

## **Bekanntmachung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen zur Durchführung der 107. Sitzung der Verbandsversammlung**

**Vom 13. Februar 2025**

Die 107. Sitzung der Verbandsversammlung findet am Freitag, den 7. März 2025, 9:00 Uhr, in der Geschäftsstelle der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz statt.

### **Tagesordnung**

TOP 1 Begrüßung, Feststellung der Tagesordnung, Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Protokollkontrolle

TOP 2 Informationen der Geschäftsführung  
TOP 3 Freigestellter Schülerverkehr – Ausschreibung und Vergabe für das Schuljahr 2025/2026  
TOP 4 Deutschlandticket  
TOP 5 Pachtvertrag Strecken 6636, 6637 und 6638  
TOP 6 Zentrales Vertriebssystem  
TOP 7 Sachstand DTVG  
TOP 8 Sonstiges

Chemnitz, den 13. Februar 2025

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Sven Schulze  
Verbandsvorsitzender

## **Bekanntmachung des Regionalen Abfallverbands Oberlausitz-Niederschlesien (RAVON) der 85. Verbandsversammlung**

**Vom 20. Februar 2025**

**Am Donnerstag, den 13. März 2025, von 15:00 bis 17:00 Uhr** findet in der Thermischen Abfallbehandlung Lauta, Industrie- und Gewerbegebiet Lauta, Straße B Nummer 5, 02991 Lauta im Besucherraum 101 die

### **85. Verbandsversammlung des Regionalen Abfallverbandes Oberlausitz-Niederschlesien**

statt.

Als Tagesordnung wird vorgeschlagen:

### **Beratung in öffentlicher Sitzung:**

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Bestätigung der Tagesordnung
3. Bestätigung des Protokolls der öffentlichen Sitzung der 84. Verbandsversammlung vom 21. November 2024
4. Bekanntgabe des Umlaufbeschlusses 331/UV/2024
5. Bürgerfragestunde
6. Sonstiges

Im Anschluss tagt die Verbandsversammlung in nichtöffentlicher Sitzung.

Schöpstal, den 20. Februar 2025

Regionaler Abfallverband Oberlausitz-Niederschlesien  
Dr. Romy Reinisch  
Verbandsvorsitzende

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-01/25**

für die 107. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. März 2025

**- öffentlich -**

Gegenstand: **Freigestellter Schülerverkehr – Ausschreibung und Vergabe für das Schuljahr 2025/2026**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. die Ausschreibung der Leistungen des fSV für das Schuljahr 2025/2026 gemäß Anlage 2,
2. die Ermächtigung des Geschäftsführers für die Erteilung des Auftrages an den bzw. die wirtschaftlichsten Bieter und
3. die Ermächtigung des Geschäftsführers für die Anpassung der Anlage 2 (Entfall bzw. Ergänzung von Leistungen) an aktuelle Erfordernisse.



Sven Schulze

Anlagen

## **Einleitung**

Für die Schuljahre 2021/2022 bis 2024/2025 wurden die Leistungen des fSV europaweit ausgeschrieben.

Erstmals im Schuljahr 2013/2014 wurden der Ausschreibung und Auftragsvergabe Rahmenvereinbarungen nach jeweils geltendem Vergaberecht zugrunde gelegt. Demzufolge ist eine jeweils schuljährliche Vertragsverlängerung durch den Auftraggeber bis zu einer maximalen Laufzeit von vier Jahren möglich.

Ein Teil der Leistungen des fSV wurde auch im Schuljahr 2024/2025 aus verschiedenen Gründen (sich kurzfristig ergebender Bedarf, wesentliche Kapazitätsverschiebungen etc.) im VHV 2 bzw. in der FV vergeben. Diese Leistungen müssen im Rahmen eines offenen Ausschreibungsverfahrens dem freien Markt zugänglich gemacht werden.

Für die Organisation der Schülerbeförderung für das Schuljahr 2025/2026 wurden alle vergebenen Lose einer Prüfung bezüglich Verlängerung oder Ausschreibung unterzogen. Im Ergebnis dieser Prüfung sind die auszuschreibenden Leistungen in der Anlage 2 zusammengefasst.

### **1. Leistungen gemäß Anlage 2**

#### **a) Keine Ziehung Optionsrecht, Neuausschreibung**

Für die in der **Anlage 2 unter a)** aufgeführten, europaweit ausgeschrieben Leistungen wird vorgeschlagen, von der Vertragsverlängerung auf Grundlage der abgeschlossenen Rahmenvereinbarung keinen Gebrauch zu machen und diese im OV 2025 neu auszuschreiben.

Wesentliche Gründe hierfür können sein:

- relevante Kapazitätsveränderungen
- schulnetzplanerische Gründe
- Qualitätsprobleme
- Umzug von Betreuungseinrichtungen, Standortveränderungen aufgrund von Sanierungsmaßnahmen
- Optimierung von Touren
- lange Anfahrtswege für Unternehmen im fSV wegen fehlenden Angeboten von ortsnahen Unternehmen

Die Aufzählung ist nicht abschließend.

#### **b) Leistungen mit Vertragsende Schuljahr 2024/2025**

Die **Anlage 2** beinhaltet **unter b)** alle Leistungen, die aufgrund ihres Vertragsendes zum 31. Juli 2025 zwingend auszuschreiben sind. Dies umfasst auch Leistungen aus der FV und dem VHV 2 aus dem Schuljahr 2024/2025.

## **2. Zahlenmäßige/finanzielle Auswirkungen**

Es wird vorgeschlagen, **144** Lose auszuschreiben. Davon entfallen **68** Lose auf den Erzgebirgskreis, **37** Lose auf den Landkreis Mittelsachsen und **39** Lose auf den Landkreis Zwickau.

Die geschätzten Kosten belaufen sich hierfür auf ca. 2.889,0 TEUR (ein Schuljahr). Zur Kostenschätzung sind grundsätzlich die derzeitigen Nettotagespreise der Touren mit den aktuellen Schülerzahlen und Beförderungstrecken herangezogen worden.

Im Vorjahr wurde vorgeschlagen, insgesamt 185 Lose für das Schuljahr 2024/2025 auszuschreiben. Der Unterschied der Losanzahl zum vorherigen Jahr ist begründet in der o. g. maximalen Vertragslaufzeit von vier Jahren. Zum Vergleich wird jeweils die Anzahl der Lose der europaweiten Ausschreibungen tabellarisch dargestellt.

<b>Schuljahr</b>	<b>2020/2021</b>	<b>2021/2022</b>	<b>2022/2023</b>	<b>2023/2024</b>	<b>2024/2025</b>	<b>2025/2026</b>
<b>ausgeschriebene Lose</b>	154	178	166	320	148	144 <b>(Vorschlag)</b> - <b>Änderung möglich</b>

## **3. Darstellung des Haushaltsansatzes**

Im Haushaltsplan des ZVMS sind für das Planjahr 2025 22.024,3 TEUR und für das Jahr 2026 22.460,0 TEUR (inkl. Personalaufwendungen, Geschäftsaufwendungen etc.) aufwandseitig für die Schülerbeförderung veranschlagt. Davon entfallen 18.888,0 TEUR im Jahr 2025 und 19.291,2 TEUR im Jahr 2026 auf den fSV.

Wesentliche Einflussfaktoren auf die Kostenentwicklung sind:

- kostenintensive Beförderungen weniger Schüler bzw. aufwendige Einzelbeförderungen (Integrationen, amtsärztliche Nachweise, LRS-Schüler etc.)
- Umsetzung der nach Satzung maximal zulässigen Schulwegezeiten von 60 bzw. 90 Minuten
- längere Anfahrtswege für Unternehmen im fSV wegen fehlenden Angeboten von ortsnahen Unternehmen
- Kosten durch Ersatzleistung für ÖPNV wegen Baumaßnahmen
- zusätzlicher Beförderungsbedarf durch probeweise Unterrichtung (bis zu zwölf Wochen) im Förderschulbereich
- Einsatz von Begleitpersonen
- Entgeltanpassungen nach Rahmenvertrag (Mindestlohn, Tourverkürzung, Kraftfahrer-Preisindex)

Aufgrund der vierten Mindestlohnanpassungsverordnung vom 24. November 2023 ist der gesetzliche Mindestlohn sowohl für 2024 (= 12,41 EUR) als auch für 2025 (= 12,82 EUR) festgelegt worden, sodass im Jahr 2025 der gesetzliche Mindestlohn nicht mehr erneut steigen wird. Die weiteren Entwicklungen zur Höhe des gesetzlichen Mindestlohns ab 2026 bleiben abzuwarten.

Es ist beabsichtigt, in einer der späteren Verbandsversammlungen über das Ergebnis des OV 2025/2026 zu informieren.



#### **4. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 2 lit. g) der Verbandssatzung obliegt die Beschlussfassung über die Ausschreibung und Vergabe (Schuljahr 2025/2026) für den fSV der Verbandsversammlung.

