

**Richtlinie über die Gewährung von Leistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 im Freistaat Thüringen
(Richtlinie Deutschlandticket ÖPNV Thüringen 2025)**

Inhalt

- 1. Rechtsgrundlage**
- 2. Gegenstand der Ausgleichsleistung**
- 3. Empfänger der Ausgleichsleistung**
- 4. Voraussetzungen**
- 5. Art und Umfang, Höhe der Ausgleichsleistung**
- 6. Sonstige Bestimmungen**
- 7. Verfahren**
- 8. Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

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 der Freistaat gemäß § 9 Abs. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) bzw. im Falle der eigenen Aufgabenträgerschaft gemäß der geschlossenen Zusatzvereinbarung zum Verkehrsdurchführungsvertrag nach Maßgabe dieser Richtlinie Ausgleichsleistungen.

2 Gegenstand der Ausgleichsleistung

Die Ausgleichsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Thüringen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2025 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 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) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3 Empfänger der Ausgleichsleistung

Empfänger sind

- 3.1 Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen im Sinne des Thüringer ÖPNV-Gesetzes,

- 3.2 öffentlich-rechtliche Körperschaften (insbesondere Zweckverbände, Anstalten öffentlichen Rechts) als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.1.
- 3.3 Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Freistaats Thüringen und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im SPNV erbringen. Dies gilt auch insoweit, als die Beförderung im SPNV durch vereinbarungsgemäße Integration in das Beförderungsangebot des Schienenpersonenfernverkehrs erfolgt. Eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche ist zulässig.

4 Voraussetzungen

Soweit die Empfänger nach Nummer 3.1 und 3.2 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Ausgleichsleistungen 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.

Soweit die Empfänger nach Nummer 3.3 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, aber die Erlöse im Auftrag des Freistaats Thüringen einnehmen (Erlöseinnahmeverantwortliche), haben diese die Nachteilsausgleichshöhe insgesamt nach Maßgabe dieser Richtlinie zu ermitteln und im Rahmen ihres Antrags auf Ausgleich des eigenen Nachteils mitzuteilen. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein und gilt auch, sofern kein eigener Nachteil entstanden ist.

Die Erlösverantwortlichen und Erlöseinnahmeverantwortlichen sind zu verpflichten bzw. werden verpflichtet, an der Einnahmearteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießenden Einnahmen im Rahmen der Einnahmearteilung abzugeben.

5 Art und Umfang, Höhe der Ausgleichsleistung

- 5.1 Bei der Leistung handelt es sich um die Erfüllung eines gesetzlichen bzw. vertraglichen Anspruchs.
- 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 Ausgleichsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.
- 5.4 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 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 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 Berechnung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019

Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 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 einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren.

Preisänderpassungen, die ab dem 1. Januar 2025 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 Tarifierpassung 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 Tarifierpassung auf 2025 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 Tarifierpassung auf 2025 fortzuschreiben.

Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 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 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Aufgabenträgers fortzuschreiben.

Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Aufgabenträgers anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2026 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, dem Deutschlandtarif (DT), dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.4.1.2 Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht.

Für Deutschland-Jobtickets und das Deutschland- Semesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.

Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind von den Fahrgeldeinnahmen im Sinne von Satz 1 abzuziehen.

Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket 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 alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2025 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, 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 13,5 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, dem Deutschlandtarif (DT), dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.4.2 Minderung von Erstattungsleistungen nach SGB IX

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 Tarifierpassungen 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 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, dem Deutschlandtarif (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 Einnahmenaufteilungen.

Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3 Minderung von anderen Ausgleichszahlungen

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. Minderungen der Ausgleichsansprüche gemäß § 45 a PBefG sind auf Basis von Brutto-Fahrgeldeinnahmen zu ermitteln.

5.4.4 [Nummer nicht belegt]

5.4.5 ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments

Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen.

Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnement im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden.

Abonnements im Sinne von Satz 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden.

Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen.

Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden.

Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von diesem in Ansatz zu bringen.

