentlicht unter (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) entsprechen und zusätzlich von Teilnehmenden am bundesweiten Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 oder von Teilnehmern am Vertrag vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1

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

5.2

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

5.3

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

5.4

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:
Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmenaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung. Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger

als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 und 5.4.5 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 erhalten würde.

5.4.1 Soll-Fahrgeldeinnahmen

Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.4.1.1 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

5.4.2 Tatsächliche Fahrgeldeinnahmen

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}]^1 \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}]^2 + [D - \text{Ticket 2025}]^3 \times 1,026}{[D - \text{Ticket 2025}]^3}$$

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben.

Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

5.4.3 Minderung der Erstattungsleistungen nach SGB IX

Als 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, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.4.2 und 5.4.5 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

5.4.4 Minderung von Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften

¹ Bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den finalen Anträgen 2025 ergibt

² Gesamtausgleichsbetrag gemäß Ziffer 5.4 dieser Richtlinie

³ Tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027)

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.4.3 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Soweit ein Empfänger Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des § 45a PBefG gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinie Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 geltend gemacht hat, ist dieser Anteil nicht Teil des für die Anteilsermittlung maßgeblichen Ausgleichs und damit des bundesweiten Gesamtausgleichsbetrages nach Nummer 5.4.1 und vom jeweiligen Land gesondert zu finanzieren.

6 Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4.2 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, soweit sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern.

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 Einnahmenaufteilung 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 D-TIX GmbH u. Co. KG 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.

Für Empfänger, die ganz oder teilweise an die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) melden, gilt für die hiervon betroffenen Einnahmen:

Die Empfänger sind verpflichtet, dass die Meldung der Deutschlandtickets in allen Ausprägungen (Deutschlandticket, Deutschlandticket Job, Deutschlandsemesterticket) an die VBB GmbH spätestens bis zum 15. Kalendertag des Folgemonats erfolgt. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise an die VBB GmbH hat bis zum letzten Tag des Folgemonats zu erfolgen. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die VBB GmbH die konsolidierten Meldungen aller im VBB kooperierenden Verkehrsunternehmen fristgerecht an die o.g. EAV-Clearingstelle melden kann.

Darüber hinaus sind die Empfänger verpflichtet, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB GmbH) die erforderlichen Angaben zu den kassentechnischen Einnahmen des Jahres 2026, welche dieser für die Erstellung der Einnahmenaufteilungsabrechnung benötigt, bis zum 31. März 2027 vorzulegen. Zugleich hat der Empfänger dafür Sorge zu tragen, dass die Angaben zu den kassentechnischen Einnahmen des Jahres 2026 vor der Übermittlung an den VBB durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater testiert worden sind.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater, Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.4.2 beizufügen.

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 dieser Richtlinie gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7

Verfahren

7.1

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2026 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten.

7.2

Bewilligungsbehörde im Land Berlin ist die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

7.3

Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.4

Der Empfänger erhält auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, erstmals im Januar. Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen. Bis zum 31. Januar 2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Dem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der EAV zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf Antrag des Empfängers angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden. Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 Prozent des an den Empfänger gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 Prozent des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025. Sie werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 6.3 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Aufgabenträger an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Billigkeitsleistungen, die über den danach gewährten 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 die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

7.5

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

Die Modalitäten der Auszahlung und Rückzahlungen werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.7

Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen, insbesondere zur Vervollständigung des Antrags, Unterlagen nachfordern. Für die Nachreichung der Unterlagen gilt eine Frist von zwei Wochen.

7.8

Neben der Bewilligungsbehörde sind die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, der Bundesrechnungshof, der Landesrechnungshof sowie die Europäische Kommission berechtigt Prüfung vorzunehmen und dazu Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Billigkeitsleistung durch örtliche Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen.

8

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2028 außer Kraft.

Anlage zu „Hinweise und Erläuterungen“ der Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 im Land Berlin vom 26.01.2026

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich. Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der Einnahmenaufteilung festzustellen, so dass mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der Einnahmenaufteilung geklärt ist.

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der IST-Einnahmen Restsortiment und Deutschlandticket-Einnahmen führen:

- **Erstmalige** Anpassung bzw. Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets
- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket vs. Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der Deutschlandticket-Einnahmen führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt auf bei isolierter Änderung der Struktur der Einnahmen für das Deutschlandticket, die das Restsortiment nicht berührt):

- Bundesebene: Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, z.B. Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade
- Landesebene:
 - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (z.B. Änderung der PLZ-Aufteilung)
 - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), z.B. durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs
- Tariforganisationsebene:
 - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (z.B. Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche)
 - Zusammenlegung von Tariforganisationen inkl. neuer gemeinsamer EAV

c) Änderungen, die keine Neuberechnung auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste
- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade

II. Neuberechnung der Fahrgeldeinnahmen

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden:

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung, sind die tatsächlichen Einnahmen entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht **von der Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.