Lfd Nr.	Los-Nr.	Kurzbeschreibung	Kosten (netto) pro Schuljahr	Kapazität exkl. Fahrer	a) Keine Ziehung Opt.-Recht durch ZVMS aber neue Ausschreibung 25/26	b) Lose mit Vertragsende 24/25 (4 Jahre Laufzeit, Freihandvergabe, VHV 1 Jahr)
1	ERZ-31-148_21	GS Neuwelt Schwarzenberg (DaZ) - Johannegeorgenstadt Schwarzenberg	12.600,80 €	8 Sitze		x
2	ERZ-22-162_21	BS Schneeberg, BS Aue BSZ Kircheis - Hartenstein, Hartmannsdorf b. Kirchberg Crinitzberg, Kirchberg	21.280,00 €	8 Sitze		x
3	ERZ-31-5.1_21	FS Schwarzenberg G - Lauter-Bernsbach, Löbnitz, Schwarzenberg	22.670,80 €	8 Sitze		x
4	ERZ-22-13.3_21	GS Löbnitz Affalter - Löbnitz	11.742,00 €	8 Sitze		x
5	ERZ-22-144_21	GS Aue Auerhammer - Zschorlau, Aue-Bad Schlema	32.915,60 €	6 Sitze		x
6	ERZ-22-156_21	FS Aue E Kästner - Zwönitz	20.375,60 €	8 Sitze		x
7	ERZ-19-8.2_21	GS Zschopau Zschopenberg - Wolkenstein, Großobersdorf	11.172,00 €	8 Sitze		x
8	ERZ-22-112_21	FS Aue L Schweitzer - Lauter-Bernsbach, Löbnitz, Zwönitz	10.522,20 €	8 Sitze		x
9	ERZ-22-4.16_21	FS Aue E Kästner - Schwarzenberg, Scheibenberg	23.894,40 €	8 Sitze		x
10	ERZ-22-143_21	OS Aue Zelle, GY Aue - Grünhain-Beierfeld, Lauter-Bernsbach	10.617,20 €	4 Sitze		x
11	ERZ-31-9.4_21	GS Sonnenleithe Schwarzenberg - Elterlein, Grünhain-Beierfeld	8.740,00 €	8 Sitze		x
12	ERZ-31-93_21	GS Sonnenleithe Schwarzenberg - Schwarzenberg, Lauter-Bernsbach	8.740,00 €	8 Sitze		x
13	ERZ-22-158_21	FS Aue G - Aue-Bad Schlema, Zwönitz	30.932,00 €	8 Sitze		x
14	ERZ-22-4.22_21	FS Aue L Schweitzer - Aue-Bad Schlema, Eibenstock	35.522,40 €	8 Sitze		x
15	ERZ-22-4.7_21	GS Aue G - Schneeberg, Langenweißbach	13.193,60 €	8 Sitze		x
16	ERZ-22-4.14_21	FS Aue E Kästner - Ehrenfriedersdorf, Geyer, Elterlein, Thum	21.120,40 €	8 Sitze		x
17	ERZ-22-110_21	FS Aue L - Löbnitz, Aue-Bad Schlema, Schneeberg	6.773,50 €	8 Sitze		x
18	ERZ-22-111_21	FS Aue L Schweitzer - Aue-Bad Schlema, Zschorlau	6.205,40 €	8 Sitze		x
19	ERZ-22-4.18_21	FS Aue L Schweitzer - Lauter-Bernsbach, Aue-Bad Schlema	19.782,80 €	8 Sitze		x
20	ERZ-22-4.2_21	FS Aue G - Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Bockau	14.227,20 €	8 Sitze		x
21	ERZ-22-4.27_21	FS Aue L Schweitzer - Löbnitz	18.228,60 €	6 Sitze		x
22	ERZ-31-9.3_21	Fs Schwarzenberg L, GS Heide Schwarzenberg - Breitenbrunn, Schwarzenberg	12.502,00 €	8 Sitze		x
23	ERZ-30-6.2_21	FS Johannegeorgenstadt, GD Johannegeorgenstadt - Eibenstock, Johannegeorgenstadt	13.417,80 €	8 Sitze		x
24	ERZ-30-6.4_21	FS Johannegeorgenstadt - Eibenstock	12.198,00 €	8 Sitze		x
25	ERZ-30-6.6_21	FS Johannegeorgenstadt - Eibenstock	17.476,20 €	8 Sitze		x
26	ERZ-22-4.23_21	FS Aue L Schweitzer, Schneeberg, Aue-Bad Schlema	8.462,60 €	8 Sitze		x
27	ERZ-25-105_21	GS Wiesa Wiesenbad - Annaberg-B., Thermalbad Wiesenbad	9.070,60 €	8 Sitze		x
28	ERZ-25-200_21	GS Annaberg Riesenburg - Thim, Ehrenfriedersdorf, Thermalbad Wiesenbad	8.405,60 €	8 Sitze		x
29	ERZ-25-201_21	GS Annaberg Riesenburg - Bärenstein, Sehmatal, Annaberg-Buchholz	16.545,20 €	8 Sitze		x
30	ERZ-25-202_21	GS Annaberg Riesenburg - Schlettau, Crottendorf	8.272,60 €	8 Sitze		x
31	ERZ-26-7.5_21	GS Zöblitz - Marienberg	23.932,40 €	8 Sitze		x
32	ERZ-26-7.7_21	GS Zöblitz - Deutschnudorf, Neuhausen, Kurort Seiffen	14.546,40 €	8 Sitze		x
33	ERZ-26-2.1_21	FS Marienberg L Petsalozzi, GY Olbernhau - Heidersdorf, Neuhausen, Rechenberg-Bienenmühle	26.790,00 €	8 Sitze		x
34	ERZ-26-2.7_21	FS Marienberg L Pestalozzi - Olbernhau, Pockau-Lengefeld	11.286,00 €	8 Sitze		x
35	ERZ-26-2.11_21	FS Marienberg L Pestalozzi - Pockau-Lengefeld	17.605,40 €	8 Sitze		x
36	ERZ-26-54_21	GS Lauterbach Marienberg - Marienberg	25.874,20 €	8 Sitze		x
37	ERZ-30-6.7_21	FS Johannegeorgenstadt - Eibenstock	12.011,80 €	8 Sitze		x
38	ERZ-18-3.26_21	FS Oelsnitz, FS Oelsnitz G - Thalheim, Auerbach, Burkhardtsdorf	17.890,40 €	8 Sitze		x
39	ERZ-18-3.39_21	FS Oelsnitz, FS Oelsnitz G - Oelsnitz, Thalheim	34.838,40 €	8 Sitze		x
40	ERZ-18-3.37_21	FS Oelsnitz, FS Oelsnitz G - Stollberg, Jahnsdorf	8.491,10 €	8 Sitze		x
41	ERZ-26-8.1_21	OS Großrückerswalde - Wolkenstein	15.640,80 €	4 Sitze		x
42	ERZ-22-10.5_21	GS Schneeberg Marchwitza - Schönheide, Schneeberg, Stützensgrün	38.729,60 €	8 Sitze		x
43	ERZ-22-10.1_21	GS Schneeberg Marchwitza - Zschorlau, Aue-Bad Schlema, Schneeberg	31.475,40 €	19 Sitze		x
44	ERZ-18-3.41_21	FS Oelsnitz - Burkhardtsdorf	10.640,00 €	8 Sitze		x
45	ERZ-31-169_21	GS Neuwelt Schwarzenberg - Grünhain-Beierfeld, Schwarzenberg	8.390,40 €	8 Sitze		x
46	ERZ-25-1.59_21	FS Annaberg G - Annaberg-B., Tannenberg, Elterlein, Schlettau	14.550,20 €	8 Sitze		x
47	ERZ-25-1.49_21	FS Annaberg G - Annaberg-Buchholz, Mildenaue	33.322,20 €	Rollstuhl		x
48	ERZ-30-6.3_21	FS Johannegeorgenstadt - Johannegeorgenstadt	18.205,80 €	6 Sitze		x
49	ERZ-25-159_21	GS Annaberg Kleinrückerswalde - Ehrenfriedersdorf	9.940,80 €	8 Sitze		x
50	ERZ-23-128_21	GS Thalheim, OS Thalheim - Thalheim	6.140,80 €	4 Sitze		x
51	ERZ-26-2.5_21	FS Marienberg L Petsalozzi, FS Marienberg G Wagner - Wolkenstein	22.997,60 €	8 Sitze		x
52	ERZ-20-66_21	GS Lengefeld, OS Lengefeld - Pockau-Lengefeld, Wolkenstein	30.618,80 €	4 Sitze		x
53	MSN-51-284_21	FS Rochlitz - Colditz, Geringswalde	10.533,60 €	6 Sitze		x
54	MSN-39-337_21	FS Roßwein, OS Roßwein - Roßwein, Nossen, Döbeln	13.885,20 €	8 Sitze		x
55	MSN-10-513_21	FS Freiberg L Kollwitz, FS Freiberg G Schweitzer - Lichtenberg, Rechenberg-Bienenmühle, Frauenstein	29.685,60 €	8 Sitze		x
56	MSN-51-281_21	FS Rochlitz - Seelitz, Geringswalde, Zettlitz	9.165,60 €	8 Sitze		x
57	MSN-51-911_21	FS Rochlitz G - Claußnitz	16.598,40 €	6 Sitze		x
58	MSN-8-100_21	GY Augustusburg - Flöha	7.649,40 €	4 Sitze		x
59	MSN-56-110_21	FS Flöha L, GS Flöha, FS Flöha L Sprachen - Frankenberg	7.934,40 €	8 Sitze		x
60	MSN-56-123_21	FS Flöha Sprachen - Döbeln, Jahnsdorf	27.242,20 €	8 Sitze		x
61	MSN-56-100_21	GY Flöha, GS Flöha, FS Flöha L, FS Flöha L Sprachen - Flöha, Oederan	13.680,00 €	8 Sitze		x
62	MSN-56-101_21	FS Flöha L Sprachen, FS Flöha G Kreyszig - Lichtenberg, Großhartmannsdorf, Brand-Erbisdorf	17.328,00 €	8 Sitze		x
63	MSN-51-289_21	GY Rochlitz, FS Rochlitz, GS Rochlitz, OS Rochlitz - Königsfeld, Seelitz, Rochlitz, Geithain	12.274,00 €	8 Sitze		x
64	MSN-35-404_21	OS Sayda, GS Mulda, GY Brand-Erbisdorf - Dorfchemnitz, Lichtenberg, Frauenstein	13.284,80 €	6 Sitze		x
65	MSN-10-518_21	GS Freiberg Agricola, GS Freiberg Böhme - Oberschöna, Großschirma	18.240,00 €	8 Sitze		x
66	MSN-10-521_21	GS Freiberg Böhme - Dorfchemnitz, Lichtenberg, Sayda, Lichtenberg, Neuhausen, Mulda	22.822,80 €	8 Sitze		x
67	MSN-10-529_21	FS Brand-Erbisdorf FSZ Winkler - Frankeberg, Flöha	22.769,60 €	8 Sitze		x
68	MSN-10-532_21	FS Freiberg L Kollwitz - Sayda, Brand-Erbisdorf, Weißborn	23.408,00 €	8 Sitze		x
69	MSN-10-543_21	FS Freiberg G Schweitzer - Striegistal, Roßwein, Großschirma	20.976,00 €	6 Sitze		x
70	MSN-10-557_21	FS Freiberg G Schweitzer, GS Freiberg Böhme - Freiberg, Brand-erbisdorf, Weißborn, Oederan	13.824,40 €	7 Sitze		x
71	MSN-21-100_21	GS Großhartmannsdorf - Großhartmannsdorf	15.808,00 €	8 Sitze		x
72	MSN-50-341_21	OS Döbeln - Oschatz, Dahlen, Grimma	22.214,80 €	8 Sitze		x
73	MSN-5-601_21	GS Siebenlehn Großschirma, GS Großschirma - Großschirma	11.400,00 €	4 Sitze		x

Lfd Nr.	Los-Nr.	Kurzbeschreibung	Kosten (netto) pro Schuljahr	Kapazität exkl. Fahrer	a) Keine Ziehung Opt.-Recht durch ZVMS aber neue Ausschreibung 25/26	b) Lose mit Vertragsende 24/25 (4 Jahre Laufzeit, Freihandvergabe, VHV 1 Jahr)
74	MSN-10-505 21	FS Freiberg L Kollwitz, FS Freiberg G Schweitzer - Reinsberg, Bobritz-Hilbersdorf, Halsbrücke	25.536,00 €	8 Sitze		x
75	MSN-3-288 21	FS Erlau - Frankenberg	16.385,60 €	8 Sitze		x
76	MSN-3-291 21	FS Erlau - Mittweida, Altmittweida	17.875,20 €	8 Sitze		x
77	MSN-39-338 21	FS Roßwein - Hainichen	20.736,60 €	8 Sitze		x
78	MSN-39-343 21	FS Roßwein - Rossau, Mittweida	16.716,20 €	8 Sitze		x
79	MSN-54-125 21	FS Frankenberg - Frankenberg	6.051,50 €	6 Sitze		x
80	MSN-54-126 21	FS Frankenberg - Mittweida, Altmittweida	22.340,20 €	8 Sitze		x
81	MSN-52-233 21	GS Mittweida Petsalozzi, GY Mittweida Schmidt - Lichtenau Claußnitz, Mittweida, Flöha	24.206,00 €	6 Sitze		x
82	MSN-10-501 21	FS Freiberg G Schweitzer - Freiberg	10.032,00 €	8 Sitze		x
83	Z-7-408 21	FS Limbach-Oberfrohna Königshain-Wiederau, Lunzenau, Hartmannsdorf, Burgstädt	25.615,80 €	8 Sitze		x
84	Z-7-482 21	FS Limbach-Oberfrohna - Glauchau, Zwickau, Hohenstein-Ernstthal	29.761,60 €	8 Sitze		x
85	Z-16-53 21	FS Zwickau Anne Frank - Zwickau, Reinsdorf	21.625,80 €	8 Sitze		x
86	Z-16-49 21	FS Zwickau Mosel - Callenberg, Waldenburg, Hohenstein-Ernstthal	24.950,80 €	8 Sitze		x
87	Z-7-410 21	GS Limbach-Oberfrohna Goethe - Niederfrohna, Limbach-Oberfrohna, Callenberg	13.193,60 €	8 Sitze		x
88	Z-11-508 21	FS Meerane Goetheschule - Zwickau	15.382,40 €	8 Sitze		x
89	Z-11-510 21	FS Meerane Päßler - Zwickau, Werdau Lichtentanne	28.982,60 €	8 Sitze		x
90	Z-11-450 21	GY Glauchau - Meerane	3.511,20 €	8 Sitze		x
91	Z-17-308 21	GY Kirchberg - Schneeberg	19.262,20 €	8 Sitze		x
92	Z-16-300 21	FS Mülsen, GS Thurm Mülsen - Mülsen	11.757,20 €	4 Sitze		x
93	Z-16-507 21	FS Meerane Päßler, GS Meerane St. Martin, FS Meerane Goetheschule - Mülsen, Lichtenstein	63.813,40 €	8 Sitze		x
94	Z-11-511 21	FS Meerane Päßler - Zwickau	18.559,20 €	8 Sitze		x
95	Z-14-252 21	GY Crimmitschau, OS Crimmitschau Kollwitz - Meerane, Schönberg	12.038,40 €	8 Sitze		x
96	Z-16-296 21	GY Wilkau-Haßlau - Zwickau	4.371,90 €	4 Sitze		x
97	Z-17-218 21	GS Hirschfeld - Hirschfeld, Crinitzberg	22.598,60 €	20 Sitze		x
98	Z-17-349 21	OS Hartenstein, GS Wildenfels - Wildenfels	10.716,00 €	8 Sitze		x
99	Z-12-418 21	GS Lichtenstein Kleist, GY Lichtenstein - Lichtenstein	15.131,60 €	4 Sitze		x
100	Z-15-345 21	FS Werdau - Zwickau	25.266,20 €	8 Sitze		x
101	Z-17-309 24	GY Kirchberg - Zschorlau, Schneeberg	24.472,00 €	8 Sitze		x
102	Z-16-317 24	OS Reinsdorf, GY Reinsdorf - Wildenfels, Wilkau-Haßlau	16.731,40 €	8 Sitze		x
103	MSN-51-283 24	FS Rochlitz, GS Rochlitz - Königshain-Wiederau, Seelitz	17.647,20 €	6 Sitze		x
104	ERZ-19-8.5 24	GS Zschopau Zschopenberg - Großobersdorf	24.928,00 €	8 Sitze		x
105	Z-17-215 24	GY Kirchberg - Mylau, Neumark, Reichenbach/Vogt.	24.738,00 €	8 Sitze		x
106	ERZ-31-92 24	GS Sonnenleithe Schwarzenberg - Schwarzenberg, Raschau-Markersbach, Scheibenberg	32.718,00 €	8 Sitze		x
107	ERZ-25-1.54 24	FS Annaberg L, BS Annaberg IAJ - Thum, Ehrenfriedersdorf	21.340,80 €	8 Sitze		x
108	MSN-10-507 24	FS Freiberg G Schweitzer, GS Freiberg Böhme, OS Freiberg Montessori - Klingenberg, Bobritzsch-Hilbersdorf, Freiberg, Weißenborn	29.925,00 €	Rollstuhl		x
109	Z-7-445.2 24	GS Limbach-Oberfrohna Goethe - Oberlungwitz, Hohenstein-Ernstthal	12.346,20 €	8 Sitze		x
110	Z-12-419.2 24	OS Lichtenstein, GY Hohenstein-Ernstthal - Hohenstein-Ernstthal	13.984,00 €	4 Sitze		x
111	Z-12-525 24	BS Lichtenstein - Hartenstein	15.504,00 €	4 Sitze		x
112	ERZ-25-194 24	OS Neundorf CJD Rittergut - Neukirchen, Olesnitz	26.778,60 €	7 Sitze		x
113	ERZ-26-2.24 24	FS Marienberg G Wagner, FS Marienberg L Petsalozzi - Pockau-Lengefeld, Olbernhau	18.726,40 €	7 Sitze		x
114	ERZ-26-2.22 24	FS Marienberg L Petsalozzi - Olbernhau, Marienberg	14.379,20 €	8 Sitze		x
115	ERZ-30-11 24	GS Rittersgrün Breitenbrunn, OS Breitenbrunn Goethe - Breitenbrunn, Johanngeorgenstadt	55.860,00 €	4 Sitze		x
116	ERZ-26-7.9 24	GS Zöblitz - Olbernhau, Heidersdorf	16.758,00 €	7 Sitze		x
117	ERZ-26-84 24	OS+ Wolkenstein Heinzebänk - Burkhardtsdorf	43.320,00 €	4 Sitze		x
118	ERZ-25-106 24	GY Annaberg St. Annen - Wolkenstein	18.430,00 €	4 Sitze		x
119	MSN-3-282 24	FS Erlau - Chemnitz, Hartmannsdorf	56.620,00 €	6 Sitze		x
120	MSN-39-250 24	GY Hartha, GS Hartha Petsalozzi - Leisnig, Hartha	49.647,00 €	6 Sitze		x
121	Z-16-248 24	GS Wilkau-Haßlau Comenius - Kirchberg, Langenweißbach	19.710,60 €	8 Sitze		x
122	MSN-56-105 24	FS Flöha L Sprachen, FS Flöha L - Frankenberg	28.933,20 €	6 Sitze		x
123	MSN-3-101 24	OS Claußnitz - Claußnitz, Burgstädt, Chemnitz	14.364,00 €	6 Sitze		x
124	Z-17-515 24	GY Kirchberg - Plauen, Lengenfeld, Treuen	3.856,24 €	8 Sitze		x
125	Z-17-516 24	GY Kirchberg - Bad Schlema, Schneeberg	3.074,96 €	6 Sitze		x
126	Z-17-517 24	GY Kirchberg - Reichenbach, Heinsdorfergrund	2.340,80 €	4 Sitze		x
127	Z-17-518 24	GY Kirchberg - Eibenstock, Stützengrün	4.761,40 €	4 Sitze		x
128	Z-14-284 24	FS Crimmitschau OS Crimmitschau Sahnshule - Zwickau, Lichtenstein, Neukirchen, Reinsdorf	54.511,00 €	8 Sitze		x
129	MSN-51-276 24	GS Rochlitz, OS Rochlitz - Seelitz	12.920,00 €	8 Sitze		x
130	ERZ-19-8.4 24	GS Zschopau Zschopenberg - Amtsberg, Thum, Gelenau	25.270,00 €	4 Sitze		x
131	ERZ-26-2.23 24	FS Marienberg G Wagner, FS Marienberg L Petsalozzi - Zschopau	53.496,40 €	8 Sitze		x
132	ERZ-26-85 24	OS+ Wolkenstein Heinzebänk - Grünhainichen	36.480,00 €	4 Sitze		x
133	ERZ-25-204 24	GS Annaberg Riesenburg - Annaberg-Buchholz, Schettau, Elterlein	17.920,80 €	6 Sitze		x
134	ERZ-18-153 24	OS Zwönitz - Lauter-Bernsbach	33.440,00 €	4 Sitze		x
135	Z-16-257.2 24	FS Mülsen - Werdau, Lichtentanne, Zwickau	44.999,60 €	8 Sitze		x
136	Z-7-527 24	FS Limbach-Oberfrohna - Schönberg	23.256,00 €	4 Sitze		x
137	Z-16-32 24	FS Zwickau Rudolf-Weiß - Glauchau	50.980,80 €	4 Sitze		x
138	Z-7-404 24	FS Limbach-Oberfrohna - Oberlungwitz	79.693,60 €	4 Sitze		x
139	Z-15-350 24	OS Langenbernsdorf - Werdau	9.583,60 €	4 Sitze		x
140	ERZ-22-163.1 24	BS Schneeberg, BS Aue BSZ Kircheis - Hartenstein, Hartmannsdorf b. Kirchberg, Crinitzberg, Kirchberg	6.426,00 €	6 Sitze		x
141	Z-16-528 24	OS Mülsen - Wildenfels	18.734,00 €	4 Sitze		x
142	Z-16-51 24	FS Mülsen Projekt Achterbahn - Limbach - Oberfrohna	26.334,00 €	4 Sitze		x
143	Z-16-50.1 24	FS Mülsen Projekt Achterbahn - Lichtentanne	10.600,10 €	4 Sitze		x
144	Z-15-288-3 24	GS Werdau Umweltschule - Zwickau	14.177,80 €	4 Sitze		x