5.4.6 Ausgleichsfähiger Ausgleichsbetrag

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 errechneten Minderungen abzüglich der ersparten oder vermiedenen Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.5 ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.4.7 Zuordnung nicht gedeckter Ausgaben bei Betriebsleistung im Gebiet mehrerer Aufgabenträger

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 2025 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 Ausgleichsleistungen 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, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden.

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 Zuschuldung 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 bzw. bei Übergang dieser Funktion an die DTIX 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. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Muster-Richtlinien erfolgt einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. April 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

- 6.4 Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 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 2025 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die vollständigen Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 beizufügen. Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 5.4.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 5.4.5 Satz 6 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. 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 2026 beizulegen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.
- 6.5 Die Empfänger sind zu verpflichten, eine Überzahlung durch vorab erhaltene Ausgleichsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, aber erst nach Antragsstellung nach Nummer 7.1.1 entstehen (bspw. infolge von nachträglichen Anpassungen von Einnahmeaufteilungen) gegenüber der Bewilligungsbehörde unverzüglich nach Bekanntwerden anzuzeigen und den Antrag entsprechend zu korrigieren.
- 6.6 Ausgleichsleistungen, 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 Ausgleichsleistung vorzunehmen.
- 6.7 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.
- 6.8 Sofern in Einzelfällen zur Berechnung der ausgleichsfähigen Schäden keine belastbaren Werte des Referenzzeitraums 2019 existieren (z. B. bei Betreiberwechseln), kann mit Zustimmung der Bewilligungsbehörde ausnahmsweise eine Schätzung auf Grundlage einer Prognose für das Jahr 2025 vorgenommen werden.
- 6.9 Nach Maßgabe des Beschlusses des Koordinierungsrates vom 20. März 2023 für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusage von Einnahmen aus dem Deutsch-

landticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ sind erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, verpflichtet, den den Soll-Einnahmewert 2025 übersteigenden Betrag an die Bewilligungsbehörde abzuführen. Soweit Aufgabenträger selbst nicht erlösverantwortlich sind, haben sie ihre Verkehrsunternehmen entsprechend Satz 1 zu verpflichten.

7 Verfahren

7.1 Antragsverfahren

- 7.1.1 Ein Antrag (abrufbar auf dem Internetauftritt der Thüringer Aufbaubank) auf Gewährung der Ausgleichsleistung ist bis zum 30. September 2025 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Der Antrag hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.
- 7.1.2 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.
- 7.1.3 Hat sich im Hochrechnungszeitraum (Nummer 5.4.1.1. Satz 9) das Gebiet des Aufgabenträgers durch Gemeindegliederungen geändert, hat der Antragsteller im Rahmen der Antragstellung auf diesen Umstand hinzuweisen und die Auswirkungen der Veränderung auf die Betriebsleistung zu schätzen.
- 7.1.4 Der Antrag ist schriftlich bei der Bewilligungsbehörde zu stellen und dieser zusätzlich elektronisch (per E-Mail) zu übermitteln. Dem Antrag in digitaler Form sind dabei nach Möglichkeit die Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Nachteilsausgleichshöhe nach Nummer 5.4 der Richtlinie im Excel-Format beizufügen.

7.2 Abschlagsverfahren

- 7.2.1 Empfänger nach Nummer 3 erhalten auf Antrag Abschlagszahlungen.
- 7.2.2 Empfänger nach Nr. 3.1 und 3.2 fügen dem eigenen Antrag als Anlage zusätzlich ein Original des Antrages ihrer Verkehrsunternehmen bei.