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-02/25**

für die 107. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. März 2025

**- öffentlich -**

Gegenstand: **Deutschlandticket**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung genehmigt die als Anlage 4 beiliegende Fassung der Anlage 2 des KoopV mit rückwirkender Gültigkeit ab 1. Januar 2025.



Sven Schulze

Anlagen

## 1. Ausgangslage

Die ursprünglich bereits zum 1. Januar 2024 geplante Einführung der Stufe 2 der bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets soll nunmehr ab 2025 umgesetzt werden. In der Stufe 2 erfolgt der Übergang zu einer Einnahmenaufteilung auf Basis der Wohnort-Postleitzahl des Deutschlandticketnutzers. Dies erfordert ein bundesweites Clearing der Einnahmen des Deutschlandtickets, wobei zunächst eine Zuordnung auf die Bundesländer sowie in weiteren Schritten innerhalb der Bundesländer auf die einzelnen Tariforganisationen (in Sachsen die Verkehrsverbünde) und schließlich innerhalb der einzelnen Verbünde auf die Verkehrsunternehmen erfolgt. Grundlage für die notwendigen vertraglichen Regelungen auf Ebene des Freistaates Sachsen und darauf aufbauend im KoopV bildet der bundesweite Einnahmenaufteilungsvertrag.

Für die Weiterleitung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die in Abb. 1 dargestellt sind. In Sachsen ist nach Abstimmung mit den beteiligten Verbänden die Organisation der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket gemäß Abb. 1 Variante B vorgesehen. Danach wird das für die Landesebene vorgesehene Landesvehikel (in Abb. 1 LV genannt; in Sachsen das Kompetenzzentrum Tarife – nachfolgend KC Tarife) nur für die Abstimmung/Ermittlung der Anteile der einzelnen Verbünde zuständig sein. Der Zahlungsausgleich mit den anderen an der Einnahmenaufteilung beteiligten Organisationen soll ausschließlich über die Verbünde ohne Zwischenschaltung des Landesvehikels erfolgen.

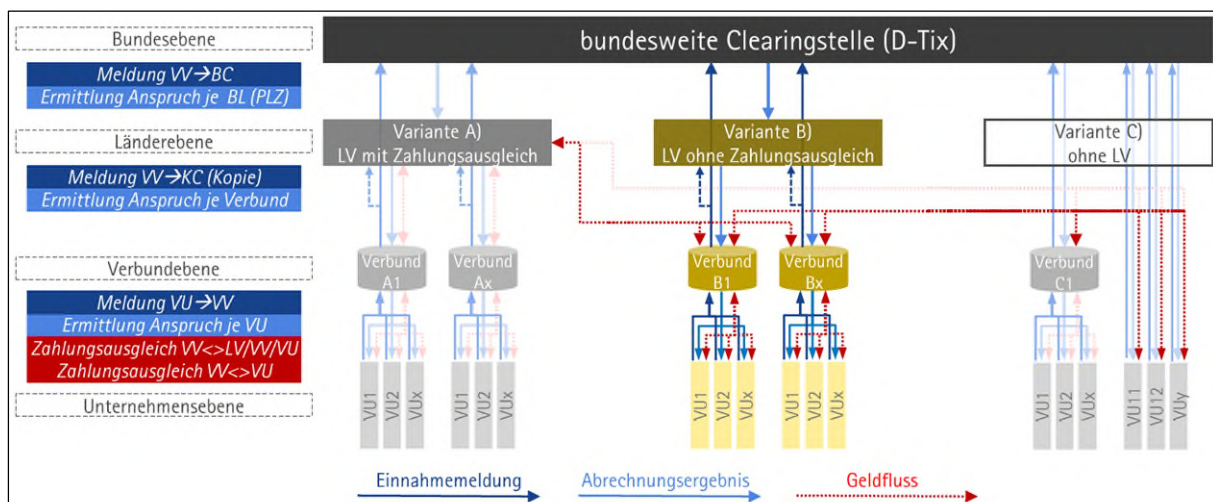


Abb. 1: Organisation der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets

## Vertrag zur bundesweiten Einnahmenaufteilung

Seit Sommer 2024 wurde in der UAG EAV des Koordinierungsrates an einem „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ gearbeitet (nachfolgend BEAV-Vertrag). Im Nachgang zur Sitzung am 20. Dezember 2024 hat der Koordinierungsrat den finalen Vertragsstand beschlossen. Dieser liegt als **Anlage 2** dieser Vorlage bei. Die Stufe 2 der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets soll rückwirkend ab 1. Januar 2025 eingeführt und ab 20. Februar 2025 produktiv - zumindest bezüglich der Datenmeldung - umgesetzt werden (Datum der Datenmeldung für die Januar-Verkäufe). Die tatsächliche Einnahmenaufteilung soll nach aktuellem Informationsstand voraussichtlich ab Mai 2025 starten.

Vertragspartner sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen. Soweit eine Verkehrsleistung innerhalb des Gebietes einer Tariforganisation (Verbund) erbracht wird, schließt die Tariforganisation anstatt der Verkehrsunternehmen den Vertrag ab, sofern eine diesbezügliche Vertretungsbefugnis vorliegt. In der finalen Fassung des Vertrages sind alle wesentlichen Rahmenbedingungen geklärt und die Termine zur Abwicklung der Einnahmenaufteilung aufgenommen worden. Außerdem wurden im § 24 Regelungen zum Inkrafttreten des Vertrages sowie zum Zeitpunkt der Umsetzung der Zahlungsanweisungen aufgenommen.

Aus dem BEAV-Vertrag ergeben sich Aufgaben für den ZVMS als SPNV-Aufgabenträger. So muss den Verkehrsunternehmen die Anerkennung und Anwendung des Deutschlandtickets als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gegen Ausgleich der wirtschaftlichen Nachteile auf Basis der Muster-Ausgleichsrichtlinie bzw. einer noch vom Freistaat Sachsen zu erlassenden DTFinVO auferlegt werden (§ 3 Abs. 1). Hierzu wird der ZVMS in Analogie zu den Vorjahren auch für das Jahr 2025 entsprechende Nachtragsvereinbarungen mit den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen, die auch die Vorgaben zu abzuschließenden vertraglichen Regelungen auf Bundes-, Landes- und Verbundebene enthalten werden.

### Einnahmenaufteilung in Sachsen

Für die Aufteilung der dem Freistaat Sachsen zugeschiedenen Tarifeinnahmen ist der Abschluss eines „Vertrages zur Aufteilung der dem Freistaat Sachsen gemäß Stufe 2 des Leipziger Modellansatzes zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket“ vorgesehen. Dieser Vertrag, der zwischen den fünf sächsischen Verkehrsverbänden, der DTVG und der VVO GmbH als Trägerorganisation für das KC Tarife geschlossen wird, ist grundsätzlich abgestimmt, basiert auf dem finalen Stand des BEAV-Vertrages und liegt in der Fassung vom 30. Januar 2025 als **Anlage 3** der Vorlage bei.

In diesem Vertrag wird im Wesentlichen die Ermittlung der Einnahmenanteile der Verkehrsverbände geregelt. Nach einer pauschalen Zuweisung eines Anteiles von 14 % an die DTVG (für die verbundübergreifende Nutzung im SPNV) werden die restlichen 86 % den fünf Verkehrsverbänden entsprechend der Wohnort-Postleitzahl des Deutschlandticketnutzers zugeordnet. Diese Aufteilung soll auch für den Einnahmenanteil der sogenannten 17. Schublade (BEAV-Vertrag § 6 Satz 2) zur Anwendung kommen. Er enthält außerdem das Verfahren zum Aufbau eines Sachsen-Monitorings.

Mit der letzten Lesung des Vertrages am 29. Januar 2025 ist dieser grundsätzlich abgestimmt. Mit der DTVG und dem MDV ist weiterhin noch zu klären, ob sie selbst oder die von ihnen vertretenen Verkehrsunternehmen Vertragspartner des sächsischen Vertrages werden. Das hat aber inhaltlich keine Auswirkung auf den Vertrag.

### Umsetzung der Regelungen im KoopV

Gemäß dem BEAV-Vertrag muss für die VMS GmbH eine Vertretungsbefugnis vorliegen, damit sie anstelle der Verkehrsunternehmen diesen Vertrag zeichnen kann. Mit den Regelungen im § 12 Abs. 2 a) und Abs. 1 1. und 5. Anstrich in Verbindung mit § 4 des KoopV ist eine Beauftragung und Bevollmächtigung der VMS GmbH gegeben. Voraussetzung ist die Beschlussfassung des BEAV-Vertrages durch die Verkehrsunternehmen im Tarifbeirat.

Aus den Regelungen der §§ 4, 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 20 des BEAV-Vertrages ergibt sich der nachfolgend erläuterte Anpassungs- und Konkretisierungsbedarf im KoopV:

- a) Im § 4 des BEAV-Vertrages ist die Verpflichtung zur Tarifanerkennung und -anwendung sowie das Vertriebsrecht inklusive eines Vertriebsanreizes geregelt. Hinsichtlich der Tarifanerkennung und -anwendung ist im KoopV keine Ergänzung erforderlich, da alle zum Deutschlandticket gehörenden Tarifangebote Bestandteil des VMS-Tarifes (siehe Punkt 3.4.1.5 im Teil B Tarifbestimmungen des VMS-Tarifes) sind und sich die Verkehrsunternehmen gemäß § 4 Abs. 1 des KoopV zur ausschließlichen Anwendung des VMS-Tarifes verpflichten. Ergänzend wird im Punkt 10.1 der Anlage 2 des KoopV die Anerkennung, der Vertrieb und die Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets geregelt. Zudem findet sich im neu aufzunehmenden Punkt 7.7 der Anlage 2 des KoopV eine Regelung zur Umsetzung des Vertriebsanreizes gemäß der Anlage zu § 4 Abs. 4 des BEAV-Vertrages.

- b) Die der VMS GmbH als Vertragspartei im BEAV-Vertrag zugewiesenen Aufgaben der Datenmeldung (§§ 10 und 11 BEAV-Vertrag), der unabhängigen Prüfung der Datenmeldungen, des Testates (§ 12 BEAV-Vertrag), der Überprüfung der Berechnungen (§ 13 BEAV-Vertrag), der Umsetzung der Zahlungen der bundesweiten Einnahmenaufteilung (§ 14 BEAV-Vertrag), der Einlegung von Widersprüchen (§ 15 BEAV-Vertrag) sowie der Zusammenarbeit und des Informationsaustausches (§ 20 BEAV-Vertrag) bedürfen einer Regelung und Umsetzung in der Anlage 2 des KoopV. Diese Regelungen sind im Wesentlichen im neuen Punkt 10 (Einnahmenaufteilung Deutschlandticket, Stufe 2) aufgenommen worden. Außerdem ist das Format der Statistikmeldung, welches im Anhang 3 der Anlage 2 des KoopV geregelt ist, anzupassen.
- c) Für die Abwicklung des Zahlungsflusses im Rahmen der unterjährigen Einnahmenabrechnung sind im neuen Punkt 12 (bisher Punkt 11) der Anlage 2 des KoopV entsprechende Regelungen aufzunehmen. Diese Regelungen betreffen die Weiterleitung der der VMS GmbH zugewiesenen Einnahmen aus der bundesweiten Einnahmenaufteilung (BEAV) an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der monatlichen Einnahmenabrechnung (Punkt 12.2 der Anlage 2 des KoopV). Das wird der Regelfall sein, da die Verkehrsunternehmen im VMS deutlich weniger Deutschlandtickets verkaufen, als den Postleitzahlen im VMS-Gebiet zugeordnet werden. Aufgrund der nunmehr in den BEAV-Vertrag aufgenommenen Zahlungsfristen kann in der Regel auch bei einer Zahlungspflicht an eine andere Tariforganisation die Abrechnung im Rahmen der monatlichen Einnahmenaufteilung im VMS erfolgen. Nur für den Ausnahmefall, dass die Zahlungsanweisung in der bundesweiten Einnahmenaufteilung erst nach dem 10. Arbeitstag eines Monats bei der VMS GmbH eingeht, und für die finale Jahresabrechnung des Deutschlandtickets wurden in den Punkten 12.6 und 12.7 der Anlage 2 des KoopV die erforderlichen Regelungen aufgenommen.
- d) Da bei der unterjährigen Einnahmenabrechnung der Deutschlandtickets innerhalb des VMS zunächst der zum Zeitpunkt des Geldeinganges geltende EAV-Schlüssel zur Anwendung kommt, erfolgt im Rahmen der Jahresabrechnung eine entsprechende Korrektur. Zudem ist vorgesehen, die Jahresabrechnung im VMS-Tarif weiterhin bis zum 15. Arbeitstag im März des Folgejahres durchzuführen. Zu diesem Zeitpunkt wird gemäß BEAV-Vertrag die deutschlandweite Jahresabrechnung der Deutschlandtickets nicht abgeschlossen sein, sodass für die Deutschlandtickets eine Korrektur der VMS-Jahresabrechnung vorgenommen werden muss. Diese wird voraussichtlich erst im Oktober 2026 durchgeführt werden können.

Die geänderte Anlage 2 nebst geändertem Anhang 3 der Anlage 2 des KoopV liegt als **Anlage 4** dieser Vorlage bei. Sie soll rückwirkend ab 1. Januar 2025 in Kraft treten.

Der Beschluss des BEAV-Vertrages, des Vertrages zur Einnahmenaufteilung in Sachsen sowie der Anpassungen im KoopV durch den Tarifbeirat ist für den 10. Februar 2025 vorgesehen (vgl. TBV-01/25).

## **2. Begründung zu dem Beschlusspunkt**

Gemäß § 5 der Satzung des ZVMS über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anwendung eines einheitlichen Beförderungstarifes und den Ausgleich der dadurch entstehenden Mindererlöse und Mehrkosten (Verbundtarifsetzung – VTS) ist der KoopV der Verkehrsunternehmen durch den ZVMS zu genehmigen.

Gemäß § 10 Abs. 2 Buchstabe j der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über die Einnahmenaufteilung der Verbandsversammlung.

# **Vertrag**

**über die Aufteilung der Einnahmen aus dem  
Deutschlandticket in der Stufe 2**



Präambel .....	4
ERSTER TEIL – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....	4
§ 1 Vertragsgegenstand .....	4
§ 2 Begriffsbestimmungen .....	4
§ 3 Vertragsparteien .....	6
ZWEITER TEIL – ANERKENNUNG UND ANWENDUNG DES TARIFS .....	7
§ 4 Verpflichtung zur Tarifierkennung und -anwendung, Vertriebsrecht .....	7
DRITTER TEIL – AUFTEILUNG DER EINNAHMEN .....	9
§ 5 Grundlage der bundesweiten Einnahmenaufteilung .....	9
§ 6 Vorabzuscheidungen .....	10
§ 7 Rechnerische Zuordnung der Einnahmen zu den Bundesländern .....	10
§ 8 Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung .....	12
§ 9 Bundesweite Einnahmenaufteilung .....	15
§ 10 Datenmeldung für die bundesweite Einnahmenaufteilung .....	16
§ 11 Korrektur der Datenmeldung .....	17
§ 12 Unabhängige Prüfung der Datenmeldungen, Testat .....	17
§ 13 Überprüfung der Monatsabrechnungen .....	18
§ 14 Abrechnungen und Zahlungsanweisungen .....	19
§ 15 Widerspruch .....	20
VIERTER TEIL – TÄTIGKEIT DER D-TIX GMBH & CO. KG .....	21
§ 16 Aufgaben der D-TIX GmbH & Co. KG .....	21
§ 17 Vertraulichkeit, Transparenz und Neutralität .....	21
§ 18 Vergütung .....	22
§ 19 Bundesclearingstelle .....	23
§ 20 Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien, meldenden Stellen, übrigen Beteiligten .....	24
FÜNFTER TEIL – ENTSCHEIDUNGSBEFUGNISSE .....	25
§ 21 Gesellschafterversammlung der D-TIX GmbH & Co. KG .....	25
SECHSTER TEIL – VERPFLICHTUNGEN DER VERTRAGSPARTEIEN .....	26
§ 22 Verpflichtungen der Vertragsparteien .....	26
§ 23 Haftung .....	27

SIEBTER TEIL – INKRAFTTRETEN, ÄNDERUNG UND BEENDIGUNG DES VERTRAGES .....	28
§ 24 Inkrafttreten, Laufzeit .....	28
§ 25 Eintritt in den Vertrag .....	29
§ 26 Ausschluss vom Vertrag.....	30
§ 27 Kündigung, sonstige Beendigung.....	31
§ 28 Ausscheiden einer Vertragspartei, Ablauf der Vertragsdauer.....	32
§ 29 Gerichtsstand.....	32
§ 30 Salvatorische Klausel.....	32
§ 31 Behördliche Genehmigung.....	33
VERZEICHNIS DER ANLAGEN .....	33

## **Präambel**

<sup>1</sup>Dieser Vertrag setzt voraus, dass den Verkehrsunternehmen die Anwendung und Anerkennung des Tarifs „Deutschlandticket“ jeweils als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auferlegt wird und für die Mindereinnahmen Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand gemäß den Vorgaben der Muster-Ausgleichsrichtlinie 2025 durch die zuständigen Behörden gewährt werden. <sup>2</sup>Die mit diesem Vertrag verbundenen Rechte und Pflichten der Beteiligten untereinander treten lediglich neben diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. <sup>3</sup>Grundlage dieses Vertrages ist der Ausgleich der durch das Deutschlandticket entstehenden Mindererlöse durch die Bundesländer auf der Basis der Muster-Ausgleichsrichtlinie 2025. <sup>4</sup>Durch diesen Vertrag wird keine Gesellschaft begründet; die Anwendung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere §§ 705 ff. BGB) auf dieses Vertragsverhältnis wird ausgeschlossen.

## **ERSTER TEIL – ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

### **§ 1**

#### **Vertragsgegenstand**

Dieser Vertrag regelt die bundesweite Aufteilung der Einnahmen aus dem Vertrieb des Deutschlandtickets für die 2. Stufe im Jahr 2025 sowie unter den in der Präambel genannten Voraussetzungen die Anerkennung und Anwendung der Tarife „Deutschlandticket“.

### **§ 2**

#### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Vertrages meint

- (a) „Anerkennung“ die Akzeptanz als Fahrtberechtigung bei der Erbringung der eigenen Beförderungsleistung, sofern diese Fahrtberechtigung von oder im Namen einer Partei dieses Vertrages ausgegeben worden ist,
- (b) „Anwendung“ die Einbeziehung der jeweils aktuellen Beförderungsbedingungen und -entgelte des Deutschlandtickets in die Beförderungsverträge mit den Kunden sowie den Vertrieb des Tarifprodukts,
- (c) „Aufgabenträger“ eine nach dem jeweiligen Landesrecht mit der Aufgabenzuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr versehene Stelle,
- (d) „Beförderungsleistung“ ist die Beförderung von Personen durch ein Verkehrsunternehmen gegen Entgelt im Geltungsbereich eines Tarifs,
- (e) „Bruttofahrgeldeinnahmen“ die vertraglich geschuldeten Einnahmen für ausgegebene Deutschlandtickets unter Ansetzung des jeweils geltenden Preises einschließlich der gesetzlichen Umsatzsteuer,
- (f) „Clearing“ die Zuweisung von Einnahmen und die Ermittlung der erforderlichen Zahlungsvorgänge,
- (g) „D-Ticket“ die durch die vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (veröffentlicht auf der Internetpräsenz des Koordinierungsrates) definierten Tarife der an diesem Vertrag beteiligten oder durch beteiligte Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen, also einschließlich des Deutschlandtickets Job und des Deutschlandtickets als Semesterticket,
- (h) „Öffentlicher Personennahverkehr“ die Beförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Liniennahverkehr (§§ 8 Abs. 1; 42, 44

PBefG sowie in Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG), soweit eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilt worden ist, oder mit Eisenbahnen im Schienenpersonennahverkehr (§ 2 Abs. 12 AEG),

- (i) „Tariforganisationen“ juristische Personen, die für Verkehrsunternehmen in deren Namen und auf deren Rechnung eine Genehmigung für das D-Ticket gemäß lit. g beantragt und erhalten haben, insbesondere Verkehrsverbünde.

### **§ 3**

#### **Vertragsparteien**

- (1) <sup>1</sup>Dieser Vertrag wird zwischen der D-TIX GmbH & Co. KG und den Verkehrsunternehmen abgeschlossen, soweit ihnen die Anerkennung und Anwendung des D-Tickets als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gegen Ausgleich der wirtschaftlichen Nachteile auferlegt worden sind. <sup>2</sup>Soweit eine Beförderungsleistung innerhalb des Geltungsbereichs desselben Tarifs erbracht wird, schließt für diese Beförderungsleistung oder diesen Teil der Beförderungsleistung statt des Verkehrsunternehmens die zuständige Tariforganisation mit allen Rechten und Pflichten diesen Vertrag ab, sofern eine diesbezügliche Vertretungsbefugnis vorliegt und bei Zweifeln nachgewiesen wird.
- (2) <sup>1</sup>Die Tariforganisationen versichern mit Abschluss dieses Vertrages auf eigenes Risiko, dass sie zur Vertretung ihnen angehörender Verkehrsunternehmen legitimiert sind. <sup>2</sup>Die Tariforganisationen haben gleichzeitig mitzuteilen, für welche Beförderungsleistungen welcher ihnen angehörenden Verkehrsunternehmen sie diesen Vertrag abschließen.
- (3) Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, dass vertragliche Regelungen auf Ebene der Tariforganisationen, die dieser Vereinbarung entgegenstehen, angepasst werden.

- (4) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG veröffentlicht die Liste der an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen und die durch sie vertretenen Beförderungsleistungen im Internet. <sup>2</sup>Beschwerden hinsichtlich fehlender Vertretungsbefugnis sind an die jeweilige Vertragspartei zu richten und der D-TIX GmbH & Co. KG zur Kenntnis zu geben.

## **ZWEITER TEIL – ANERKENNUNG UND ANWENDUNG DES TARIFS**

### **§ 4**

#### **Verpflichtung zur Tarifanerkennung und -anwendung, Vertriebsrecht**

- (1) <sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichten sich, durch andere Vertragsparteien oder von diesen vertretene Verkehrsunternehmen ausgegebene D-Tickets gemäß § 2 lit. g bei der Erbringung der jeweiligen Beförderungsleistung anzuerkennen und anzuwenden. <sup>2</sup>Sie verpflichten sich, das D-Ticket und jede vorgegebene Änderung bei Preisen, Tarifbestimmungen oder Beförderungsbedingungen, soweit sie entsprechend befugt sind, im eigenen Namen und ohne Abweichung als Tarif bei der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen oder anzuzeigen, sofern die Maßnahme der Genehmigung bedarf.
- (2) <sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Tariforganisationen verpflichten sich, die Anerkennung und Anwendung des durch andere Vertragsparteien oder von diesen vertretene Verkehrsunternehmen ausgegebenen D-Tickets durch die von ihnen vertretenen Verkehrsunternehmen sicherzustellen. <sup>2</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Tariforganisationen verpflichten sich, das D-Ticket und jede vorgegebene Änderung bei Preisen, Tarifbestimmungen oder Beförderungsbedingungen, soweit sie entsprechend befugt sind, im Namen der durch sie vertretenen Verkehrsunternehmen und ohne Abweichung als Tarif bei der jeweils zuständigen Genehmigungsbehörde zu beantragen, sofern die Maßnahme der Genehmigung bedarf.

- (3) Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen können für die Tarif- und Beförderungsbedingungen in der jeweils geltenden Fassung auf eine Bekanntmachung auf der Internetseite des „Koordinierungsrates Deutschlandticket“ verweisen, soweit dies zur Erfüllung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen (§ 12 Abs. 6 AEG, §§ 45 Abs. 2, 39 Abs. 7 PBefG) ausreichend ist.
- (4) <sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten oder durch beteiligte Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen haben das Recht, das D-Ticket als eigenen Tarif im Rahmen der in der **Anlage zu § 4 Abs. 4** (Vertriebsanreiz) aufgestellten Vorgaben zu verkaufen und auszugeben. <sup>2</sup>Das D-Ticket ist auf Grundlage des VDV-KA- oder UIC-Standards in der jeweils aktuellen Fassung auszugeben. <sup>3</sup>Die für diese beiden Standards zuständigen Stellen (VDV eTicket Service GmbH & Co. KG und Deutschlandtarifverbund-GmbH) stellen sicher, dass spätestens zum 1. Juli 2025 eine deutschlandweite Sperrliste hinterlegt ist. <sup>4</sup>Alle weiteren technischen Anforderungen in Bezug auf Kontroll- und Ausgabestandards werden vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ auf Vorschlag von dessen Unterarbeitsgruppe EAV festgelegt.
- (5) Der Vertrieb erfolgt jeweils im Namen und auf Rechnung aller an diesem Vertrag beteiligten oder durch beteiligte Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen, die die Kundin oder der Kunde zur Beförderung tatsächlich in Anspruch nimmt (Parteien des Beförderungsvertrages). <sup>3</sup>Die Verkehrsunternehmen können das Vertriebsrecht ganz oder teilweise Tariforganisationen übertragen, denen sie angehören.
- (6) Die an diesem Vertrag beteiligten oder durch beteiligte Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen dürfen das D-Ticket nur dann verkaufen und ausgeben, wenn sie die vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen (§ 2 lit. g) im erforderlichen und zulässigen Umfang anwenden.

## **DRITTER TEIL – AUFTEILUNG DER EINNAHMEN**

### **§ 5**

#### **Grundlage der bundesweiten Einnahmenaufteilung**

- (1) Grundlage der bundesweiten Einnahmenaufteilung ist die Aufteilungsmasse.
- (2) <sup>1</sup>In die Aufteilungsmasse gehen alle Bruttofahrgeldeinnahmen ein, die die an diesem Vertrag beteiligten oder durch beteiligte Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen aus dem Verkauf von D-Tickets gemäß § 2 lit. g erzielen. <sup>2</sup>Dabei geht jeder Verkauf zum zu diesem Zeitpunkt festgelegten Preis des jeweiligen D-Tickets brutto und unberührt durch Einnahmenaufteilungsregelungen auf Ebene der Tariforganisationen in die Aufteilungsmasse ein, unabhängig vom tatsächlichen Verkaufspreis.
- (3) Ausgleichsleistungen, die Verkehrsunternehmen von Aufgabenträgern zum Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile – auch infolge der Anwendung und Anerkennung des D-Tickets – erhalten und erhöhte Beförderungsentgelte gemäß §§ 6 EVO, 9 BefBedV werden nicht Teil der Aufteilungsmasse.
- (4) <sup>1</sup>Änderungen von Regelungen zur bundesweiten Einnahmenaufteilung gemäß §§ 6 und 7, die wegen des Ausgleichs nach Maßgabe der Muster-Ausgleichsrichtlinie 2025 keine finanziellen Auswirkungen auf die Vertragsparteien an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen haben, beschließt der „Kordinierungsrat Deutschlandticket“ von Bund und Ländern nach Anhörung der Vertreter von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. <sup>1</sup>Diese Änderungen werden auf der Internetseite des Vorsitzlandes veröffentlicht. Diese Regelungen werden unmittelbar in diesem Vertrag wirksam.