Im Antrag des Verkehrsunternehmens hat dieses folgende Angaben/ verpflichtende Erklärungen abzugeben:

- a) die Bestätigung, dass der Tarif Deutschlandticket nebst Allgemeinen Tarifbestimmungen (aktueller Stand nach Maßgabe der Veröffentlichung des Koordinierungsrates unter: https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremienbeschluesse_deutschlandticket/index.php) im Rechtsverhältnis zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durch Vertragsänderung oder über eine allgemeine Vorschrift des Aufgabenträgers mit Wirkung ab dem 1. Januar 2025 eingeführt ist und mindestens bis zum 31. Dezember 2025 gilt;
- b) die verpflichtende Erklärung, einen fristgemäßen Antrag auf Nachteilsausgleich für das Jahr 2025 beim zuständigen Aufgabenträger zu stellen und diesen bis zum Abschluss des Verfahrens (endgültige Bestandskraft des Bescheides) nicht zurückzunehmen;

- c) die verpflichtende Erklärung, nach Beantragung des Abschlags bekanntwerdende Umstände, die zu einer Überzahlung führen, gegenüber der Bewilligungsbehörde unverzüglich nach Bekanntwerden anzuzeigen.
- d) die Bestätigung, dass beginnend ab 1. Januar 2025 die Meldungen an die Clearingstelle gemäß Nr. 6.3 ordnungsgemäß und fristgerecht erfolgt bzw. soweit Änderungen eingetreten sind korrigiert worden sind.
- e) Soweit das Erlösrisiko aufgrund Vertrag beim Verkehrsunternehmen liegt:
 - die Bestätigung der Teilnahme, an der bundesweit mit den Branchenverbänden abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket nach Ländern (Beschluss des Koordinierungsrates Deutschlandticket vom 20.03.2023 für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuseidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“) durch erfolgten Beitritt zum EAV- Vertrag mit der D-Tix GmbH Co. KG. In begründeten Einzelfällen ist es in der ersten Abschlagsrunde zulässig, dass das Verkehrsunternehmen bestätigt, bis zum 30.04.2025 dem EAV-Vertrag beizutreten, sowie
 - die Bestätigung, die Zustimmung zur Weiterverteilung der Thüringen zugeschiedenen D-Ticket Einnahmen ggü. der Thüringer Aufbaubank erklärt zu haben.

7.2.3 Empfänger nach Nr. 3.1 die selbst das Erlösrisiko tragen und Empfänger nach Nr. 3.3 die für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, aber die Erlöse im Auftrag des Freistaats Thüringen einnehmen (Erlöseinnahmeverantwortliche), haben in ihrem Antrag die Angaben/ verpflichtenden Erklärungen gem. Nr. 7.2.2 selbst abzugeben.

Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Abschlagszahlungen unverzüglich weiter.

7.2.4 Das Thüringer Ministerium für Digitales und Infrastruktur (TMDI) bzw. die Bewilligungsbehörde nach Nummer 7.3.1 bestimmt die Frist, bis zu der Anträge auf Abschlagszahlung nach Nummer 7.2.1. einzureichen sind. Verspätete Anträge können im Einzelfall zugelassen werden.

Dem Antrag sind spezifische Prognosen für den Nachteilsausgleichsanspruch wie folgt beizufügen:

- a) Ausdruck der Auswertung der Datenmeldungen (Nr. 6.3) an die Clearingstelle für den vom TMDI festgelegten Abschlagszeitraum. Soweit die Meldung nicht durch das Verkehrsunternehmen selbst, sondern in einer Sammelmeldung durch einen Tarifverbund oder sonstigen Tariforganisation erfolgt, tritt an die Stelle des Ausdruckes eine Mitteilung des Verbundes/ der Tariforganisation über die für das Verkehrsunternehmen gemeldeten Daten in Textform.
- b) Mitteilung der Beträge, die infolge der Einnahmeaufteilung Deutschlandticket Stufe 2 gemäß EAV Vertrag aufgrund vorliegender Abrechnungen der D-Tix GmbH Co. KG abzuführen bzw. zu beanspruchen sind.
- c) Vorlage der Mitteilung an das TLVwA zur prognostizierten Höhe des Anspruchs gem. § 45a PBefG im Ausgleichsjahr 2025.