## § 6

### Vorabzuscheidungen

<sup>1</sup>Von der Aufteilungsmasse wird zunächst der Vertriebsanreiz gemäß **Anlage zu § 4 Abs. 4** abgezogen. <sup>2</sup>Anschließend werden drei Prozent des verbleibenden Betrages abgezogen und nach Maßgabe der **Anlage zu § 6** (sogenannte 17. Schublade von Stufe 2 des Leipziger Modells) den Bundesländern rechnerisch zugeordnet.

## § 7

### Rechnerische Zuordnung der Einnahmen zu den Bundesländern

- (1) <sup>1</sup>Die nach der Vorabzuscheidung verbleibenden Einnahmen aus dem Verkauf des D-Tickets werden nach dem Postleitzahlgebiet (Gebiet einer fünfstelligen Postleitzahl) der Wohnadresse des Kunden den Bundesländern rechnerisch zugeordnet. <sup>2</sup>Bei Deutschlandtickets als Semesterticket tritt an die Stelle der Wohnadresse des Kunden die Geschäftsadresse der Leitung der jeweiligen Hochschule, sofern bei Abschluss des Vertrages keine textförmliche Erklärung des jeweiligen Bundeslandes oder der jeweiligen Bundesländer vorliegt, wonach eine abweichende Zurechnung vorgenommen wird.
- (2) <sup>1</sup>Postleitzahlgebiete, die zwei Bundesländern zugeordnet sind, werden diesen zu gleichen Teilen zugerechnet. <sup>2</sup>Die betroffenen Bundesländer können textförmlich gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG erklären, dass für die Zwecke der Einnahmenaufteilung ein abweichender Zurechnungsschlüssel angewendet werden soll. <sup>3</sup>Die Zurechnungserklärung hat anzugeben, für welchen Zeitraum dieser Schlüssel gelten soll. <sup>4</sup>Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen.
- (3) <sup>1</sup>Zwei Bundesländer können textförmlich bis zum Ablauf des 14. Februar 2025 gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG erklären, dass

Postleitzahlgebiete, die dem einen Bundesland zugerechnet sind, für die Zwecke der Einnahmenaufteilung dem anderen Teilnehmer zugerechnet werden sollen. <sup>2</sup>Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen.

- (4) <sup>1</sup>Die Zurechnung ausländischer Postleitzahlen zu den Bundesländern wird wie folgt vorgenommen:
- (a) Postleitzahlen aus dem Königreich Dänemark werden dem Bundesland Schleswig-Holstein,
  - (b) Postleitzahlen aus der Republik Polen werden zu 80 Prozent dem Bundesland Brandenburg und zu jeweils 10 Prozent den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Freistaat Sachsen,
  - (c) Postleitzahlen aus der Tschechischen Republik werden zu gleichen Teilen den Bundesländern Freistaat Bayern und Freistaat Sachsen,
  - (d) Postleitzahlen aus der Republik Österreich werden dem Bundesland Freistaat Bayern,
  - (e) Postleitzahlen aus der Schweizerischen Eidgenossenschaft werden dem Bundesland Baden-Württemberg,
  - (f) Postleitzahlen aus der Französischen Republik werden zu gleichen Teilen den Bundesländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saarland,
  - (g) Postleitzahlen aus dem Großherzogtum Luxemburg werden zu gleichen Teilen den Bundesländern Rheinland-Pfalz und Saarland,
  - (h) Postleitzahlen aus dem Königreich Belgien werden zu gleichen Teilen den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz,

- (i) Postleitzahlen aus dem Königreich der Niederlande werden zu gleichen Teilen den Bundesländern Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen

zugerechnet. <sup>2</sup>Alle Bundesländer, denen Postleitzahlen aus Nachbarstaaten gemeinschaftlich zugerechnet worden sind, können textförmlich gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG erklären, dass und wie für die Zwecke der Einnahmenaufteilung von der vorgenannten Zurechnung zwischen ihnen abgewichen werden soll, wenn sie alle gemäß § 8 Abs. 2 oder § 8 Abs. 3 an der bundesweiten Einnahmenaufteilung teilnehmen. <sup>3</sup>Die Zurechnungserklärung hat anzugeben, für welchen Zeitraum diese Zurechnung gelten soll. <sup>4</sup>Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen. <sup>5</sup>Die Zurechnung gemäß Satz 1 lit. d findet entsprechende Anwendung, soweit Orten in der Republik Österreich deutsche Postleitzahlen zugeteilt worden sind. <sup>6</sup>Postleitzahlen aus dem sonstigen Ausland werden für die Zwecke der Einnahmenaufteilung den Bundesländern im Verhältnis der ihnen rechnerisch zugeordneten Einnahmenanteile des Vormonats zugerechnet.

## § 8

### Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung

- (1) Jedes an diesem Vertrag beteiligte Verkehrsunternehmen und jede an diesem Vertrag beteiligte Tariforganisation nimmt hinsichtlich der ihm oder ihr zugeordneten Beförderungsleistungen an der bundesweiten Einnahmenaufteilung teil, soweit nicht nach Maßgabe der folgenden Absätze verfahren wird.
- (2) <sup>1</sup>An diesem Vertrag beteiligte Verkehrsunternehmen oder Tariforganisationen können bis zum Ablauf des 14. Februar 2025 durch textförmliche Übertragungserklärung an die D-TIX GmbH & Co. KG (**Anlage 1 zu § 8 Abs. 2**) mitteilen, dass

- a. ein Bundesland oder eine in der Erklärung benannte sonstige landeseigene Stelle mit eigener Rechtspersönlichkeit,
- b. ein in der Erklärung benannter Aufgabenträger oder mehrere in der Erklärung benannte Aufgabenträger,
- c. eine in der Erklärung benannte Tariforganisation oder mehrere in der Erklärung benannte Tariforganisationen oder
- d. ein in der Erklärung benanntes Verkehrsunternehmen oder mehrere in der Erklärung benannte Verkehrsunternehmen

an seiner oder ihrer Stelle bezüglich der jeweils benannten Beförderungsleistungen an der bundesweiten Einnahmenaufteilung teilnimmt. <sup>2</sup>Der Übertragungserklärung ist die textförmliche Einverständnis- und Freistellungserklärung des benannten Bundeslandes, Aufgabenträgers oder Verkehrsunternehmens, der benannten Tariforganisation oder sonstigen landeseigenen Stelle (**Anlage 2 zu § 8 Abs. 2**) beizufügen. <sup>3</sup>Werden mehrere Aufgabenträger, Tariforganisationen oder Verkehrsunternehmen benannt, ist der Erklärung ein Schlüssel zur Aufteilung der Einnahmen auf diese und die diesbezüglichen Zustimmungen beizufügen. <sup>4</sup>Die Übertragungserklärung eines an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmens oder einer an diesem Vertrag beteiligten Tariforganisation ist zwingend zu berücksichtigen, wenn sie die genannten Anforderungen erfüllt.

- (3) <sup>1</sup>Jedes Bundesland kann bis zum Ablauf des 14. Februar 2025 durch textförmliche Übertragungs- und Freistellungserklärung (**Anlage zu § 8 Abs. 3**) an die D-TIX GmbH & Co. KG mitteilen, dass
  - (a) das Bundesland selbst oder eine in der Erklärung benannte landeseigene Stelle mit eigener Rechtspersönlichkeit,
  - (b) ein in der Erklärung benannter Aufgabenträger oder mehrere in der Erklärung benannte Aufgabenträger oder

- (c) eine in der Erklärung benannte Tariforganisation oder mehrere in der Erklärung benannte Tariforganisationen

an Stelle aller innerhalb seiner Landesgrenzen tätigen Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen im Hinblick auf alle innerhalb seiner Landesgrenzen erbrachten Beförderungsleistungen an der bundesweiten Einnahmenaufteilung teilnimmt. <sup>2</sup>Der Erklärung sind Nachweise über die Zustimmung dieser Vertragsparteien beizufügen; werden mehrere Aufgabenträger oder Tariforganisationen benannt, ist der Erklärung ein Schlüssel zur Aufteilung der dem Bundesland rechnerisch zugeordneten Einnahmen auf diese und die diesbezüglichen Zustimmungen beizufügen. <sup>3</sup>Die Übertragungs- und Freistellungserklärung eines Bundeslandes ist zwingend zu berücksichtigen, wenn sie die genannten Anforderungen erfüllt.

- (4) <sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen bestätigen hiermit, dass ihre Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung sowohl als Zahler als auch als Zahlungsempfänger im Einklang mit den Vorschriften des Zahlungsdienstenaufsichtsgesetzes (ZAG) steht. <sup>2</sup>Im Falle des Abs. 2 oder Abs. 3 setzt die Teilnahme Dritter an der bundesweiten Einnahmenaufteilung voraus, dass sie eine entsprechende Bestätigung erklären oder das betroffene Bundesland in seiner Erklärung die Freistellung der Vertragsparteien von allen entsprechenden Risiken erklärt.
- (5) <sup>1</sup>Endet während der Laufzeit dieses Vertrages die Erbringung einer Beförderungsleistung durch ein an diesem Vertrag beteiligtes Verkehrsunternehmen und tritt das Verkehrsunternehmen, das die Beförderungsleistung übernimmt, diesem Vertrag bei, so kann dieses eine Erklärung gemäß Abs. 2 nur unmittelbar nach dem Beitritt abgeben. <sup>2</sup>Erklärungen nach Abs. 3 werden durch einen solchen Wechsel nicht berührt; in diesen tritt das beigetretene Verkehrsunternehmen automatisch an die Stelle des ausgeschiedenen Verkehrsunternehmens, sofern unmittelbar nach dem Beitritt die Zustimmung gemäß Abs. 3 Satz 2 nachgewiesen wird. <sup>3</sup>Weitere Änderungen an den nach den vorstehenden Absätzen übermittelten Daten sind bis zum dritten

Werktag eines Monates möglich und werden in dem zweiten auf den Monat der Mitteilung an die D-TIX GmbH & Co. KG folgenden Abrechnungsmonat umgesetzt. <sup>4</sup>Eine Möglichkeit der Anpassung in der Jahresabrechnung bleibt hiervon unberührt.

## **§ 9**

### **Bundesweite Einnahmenaufteilung**

- (1) <sup>1</sup>Im Falle des § 8 Abs. 1 sind dem Verkehrsunternehmen oder der Tariforganisation Einnahmen zuzuweisen. <sup>2</sup>Diese Einnahmen speisen sich aus den Einnahmen, die gemäß § 6 und § 7 denjenigen Bundesländern rechnerisch zugeordnet worden sind, in denen das Verkehrsunternehmen seine Beförderungsleistungen erbringt oder die durch die Tariforganisationen vertretenen Verkehrsunternehmen ihre Beförderungsleistungen erbringen. <sup>3</sup>Der Anteil des Verkehrsunternehmens oder der Tariforganisation an den Einnahmen, die einem Bundesland gemäß § 6 oder § 7 rechnerisch zugeordnet worden sind, richtet sich vorrangig nach einem von diesem Bundesland der D-TIX GmbH & Co. KG mitgeteilten landesinternen Verteilungsschlüssel, dem die betroffenen am Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen zugestimmt haben. <sup>4</sup>Solange kein landesinterner Verteilungsschlüssel mitgeteilt wird, erfolgt die Verteilung unter entsprechender Anwendung des § 7.
- (2) Im Falle des § 8 Abs. 2 findet Abs. 1 mit der Maßgabe Anwendung, dass der Einnahmenanteil statt der Vertragspartei dem Bundesland, der landeseigenen Stelle, dem Aufgabenträger, der Tariforganisation oder dem Verkehrsunternehmen zuzuweisen ist.
- (3) Im Falle des § 8 Abs. 3 erhält das Bundesland, die landeseigene Stelle, der Aufgabenträger oder die Tariforganisation die gesamten dem Bundesland gemäß § 6 oder § 7 zugeordneten Einnahmen zugewiesen; sind mehrere Aufgabenträger oder Tariforganisationen benannt worden, ist ihnen jeweils ein Anteil dieser Einnahmen gemäß dem mitgeteilten Schlüssel zuzuweisen.

## § 10

### Datenmeldung für die bundesweite Einnahmenaufteilung

- (1) <sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen melden monatlich bis zum 20. Tag des Folgemonats die Anzahl der von ihnen in einem Kalendermonat in Umlauf gebrachten D-Tickets und die sich daraus ergebenden Bruttofahrgeldeinnahmen (§ 5 Abs. 2); die an diesem Vertrag beteiligten Tariforganisationen melden die entsprechenden Anzahlen und Einnahmen für die von ihnen vertretenen Verkehrsunternehmen. <sup>2</sup>Die weiteren Einzelheiten des Verfahrens sind in der **Anlage zu § 10** geregelt. <sup>3</sup>Wenn sich an diesem Vertrag beteiligte Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen für die Datenmeldung eines oder mehrerer Dritter (meldende Stellen) bedienen, sind sie verpflichtet, diesem oder diesen die Verpflichtung des Satzes 1 aufzuerlegen und die Erfüllung sicherzustellen; sie bleiben für die ordnungsgemäße Datenmeldung verantwortlich.
- (2) <sup>1</sup>Erfolgt eine Datenmeldung gemäß Abs. 1 nicht, verspätet, unvollständig oder offensichtlich fehlerhaft, so informiert die D-TIX GmbH & Co. KG die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen sowie den zuständigen Aufgabenträger in geeigneter Form unverzüglich darüber. <sup>2</sup>In diesem Fall werden dem für die Datenmeldung verantwortlichen Verkehrsunternehmen oder der für die Datenmeldung verantwortlichen Tariforganisation oder eines gemäß § 8 für dieses oder diese an der bundesweiten Einnahmenaufteilung teilnehmenden Dritten ab dem betreffenden Kalendermonat keine Einnahmen aus der bundesweiten Einnahmenaufteilung mehr zugewiesen. <sup>3</sup>Die entsprechenden Einnahmen werden stattdessen auf die übrigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung im Verhältnis ihrer Einnahmenanteile im Vormonat aufgeteilt. <sup>4</sup>Die Zuweisung der Einnahmen setzt mit dem ersten Kalendermonat wieder ein, für den eine ordnungsgemäße Datenmeldung stattfindet.

## § 11

### Korrektur der Datenmeldung

- (1) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG fordert im Falle des § 10 Abs. 2 das betroffene Verkehrsunternehmen oder die betroffene Tariforganisation unverzüglich auf, die Datenmeldung spätestens mit der Datenmeldung für den Folgemonat zu korrigieren oder nachzuholen. <sup>2</sup>Korrigiert die Vertragspartei daraufhin die Datenmeldung oder holt diese nach, wird diese Korrektur, soweit erforderlich, in der Monatsabrechnung für den Folgemonat berücksichtigt.
  
- (2) <sup>1</sup>Korrigiert das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation oder die für es oder sie tätige meldende Stelle die Datenmeldung trotz Aufforderung bis zum Ablauf der Frist für die Datenmeldung für den folgenden Kalendermonat nicht, findet keine Korrektur der Abrechnungen mehr statt und die Zuweisung der Einnahmen an die übrigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung hat unterjährig Bestand. <sup>2</sup>Ein Widerspruch bezüglich der betroffenen Monatsabrechnungen kann nicht darauf gestützt werden, dass die vorgenannte vertragliche Regelung angewendet worden ist.

## § 12

### Unabhängige Prüfung der Datenmeldungen, Testat

- (1) <sup>1</sup>Die Datenmeldung eines Kalenderjahres sind jeweils durch eine Steuerberaterin oder Wirtschaftsprüferin, einen Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder eine Steuerberatungs- oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaft nach den Vorgaben der **Anlage zu § 12** zu prüfen und zu testieren. <sup>2</sup>Die Testate sind bis zum 30. Juni des Folgejahres der D-TIX GmbH & Co. KG vorzulegen.
  
- (2) <sup>1</sup>Wird das Testat innerhalb der Frist des Abs. 1 nicht abgegeben oder ergeben sich begründete Zweifel an der Richtigkeit des Testats, ist die D-TIX GmbH & Co. KG berechtigt, eine Prüfung durchführen zu lassen. <sup>2</sup>Die Kosten für diese Prüfung sind von der betroffenen Vertragspartei zu tragen. <sup>3</sup>Die Prüfungsergebnisse sind allen Vertragsparteien und Teilnehmern der



bundesweiten Einnahmenaufteilung zur Verfügung zu stellen. <sup>4</sup>Wird das Testat nach Vorlage der Prüfungsergebnisse und schriftlicher Aufforderung durch D-TIX GmbH & Co. KG innerhalb von sechs Wochen nicht abgegeben, setzt die D-TIX GmbH & Co. KG die Werte durch sachgerechte Schätzung fest.

### **§ 13**

#### **Überprüfung der Monatsabrechnungen**

- (1) Die D-TIX GmbH & Co. KG dokumentiert ihre monatlichen Berechnungen und deren Datengrundlagen in einer Art und Weise, die den übrigen Vertragsparteien und den Teilnehmern an der Einnahmenaufteilung eine Überprüfung der Berechnungen mit eigenen Mitteln ermöglicht.
- (2) Jedes an diesem Vertrag beteiligte Verkehrsunternehmen, jede an diesem Vertrag beteiligte Tariforganisation und jeder sonstige Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung kann innerhalb von sechs Wochen nach Vorliegen einer Monatsabrechnung die Bereitstellung der Unterlagen gemäß Abs. 1 und innerhalb weiterer sechs Wochen nach Bereitstellung die Überprüfung der Monatsabrechnung und Zahlungsanweisungen verlangen, wenn sie nach Einsichtnahme davon ausgehen kann, dass die Berechnung fehlerhaft ist oder die Unterlagen nicht vollständig bereitgestellt worden sind.
- (3) <sup>1</sup>Dem Prüfverlangen ist eine unwiderrufliche Erklärung beizufügen, wonach der Verlangende sich zur Übernahme der Kosten der erneuten Berechnung für den Fall verpflichtet, dass dem Verlangen ein Fehler seinerseits, etwa eine falsche Annahme, zugrunde liegt. <sup>2</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt die Höhe der Kosten vorab mit. <sup>3</sup>Der Verlangende trägt die Kosten nicht, wenn die von der D-TIX GmbH & Co. KG bereitgestellten Unterlagen die Anforderungen des Abs. 1 nicht erfüllen.
- (4) <sup>1</sup>Die erneute Berechnung ist innerhalb von drei Monaten nach Zugang des Prüfverlangens durchzuführen. <sup>2</sup>Ergibt die erneute Berechnung einen

Korrekturbedarf bereits erstellter Abrechnungen, erfolgt die Korrektur im Rahmen der nächsten Monatsabrechnung oder, wenn keine weiteren Monatsabrechnungen mehr zu erstellen sind, der Jahresabrechnung.

- (5) <sup>1</sup>Bei eigenen Hinweisen auf Fehler in erfolgten Berechnungen ist die D-TIX GmbH & Co. KG verpflichtet, selbst und auf eigene Kosten unverzüglich eine erneute Berechnung durchzuführen, auch wenn noch kein Widerspruch erhoben worden ist. <sup>2</sup>Abs. 4 Satz 2 findet Anwendung.

## § 14

### Abrechnungen und Zahlungsanweisungen

- (1) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG erstellt bis zum Zehnten des auf die Datenmeldung folgenden Monats auf der Basis der Datenmeldungen für den Vormonat die notwendigen Beträge zum Zahlungsausgleich zwischen den gemäß § 8 bestimmten Teilnehmern an der bundesweiten Einnahmenaufteilung als Monatsabrechnung. <sup>2</sup>Sie erstellt bis zum Zehnten des auf die Datenmeldung folgenden Monats auf der Basis der Monatsabrechnung die Zahlungsanweisungen an die gemäß § 8 bestimmten Teilnehmer der bundesweiten Einnahmenaufteilung.
- (2) <sup>1</sup>Die Zahlungsanweisungen sind innerhalb von 28 Tagen umzusetzen. <sup>2</sup>Ver spätete Zahlungen werden nach Mitteilung des betroffenen Teilnehmers an der bundesweiten Einnahmenaufteilung durch die D-TIX GmbH & Co. KG gemäß § 288 BGB mit Verzugszinsen belegt und beide durch die D-TIX GmbH & Co. KG im Namen aller Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung im Wege der Mahnung geltend gemacht. <sup>3</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG wird beauftragt, für den Fall der Erfolglosigkeit der Mahnung, insbesondere den Ablauf einer gesetzten Zahlungsfrist, alle erfolgversprechenden rechtlichen Schritte gegenüber dem säumigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung einzuleiten. <sup>4</sup>Die Kosten dieser Rechtsverfolgung trägt die D-TIX GmbH & Co. KG. <sup>5</sup>Sind die rechtlichen Schritte ausgeschöpft oder versprechen rechtliche Schritte oder weitere rechtliche Schritte

keinen Erfolg, wird der bei den Teilnehmern dieses Bundeslandes insgesamt entstandene Zahlungsausfall im Verhältnis der Einnahmen gemäß der testierten Jahresabrechnung durch diese getragen. <sup>6</sup>Zur Abrechnung und zum Zahlungsausgleich gegenüber den Teilnehmern nimmt die D-TIX GmbH & Co. KG eine separate Korrekturabrechnung vor und erstellt auf dieser Grundlage Zahlungsanweisungen.

- (3) <sup>1</sup>Nach Vorlage der Testate (§ 12 Abs. 1) erstellt die D-TIX GmbH & Co. KG bis zum Ablauf des 30. September 2026 eine Jahresabrechnung als finale Abrechnung. <sup>2</sup>Der „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ kann mit bindender Wirkung für die Vertragsparteien und die sonstigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung die in Satz 1 enthaltene Frist angemessen verlängern.

## **§ 15**

### **Widerspruch**

- (1) <sup>1</sup>Jeder gemäß § 8 bestimmte Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung kann gegen die von der D-TIX GmbH & Co. KG erstellte Jahresabrechnung Widerspruch einlegen. <sup>2</sup>Die Einlegung eines Widerspruchs hat keine aufschiebende Wirkung bezüglich vertraglich begründeter Zahlungsverpflichtungen.
- (2) <sup>1</sup>Der Widerspruch ist innerhalb von drei Monaten nach Zugang der Jahresabrechnung oder nach nachweislicher Erlangung der Kenntnis von Widerspruchsründen textförmlich gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG einzulegen. <sup>2</sup>Der Widerspruch ist zu begründen. <sup>3</sup>Wird nicht fristgerecht Widerspruch eingelegt, gilt die Jahresabrechnung als akzeptiert.
- (3) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG kann die Verwendung eines Onlineformulars für die Einlegung von Widersprüchen vorgeben. <sup>2</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG kann Richtlinien für die Bearbeitung von Widersprüchen und den weiteren Ablauf des Widerspruchsverfahren aufstellen; die für die übrigen

Vertragsparteien und die sonstigen Teilnehmer an der Einnahmenaufteilung verbindlich sind.

## **VIERTER TEIL – TÄTIGKEIT DER D-TIX GMBH & CO. KG**

### **§ 16**

#### **Aufgaben der D-TIX GmbH & Co. KG**

<sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG übernimmt im Rahmen des Vertrages folgende Aufgaben:

- (a) die Funktion als Bundesclearingstelle (§ 19),
- (b) die Geschäftsführung für die Angelegenheiten dieses Vertrages,
- (c) die fachliche Unterstützung von Vertragsparteien in Angelegenheiten dieses Vertrages.

<sup>2</sup>Sie wird zur Wahrnehmung der genannten Aufgaben hiermit bevollmächtigt.

### **§ 17**

#### **Vertraulichkeit, Transparenz und Neutralität**

- (1) Die D-TIX GmbH & Co. KG beachtet bei ihrer Tätigkeit die Prinzipien der Vertraulichkeit, der Transparenz und der Neutralität nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen.
- (2) <sup>1</sup>Gemeldete Verkaufsdaten der Vertragsparteien sind vertraulich zu behandeln. <sup>2</sup>Sie gelten als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis und dürfen Dritten einschließlich anderen Vertragsparteien oder Gesellschaftern der D-TIX GmbH & Co. KG nicht offengelegt oder zugänglich gemacht werden; dies gilt

nicht im Falle einer behördlichen oder gerichtlichen Anordnung oder eines ausdrücklichen Einverständnisses aller betroffenen Vertragsparteien. <sup>3</sup>Davon ausgenommen sind die aggregierte Veröffentlichung von D-Ticket-Verkäufen bis auf die Ebene der Postleitzahlgebiete und sonstige Darstellungen im D-Ticket-Monitor (Stand: 16.12.2024). <sup>4</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG ist verpflichtet, alle notwendigen und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen zum Schutz der Vertraulichkeit der ihr anvertrauten Daten und Informationen zu ergreifen. <sup>5</sup>Sie wird ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Dienstleistern über diese Maßnahmen aufklären und sie vertraglich verpflichten, diese Maßnahmen einzuhalten oder entsprechende geeignete Maßnahmen zu ergreifen. <sup>6</sup>Die Pflicht zur Wahrung der Vertraulichkeit besteht auch über die Beendigung dieses Vertrages oder das Ausscheiden aus diesem Vertrag hinaus. <sup>7</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG darf neutrale Dritte beratend hinzuziehen, wenn sie ihre Vertraulichkeitsverpflichtung vertraglich an diese weitergegeben hat oder sich eine Vertraulichkeitsverpflichtung für diese bereits aus dem einschlägigen Berufsrecht ergibt.

- (3) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG wird, soweit es der in Abs. 2 niedergelegte Grundsatz der Vertraulichkeit zulässt, alle Vertragsparteien transparent über ihre Tätigkeit informieren. <sup>2</sup>Sie wird dies auch sicherstellen, soweit sie sich zur Erledigung der Aufgaben Dritter bedient.
- (4) Die D-TIX GmbH & Co. KG verpflichtet sich zu einer wettbewerbs- und unternehmensneutralen Erledigung der Aufgaben, die ihr in diesem Vertrag übertragen werden.

## **§ 18** **Vergütung**

Für die Übernahme der in diesem Vertrag bezeichneten Aufgaben erhält die D-TIX GmbH & Co. KG keine Vergütung von den übrigen Vertragsparteien.

## § 19

### Bundesclearingstelle

- (1) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG ist mit der Aufgabe der Bundesclearingstelle beauftragt. <sup>2</sup>Als solche sammelt sie die Datenmeldungen, erfasst und analysiert die erhaltenen Daten, berechnet die Einnahmenanteile und organisiert die Zuweisung der Einnahmen auf die gemäß § 8 bestimmten Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung, die Abrechnung der Einnahmenaufteilung nach diesem Vertrag und erstellt die Zahlungsanweisungen an die gemäß § 8 bestimmten Teilnehmer der bundesweiten Einnahmenaufteilung. <sup>3</sup>Sie kann sich für die Erfüllung dieser Aufgabe Dritter als Dienstleister bedienen, sofern deren Neutralität und Verschwiegenheit sichergestellt sind. <sup>4</sup>Sie übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der ihr von Vertragsparteien oder deren Erfüllungsgehilfen übermittelten Daten.
- (2) Die D-TIX GmbH & Co. KG stellt ein Verzeichnis aller in Deutschland vergebener Postleitzahlen einschließlich deren Zuordnung zu den Ländern und Vertragsparteien auf und hält dieses aktuell.
- (3) Die D-TIX GmbH & Co. KG stellt nach Ablauf eines Kalenderjahres den meldenden Stellen eine Übersicht über die jeweils gemeldete Zahl von Verkäufen zur Verfügung.
- (4) Die D-TIX GmbH & Co. KG übermittelt die Zahlungsanweisungen den gemäß § 8 bestimmten Teilnehmern an der bundesweiten Einnahmenaufteilung.
- (5) <sup>1</sup>Jeder Vertragspartei und jedem Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung steht gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG für ihre Ansprüche aus der bundesweiten Einnahmenaufteilung ein Anspruch auf Nachprüfung von Monatsabrechnungen oder Zahlungsanweisungen zu, der innerhalb von drei Wochen nach Zugang geltend gemacht werden kann. <sup>2</sup>Die Nachprüfung erstreckt sich auf alle Tatsachen und Unterlagen, die die

Berechnung zu zahlender oder zu erhaltender Beträge belegen, sofern diese nicht vertraulich sind.