Der Anspruch auf Abschlagszahlungen im Jahre 2025 ist auf 80 Prozent der bis zum 30.09.2025 angemeldeten Nachteilsausgleichsbedarfe begrenzt. Die je Abschlagsverteilrunde bereitgestellten Mittel werden nach Maßgabe der Höhe der Nachteilsausgleichsprognosen der Antragssteller verteilt. Nr. 7.4.1 der Richtlinie bleibt davon unberührt,

7.2.5 Die Gewährung einer Abschlagszahlung setzt voraus, dass die Empfänger im Rahmen des Antrages die Angaben/ verpflichtenden Erklärungen gem. Nr. 7.2.2 bzw. 7.2.3 abgegeben haben.

7.2.6 Die Behörde nach Nummer 7.3.1 ist Antrags- und Bewilligungsbehörde für die Abwicklung des Abschlagsverfahrens. Nummer 7.2.4 bleibt davon unberührt.

7.3 Bewilligungsverfahren

7.3.1 Die Thüringer Aufbaubank (TAB), Postfach 90 02 44, 99105 Erfurt ist Antrags- und Bewilligungsbehörde.

7.3.2 Die Anträge werden durch die Bewilligungsbehörde zunächst auf fachliche Plausibilität geprüft.

7.4 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

7.4.1 Auf den Antrag nach Nummer 7.1.1 erfolgt nach Plausibilitätsprüfung (Nummer 7.3.2) und Bewilligung im Jahr 2026 unter Berücksichtigung der Zahlungen nach Nummer 7.2 die Auszahlung in Höhe von 90 Prozent des plausibilisierten Nachteilsausgleichsanspruchs.

Soweit durch die Abschlagszahlungen nach Nummer 7.2 im Jahr 2025 mehr als 90 Prozent des als plausibel eingeschätzten Nachteilsausgleichsanspruchs zur Auszahlung gelangten, gilt Nummer 6.5 entsprechend.

7.4.2 Die Restzahlung erfolgt unter Berücksichtigung bereits getätigter Zahlungen nach Feststellung des tatsächlich entstandenen Nachteilsausgleichsanspruchs gemäß Nummer 7.6 ff.

7.5 Weiterleitung der Ausgleichsleistungen

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Ausgleichsleistungen 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 nach Nummer 7.6 ein.

7.6 Verwendungsnachweisverfahren

7.6.1 Die Begünstigten sind verpflichtet, der Bewilligungsbehörde bis zum 31. März 2027 den tatsächlich entstandenen Nachteil auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. Die Bescheinigung ist insbesondere auch auf die Angaben nach Nr. 5.4.5 zu erstrecken.

Dem Nachweis sind, soweit zutreffend, Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen des Zeitraums Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeaufteilung des Zeitraums Januar bis Dezember 2025 sowie ein Testat eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums Januar bis Dezember 2019 und des Zeitraums Januar bis Dezember 2025 beizufügen.

Die vorstehenden Sätze gelten für die Ermittlung und den Nachweis des Abführungsbetrages nach Nummer 6.9 entsprechend.

- 7.6.2 Die Bewilligungsbehörde behält sich vor, den Bewilligungsbescheid mit Wirkung für die Vergangenheit ganz oder teilweise unverzüglich zurückzunehmen und die Ausgleichsleistung, auch wenn sie bereits verwendet worden ist, zurückzufordern, wenn der Nachweis nach Nummer 7.6.1 nicht fristgerecht vorgelegt wird.
- 7.6.3 Die Bewilligungsbehörde und das TMDI behalten sich vor, die zweckentsprechende Verwendung der Ausgleichsleistungen durch die Begünstigten vor Ort zu prüfen und gegebenenfalls weitere Unterlagen nachzufordern.

7.7 Zu beachtende Vorschriften

Es gilt das Prüfungsrecht des Thüringer Rechnungshofs gemäß § 91 ThürLHO.

8 Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Unterzeichnung in Kraft und am 31. Dezember 2027 außer Kraft.

Erfurt, den 12.06.2025

Steffen Schütz
Minister für Digitales und Infrastruktur