- (6) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG ist verpflichtet, die Jahresabrechnung und die Durchführung der Einnahmenaufteilung nach den vertraglichen Regeln durch eine Steuerberaterin oder einen Steuerberater, eine Wirtschaftsprüferin oder einen Wirtschaftsprüfer oder eine Steuerberatungs- oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüfen und testieren zu lassen sowie das Testat allen Vertragsparteien und Teilnehmern an der Einnahmenaufteilung zugänglich zu machen. <sup>2</sup>Diese Verpflichtung gilt auch dann, soweit Funktionen der Bundesclearingstelle durch einen Dienstleister wahrgenommen werden. <sup>3</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG hat Dienstleister zu verpflichten, eine Prüfung zu ermöglichen und zu unterstützen.
- (7) Die von der D-TIX GmbH & Co. KG nach diesem Vertrag für die Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung erstellten steuerrelevanten Unterlagen sind entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu archivieren.
- (8) Für Schäden aus fehlerhaften oder nicht bereitgestellten Abrechnungen der D-TIX GmbH & Co. KG haftet die D-TIX GmbH & Co. KG, sofern sie diesbezüglich ein Verschulden trifft; Abs. 1 Satz 4 bleibt unberührt.

## **§ 20**

### **Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien, meldenden Stellen, übrigen Beteiligten**

- (1) <sup>1</sup>Jede übrige Vertragspartei teilt der D-TIX GmbH & Co. KG als Bundesclearingstelle innerhalb von zwei Wochen nach Abschluss dieses Vertrages mit, wer für sie die Funktion der meldenden Stelle übernimmt oder für welche Verkehrsunternehmen sie die Funktion der meldenden Stelle übernehmen. <sup>2</sup>Mitzuteilen ist auch eine konkrete Ansprechpartnerin oder ein konkreter Ansprechpartner und deren oder dessen Kontaktdaten (E-Mail-Adresse und Telefonnummer). <sup>3</sup>Die meldende Stelle muss einen Informationsaustausch

auch bei Abwesenheit der Ansprechpartnerin oder des Ansprechpartners gewährleisten.

- (2) Die Benennung einer meldenden Stelle, bei der es sich nicht um die Vertragspartei selbst handelt, lässt die vertraglichen Pflichten der Vertragspartei unberührt.
- (3) Die D-TIX GmbH & Co. KG arbeitet mit den übrigen Vertragsparteien und Beteiligten vertrauensvoll und konstruktiv im Sinne einer reibungslosen Funktion des Gesamtsystems der Einnahmenaufteilung zusammen.
- (4) Die D-TIX GmbH & Co. KG kann im Rahmen einer separaten Beauftragung mit der Aufgabe einer Landes- oder Tariforganisations-Clearingstelle betraut werden.

## **FÜNFTER TEIL – ENTSCHEIDUNGSBEFUGNISSE**

### **§ 21**

#### **Gesellschafterversammlung der D-TIX GmbH & Co. KG**

- (1) Der Gesellschafterversammlung der D-TIX GmbH & Co. KG wird die Zuständigkeit für die Entscheidung über folgende Sachverhalte übertragen:
  - (a) die Zuordnung der Kosten einer erneuten Berechnung (§ 13),
  - (b) den Ausschluss einer Vertragspartei (§ 26).
- (2) <sup>1</sup>Die Gesellschafterversammlung entscheidet durch Beschluss nach den Vorschriften des Gesellschaftsvertrages. <sup>2</sup>Sie kann im Rahmen einer von ihr zu beschließenden Geschäftsordnung die Zuständigkeit für einzelne in Abs. 1 bezeichnete Angelegenheiten auf den Aufsichtsrat der D-TIX GmbH & Co. KG oder andere Gremien übertragen.



- (3) Die Geschäftsführung der D-TIX GmbH & Co. KG informiert die übrigen Vertragsparteien unverzüglich über Beschlüsse der Gesellschafterversammlung in den unter Abs. 1 genannten Angelegenheiten oder über eine Geschäftsordnung gemäß Abs. 2.

## SECHSTER TEIL – VERPFLICHTUNGEN DER VERTRAGSPARTEIEN

### § 22

#### Verpflichtungen der Vertragsparteien

<sup>1</sup>Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen sind verpflichtet,

- (a) D-Tickets nur gemäß den durch § 4 vorgegebenen Standards auszugeben und zu kontrollieren,
- (b) die Meldung gemäß § 10 in Verbindung mit Anlage 10 monatlich bis zu den in **Anlage zu § 10** genannten Zeitpunkten elektronisch nach den Vorgaben der D-TIX GmbH & Co. KG abzugeben,
- (c) die Zahlungsaufforderungen fristgemäß umzusetzen (§ 14 Abs. 2),
- (d) nach Erhalt der Übersicht gemäß § 19 Abs. 3 unverzüglich einen Abgleich der Daten vorzunehmen und die D-TIX GmbH & Co. KG über das Ergebnis zu unterrichten,
- (e) nicht vertragsgemäße Datenmeldungen innerhalb der in § 10 Abs. 1 genannten Frist zu korrigieren,
- (f) gemäß § 12 ordnungsgemäße Testate vorzulegen oder für eine Vorlage zu sorgen,

oder die Erfüllung der vorgenannten Verpflichtungen durch die von ihnen vertretenen Verkehrsunternehmen sicherzustellen.<sup>2</sup>Diese Mitwirkungspflichten der Vertragsparteien haben für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Vertrages entscheidende Bedeutung.

## **§ 23**

### **Haftung**

<sup>1</sup>Die Vertragsparteien haften gegenüber den übrigen Vertragsparteien für Schäden, die durch eine schuldhafte Verletzung von Pflichten durch sie selbst, durch ein von ihnen vertretenes Verkehrsunternehmen oder einen durch sie eingeschalteten Dritten entstehen. <sup>2</sup>Im Falle einfacher Fahrlässigkeit ist die Haftung auf vertragstypische und vorhersehbare Schäden beschränkt, wenn eine Pflicht verletzt wird, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrages erst ermöglicht und auf deren Einhaltung die anderen Vertragsparteien regelmäßig vertrauen dürfen. <sup>3</sup>Die vorstehende Haftungsbeschränkung gilt nicht für Schäden, die infolge einer Verletzung der Rechtsgüter Leben, Körper oder Gesundheit entstanden sind. <sup>4</sup>Nach Beendigung des Vertrages gilt die Haftung so lange fort, wie noch nachlaufende Verpflichtungen im Rahmen der Abwicklung bestehen.

## **SIEBTER TEIL – INKRAFTTRETEN, ÄNDERUNG UND BEENDIGUNG DES VERTRAGES**

### **§ 24**

#### **Inkrafttreten, Laufzeit**

- (1) <sup>1</sup>Dieser Vertrag tritt – gegebenenfalls rückwirkend – mit Wirkung zum 1. Januar 2025 in Kraft. <sup>2</sup>Die Umsetzung von § 9 dieses Vertrages erfolgt erst nach einem Beschluss der Konferenz der Verkehrsminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (Verkehrsministerkonferenz), die Stufe 2 der Einnahmenaufteilung aus dem D-Ticket umzusetzen. <sup>3</sup>Die Umsetzung erfolgt rückwirkend zum 1. Januar 2025, sofern die Verkehrsministerkonferenz nichts anderes beschließt. <sup>4</sup>Im Falle einer rückwirkenden Inkraftsetzung sind die Zahlungsfristen angemessen anzupassen.
- (2) <sup>1</sup>Ein Verkehrsunternehmen wird unabhängig davon, ob es selbst Vertragspartei ist oder durch eine Tariforganisation vertreten wird, bezüglich der jeweiligen Beförderungsleistung durch diesen Vertrag erst zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen verpflichtet, wenn
- (a) ihm durch den oder die jeweils zuständigen Aufgabenträger die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anwendung und Anerkennung des D-Tickets auferlegt worden ist und ihm dafür ein Ausgleich entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie gegen den oder die Aufgabenträger zusteht und
  - (b) Regelungen einer einzubeziehenden Tariforganisation zum Umgang mit Einnahmen aus dem D-Ticket dem Inhalt dieses Vertrages nicht entgegenstehen oder bis zum 30. April 2025 keine Harmonisierung der Regelungen umgesetzt worden ist.

<sup>2</sup>An diesem Vertrag beteiligte Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen sind verpflichtet, der D-TIX GmbH & CO. KG unverzüglich mitzuteilen, dass eine der in Satz 1 genannten Bedingungen eingetreten ist.

- (3) Verkehrsunternehmen, Tariforganisationen und sonstige Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung werden durch diesen Vertrag weiterhin erst zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen verpflichtet, wenn von der Finanzverwaltung die positive Rückmeldung vorliegt, dass Abschnitt 12.14 Abs. 4 Umsatzsteueranwendungserlass der unmittelbaren Teilnahme von Verbänden und der in § 8 Abs. 2 und 3 benannten Teilnehmer an dem Vertrag nicht entgegensteht.
- (4) <sup>1</sup>Sofern dieser Vertrag auf den Zeitpunkt des jeweiligen Abschlusses dieses Vertrages Bezug nimmt (§§ 3 Abs. 2, 7 Abs. 1, 20 Abs. 1), gelten die entsprechenden Verpflichtungen für das beitretende Verkehrsunternehmen oder die beitretende Tariforganisation abweichend von Abs. 1 und unabhängig von Abs. 2 und 3 bereits ab Unterzeichnung des Vertrages, wenn dies der frühere Zeitpunkt ist. <sup>2</sup>Sofern in diesem Vertrag enthaltene Fristen zum Zeitpunkt des Bedingungseintritts bereits abgelaufen sind, tritt an deren Stelle die Regelung, dass die entsprechende Frist erst ab dem Eintritt der Bedingungen des Abs. 2 und 3 zu laufen beginnt.
- (5) <sup>1</sup>Dieser Vertrag tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2025 außer Kraft. <sup>2</sup>Ausgenommen hiervon sind die notwendigen Abrechnungen zum Abschluss der bundesweiten Einnahmenaufteilung des Jahres 2025 und die etwaige Rechtsverfolgung von Zahlungsausfällen.

## **§ 25**

### **Eintritt in den Vertrag**

- (1) Einen Anspruch auf Eintritt in diesen Vertrag kann geltend machen, wer taugliche Vertragspartei im Sinne des § 3 und nicht bereits hinsichtlich der betroffenen Beförderungsleistung durch eine Vertragspartei vertreten ist.

- (2) <sup>1</sup>Der Eintritt wird durch Unterzeichnung des vollständigen Vertragsdokuments in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung und die textförmliche Angabe, für welche Beförderungsleistungen der Eintritt erfolgt, erklärt. <sup>2</sup>Die Vertragsparteien erklären hiermit ihre unbedingte und unwiderrufliche Zustimmung zum Eintritt weiterer Vertragsparteien, die die Voraussetzungen des Abs. 1 erfüllen.
- (3) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG aktualisiert die als **Anlage zu § 25** zum Vertrag zu nehmende Übersicht aller an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen und übermittelt sie diesen nach jeder Änderung. <sup>2</sup>Die Übermittlung kann dadurch ersetzt werden, dass die Übersicht über das Internet zum Abruf bereitgestellt wird.

## § 26

### Ausschluss vom Vertrag

- (1) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG kann eine Vertragspartei aufgrund Beschlusses der Gesellschafterversammlung im Einvernehmen mit dem „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ von diesem Vertrag ausschließen. <sup>2</sup>Das Vertragsverhältnis bleibt dabei in Bezug auf das Verhältnis aller anderen Vertragsparteien zueinander unberührt. <sup>3</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG handelt bei der Abgabe dieser Erklärung lediglich im Namen der übrigen an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen; mögliche Ansprüche der ausgeschlossenen Vertragspartei sind ungeachtet dessen gegen die übrigen an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen zu richten.
- (2) <sup>1</sup>Bei Vorliegen eines sachlichen Grundes kann der Ausschluss auf eine von einer Vertragspartei erbrachte Beförderungsleistung beschränkt werden. <sup>2</sup>Das Vertragsverhältnis bleibt dabei in Bezug auf das Verhältnis der Vertragsparteien zueinander im Übrigen unberührt.

- (3) Der Ausschluss ist zulässig, wenn die Vertragspartei trotz Abmahnung durch die D-TIX GmbH & Co. KG ihren Verpflichtungen aus diesem Vertrag nicht oder nicht ordnungsgemäß nachkommt.
- (4) <sup>1</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG erklärt den Ausschluss gegenüber der betroffenen Vertragspartei; er wird eine Woche nach Zugang wirksam. <sup>2</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt den Ausschluss der betroffenen Vertragspartei und allen übrigen Vertragsparteien unverzüglich mit.

## **§ 27**

### **Kündigung, sonstige Beendigung**

- (1) Die ordentliche Kündigung des Vertrages ist ausgeschlossen.
- (2) <sup>1</sup>Das Recht zur fristlosen Kündigung des Vertrages aus wichtigem Grund bleibt unberührt. <sup>2</sup>Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn die in Satz 1 der Präambel genannten Voraussetzungen des Vertragsschlusses entfallen.
- (3) <sup>1</sup>Kündigungen sind in Schriftform an die D-TIX GmbH & Co. KG zu richten, der alle Vertragsparteien hiermit insofern Empfangszuständigkeit verleihen. <sup>2</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt die Kündigung allen übrigen Vertragsparteien unverzüglich mit.
- (4) <sup>1</sup>Der Vertrag endet mit Wirkung für eine Vertragspartei, ohne dass es einer Kündigung bedürfte, wenn sie ihre Eigenschaft als taugliche Vertragspartei im Sinne des § 3 einbüßt. <sup>2</sup>Die Vertragspartei hat den bevorstehenden Eintritt dieses Falles der D-TIX GmbH & Co. KG unverzüglich mitzuteilen. <sup>3</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt den Wegfall allen übrigen Vertragsparteien unverzüglich mit.

## **§ 28**

### **Ausscheiden einer Vertragspartei, Ablauf der Vertragsdauer**

Scheidet eine Vertragspartei, gleich aus welchem Grund, aus diesem Vertragsverhältnis aus oder ist die Vertragslaufzeit abgelaufen, findet die Abrechnung der abschließenden Ansprüche aus diesem Vertrag nach dem regulären Verfahren, gegebenenfalls also nach dem Ausscheiden statt.

## **ACHTER TEIL – SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

## **§ 29**

### **Gerichtsstand**

Gerichtsstand für alle Streitigkeiten aus diesem Vertrag ist der Unternehmenssitz der D-TIX GmbH & Co. KG.

## **§ 30**

### **Salvatorische Klausel**

<sup>1</sup>Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages ganz oder teilweise unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, oder sollte sich in diesem Vertrag eine Lücke befinden, so soll hierdurch die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen nicht berührt werden. <sup>2</sup>Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung ist eine solche wirksame Bestimmung zu vereinbaren, welche dem Sinn und Zweck der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung entspricht. <sup>3</sup>Im Falle einer Lücke ist diejenige Bestimmung zu vereinbaren, die dem entspricht, was nach Sinn und Zweck dieses Vertrages vereinbart worden wäre, hätte man die Angelegenheit von vornherein bedacht. <sup>4</sup>Dies gilt auch dann, wenn die Unwirksamkeit oder Undurchführbarkeit einer Bestimmung auf einem in diesem Vertrag normierten Maß

der Leistung oder Zeit beruht; in solchen Fällen ist ein dem Gewollten möglichst nahekommendes, rechtlich zulässiges Maß der Leistung oder Zeit anstelle des Vereinbarten zu vereinbaren.

### § 31

#### Behördliche Genehmigung

<sup>1</sup>Dieser Vertrag bedarf zu seiner Wirksamkeit der Anmeldung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (§§ 8 Abs. 3b Satz 2 PBefG, 12 Abs. 7 Satz 2 AEG). <sup>2</sup>Die Anmeldung wird durch die D-TIX GmbH & Co. KG vorgenommen.

#### VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage zu § 4 Abs. 4	Vertriebsanreiz
Anlage zu § 6	Aufteilung der Vorabzuscheidung gemäß § 6
Anlage 1 zu § 8 Abs. 2	Übertragungserklärung einer Vertragspartei
Anlage 2 zu § 8 Abs. 2	Einverständnis- und Freistellungserklärung eines Bundeslandes, einer landeseigenen Stelle, eines Aufgabenträgers oder einer Verbundorganisation
Anlage zu § 8 Abs. 3	Übertragungs- und Freistellungserklärung eines Bundeslandes
Anlage zu § 10	Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung
Anlage zu § 12	Vorlage Testat
Anlage zu § 25	Verzeichnis aller Vertragsparteien



# Anlage zu § 4 Abs. 4

## Vertriebsanreiz

- (1) Der Vertriebsanreiz steht dem Verkehrsunternehmen zu, das das D-Ticket verkauft hat. Etwaige Verpflichtungen dieses Unternehmens in anderen Verträgen, den Vertriebsanreiz ganz oder teilweise an Dritte auszukehren, bleiben davon unberührt.
- (2) Der Vertriebsanreiz ist als Einbehalt vom Verkaufspreis durch die ausgebende Stelle ausgestaltet. Bedient sich die Vertragspartei gemäß Zf.1 beim Vertrieb des D-Tickets eines Dritten, so obliegt es ihr, den Vertriebsanreiz von diesem Dritten zu erhalten.
- (3) Der Vertriebsanreiz auf Basis der hier angenommenen Grenzkosten beträgt netto (ohne Mehrwertsteuer):
  - a. 1,94 € je „D-Ticket Job“ und Monat.
  - b. 1,34 € je „D-Ticket Semester“ und Monat.
  - c. 2,72 € je sonstigem D-Ticket und Monat.

Der Vertriebsanreiz wird je Ticket zzgl. Umsatzsteuer von den Brutto-Fahrgeldeinnahmen in Abzug gebracht. Die verbleibenden Brutto-Fahrgeldeinnahmen sind für den Verlustausgleich entsprechend der Musterrichtlinie in Nettobeträge umzurechnen. Die Parteien gehen davon aus, dass der Vertriebsanreiz nicht gesondert als Vertriebsleistung, sondern als einheitliche Personenbeförderungsleistung mit z.Zt. 7% bzw. dem ermäßigten Umsatzsteuersatz besteuert werden darf.

Sollte das Verkehrsunternehmen den Vertriebsanreiz als gesonderte Vertriebsleistung mit dem Regelsteuersatz (z.Zt. 19% Steuersatz) versteuern müssen, erhöht sich insoweit der Bruttovergütungsanspruch bei identischem Nettobetrag (wie unter a., b., c.) um die gesetzliche Umsatzsteuer (zzgl. 19%). Für diesen Fall führt das Verkehrsunternehmen einen Nachweis, dass es aus rechtlichen Gründen verpflichtet ist, die Vertriebsleistung gesondert mit dem regulären Steuersatz zu versteuern. Dieser ist durch eine entsprechende Auskunft der Finanzverwaltung zu führen (z.B. Schreiben der Finanzverwaltung, Hinweis der Veranlagungsstelle oder der Betriebsprüfung), der bei der D-Tix GmbH & Co KG eingereicht wird. Die D-Tix GmbH & Co KG bestätigt das Vorliegen des Nachweises und erstellt daraufhin EAV-Korrekturabrechnungen. Ist die Vertriebsleistung rückwirkend gesondert zu versteuern, sind von der D-Tix GmbH & Co KG die umsatzsteuerlich notwendigen Anpassungen der Datenmeldungen und Abrechnungen auch für zurückliegende Zeiträume zu erstellen (Korrekturen). Dies umfasst auch die

Erstellung von Rechnungen i.S. des Umsatzsteuerrechts zur Sicherstellung des Vorsteuerabzugs beim Empfänger der Vertriebsleistung.

- (4) Es ist vorgesehen, Zf.3 im Laufe des Jahres 2025 um eine Regelung für an Schüler etc. ausgegebene D-Tickets zu ergänzen.
- (5) Dieser Vertriebsanreiz ist identisch mit in Ziffer 5.4.1.2 der „*Musterrichtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln vom 7. Oktober 2024*“ benannten Vertriebsanreiz. Die Regelungen in Ziffer 5.4.5 der Musterrichtlinie (betreffend „mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedener oder ersparter Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments“) bleiben unberührt.

---

## Anlage zu § 6

### Aufteilung der Vorabzuscheidung gemäß § 6

### Befüllung und Entleerung der 17. Schublade

#### 1. Grundsätzliches

Es wird die (Fremd)-Nutzung eines vorhandenen D-Tickets für touristisch induzierte Reisen außerhalb des Wohnortbundeslandes beachtet. Dieses ist für große und attraktive Städte (z.B. Berlin, Köln, München, Frankfurt) sowie für Urlaubsregionen (z.B. Allgäu, Mecklenburg-Vorpommern) von Bedeutung.

Es wird ein Ansatz für eine Berücksichtigung dieses Sachverhaltes unter Auswertung von Übernachtungszahlen und Verkehrsleistungsdaten im ÖPNV aus statistischen Datenquellen umgesetzt. Diese liegen differenziert vom Statistischen Bundesamt vor:

- Übernachtungszahlen: Statistisches Bundesamt – Destatis, Tabelle 45412 – 0021 (nur mit Wohnsitz im Inland) 2019
- Beförderungs- und Fahrleistungen: Statistische Bundesamt – Destatis Tabelle: 46181-0012 2019
- Einwohnerzahlen – Destatis 12411 – 0012 2019

Ein weiterer Parameter für die folgenden Berechnungen ist die Luftlinie-Entfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der einzelnen Bundesländer.

Hinweis: In den vorliegenden Berechnungen wurden die statistischen Daten des Jahres 2019 verwendet, da diese den letzten Stand ohne Corona-Auswirkungen repräsentieren und somit ein potenziell repräsentatives Jahr abbilden.

#### 2. Verfahren

Die Fremdnutzung wird mithilfe eines Berechnungsansatzes basierend auf der Zuordnung der Verkäufe anhand der Postleitzahl zum Wohnort/Schulstandort/Arbeitsstätten-Bundesland innerhalb des Clearingprozesses berücksichtigt. Hierzu werden die einem Bundesland über die Postleitzahl zugeordneten Einnahmen prozentual in einen Basisanteil für das Wohnortbundesland und einen Fremdnutzeranteil (siehe 2.1) aufgeteilt, wobei der Fremdnutzeranteil anschließend über einen vereinfachten Gravitationsansatz (siehe 2.2) auf die anderen Bundesländer aufgeteilt wird.

##### 2.1. Bemessung des Fremdnutzeranteils (Befüllung der 17. Schublade)

Innerhalb der Verfahrensentwicklung hat sich das Bild der Zuordnung der Einnahmen in Schubladen je Bundesland über die Postleitzahl etabliert. Im Anschluss an die Zuordnung der Einnahmen in die 16 Bundeslandschubladen erfolgt eine Abspaltung des Fremdnutzeranteils

und Zuordnung in die s.g. 17. Schublade. Diese 17. Schublade beinhaltet wiederum 16 Fächer, jeweils für jedes Bundesland, in die die abgespaltenen Anteile zugeordnet werden.

Für die Befüllung der 17. Schublade wird ein Abzugswert je Bundesland von **3%** der über die Postleitzahl zugeordneten Brutto-Fahrgeldeinnahmen angesetzt. Dieser Wert trifft nach Einschätzung der Fachkollegen den Mittelwert aus den jeweiligen Bandbreiten, die in den verschiedenen Verkehrsräumen aufgezeigt wurden.

## 2.2. Verteilen der Fremdnutzeranteile (Entleeren der 17. Schublade)

Der Gravitationsansatz ist ein Modell, das verwendet wird, um den Verkehr zwischen zwei Orten abzuschätzen. Es basiert auf der Annahme, dass die Anziehungskraft zwischen zwei Orten proportional zu ihrer Masse (hier Übernachtungszahlen) und proportional zur Entfernung (hier Luftlinienentfernung) zwischen ihnen ist. Es wird häufig im Verkehrswesen verwendet, um Prognosen für die Verkehrsbelastung zwischen Städten, Räumen oder Regionen zu erstellen. Es soll hier verwendet werden, da es einen guten Kompromiss zwischen Einzelfallgerechtigkeit des Ergebnisses und Handhabbarkeit des Berechnungsansatzes darstellt.

Ausgehend vom Wohnortbundesland werden die Luftlinienentfernungen (l) zu den anderen Räumen ermittelt. Als Maß der Masse der einzelnen Räume werden die Übernachtungszahlen korrigiert um die ÖPNV-Nutzung herangezogen.

Innerhalb des Verfahrens wird zudem angenommen, dass relevante Verkehre mit dem D-Ticket im ÖPNV nur bis zu einer Entfernung von 200 km stattfinden. Anreisen zum Urlaubsort größer 200 km werden üblicherweise sehr selten mit dem ÖPNV unternommen, diese Urlaubsfahrten werden wegen der resultierenden Fahrten vor Ort dennoch vom Modell berücksichtigt. Daher wird das hier verwendete Modell begrenzt auf 200km, darüber hinaus entfaltet die Luftlinienentfernung keine weitere Wirkung. Aus dieser Festlegung heraus werden Anteile für etwaigen Transit (durchfahren eines dritten Bundeslandes) auch nur im Falle einer Luftlinienentfernung bis 200 km abgespalten. Die nachfolgende Skizze zeigt vereinfacht die Wirkweise des Gravitationsansatzes

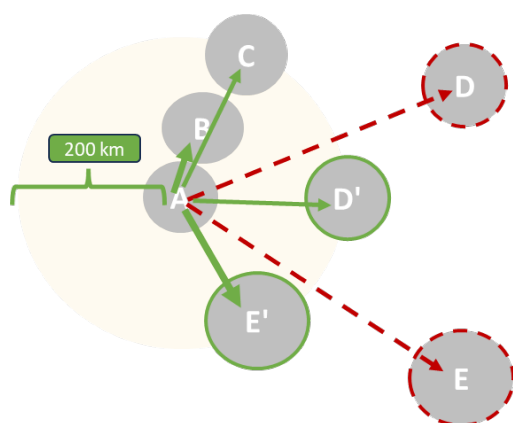


Abb. 1: Vereinfachte Darstellung des Gravitationsansatzes ausgehend vom Wohnortbundesland A zu den Bundesländern B, C, D und E.

Die Luftlinienentfernung zwischen Bundesland A und Bundesland C beträgt weniger als 200 km, so dass entsprechende Anteile für den Transit auf Bundesland B entfallen würden. Dementgegen beträgt die Entfernung zwischen den Bundesländern A und Bundesland D bzw. E

mehr als 200 km, so dass in den weiteren Berechnungsschritten mit einer Luftlinienentfernung von 201 km gerechnet wird.

### 2.3. Parameter

Der hier gewählte vereinfachte Gravitationsansatz basiert auf den Parametern **Luftlinienentfernung** zwischen den Bundesländern und ÖPNV-relevanten **Übernachtungszahlen**, um die Verteilung des Verkehrs zwischen den Bundesländern zu abzuschätzen.

#### 2.3.1. Luftlinienentfernung

Da kein amtliches Verzeichnis der geografischen Mittelpunkte der Bundesländer zu Verfügung steht und die in Internet verfügbaren Mittelpunkte nach unterschiedlichen Verfahren ermittelt wurden, wurde für die weiteren Berechnungen Koordinaten der Mittelpunkte je Bundesland nach dem folgenden Verfahren ermittelt:

1. Zunächst werden für alle Bundesländer die Grenzlinien als Polygon in einem geography-Objekt hinterlegt
2. Im Anschluss wurden diese geography-Objekte in Geometrie-Objekt umgewandelt, um
3. Mithilfe der STEnvelope()-Funktion den minimalen Begrenzungsrahmen des Geometrie-Objektes zu erhalten.
4. Die Koordinaten der Mittelpunkte des so erhaltenen minimalen Bezugsrahmens werden als geografische Mittelpunkte der einzelnen Bundesländer weiterverwendet.

Für die Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg liefert dieses Vorgehen keine erwartungstreuen Ergebnisse, da die Hochseeinseln Helgoland bzw. Neuwerk ebenfalls Gegenstand des geography-Objektes und somit des entsprechenden Polygons sind. Dadurch weichen die ermittelten Mittelpunkte stärker von den üblich genannten Mittelpunkten (z.B. Wikipedia) ab. Es werden daher bei diesen Bundesländern die in Wikipedia benannten Mittelpunkte angewendet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Koordinaten der Bundesländer:

Bundesland	Ermittelte Koordinaten	Nahe gelegener Ort	gesetzte Koordinate	Bemerkung
Berlin	52.50705547361663150, 13.42440125070877954	Kreuzberg		
Hamburg	53.57332745211545699, 9.88465212310966734	Altona	53.568889, 10.028889	Hamburg-Uhlenhorst lt. Wiki
Bremen	53.31083314628028091, 8.73625773735765421	Osterholz-Scharmbeck		
Bayern	48.94274322675611444, 11.40775515186181543	Kipfenberg		
Nordrhein-Westfalen	51.44097554333060884, 7.66386435992780868	Hennen		
Schleswig-Holstein	54.22138251110386165, 9.59099612846332050	Hörsten	54.185556, 9.822222	Nähe Nortorf, lt. Wiki
Niedersachsen	52.61951556161692878, 9.12593708274344628	Binnen		
Hessen	50.53269373245102258, 9.00430975195955519	Laubach		
Mecklenburg-Vorpommern	53.91280429918639783, 12.50302694490865640	Prebberede		
Brandenburg	52.47177425258266936, 13.01571686084917800	Fahrland		
Sachsen-Anhalt	51.99721425744918690, 11.87414930324810669	Barby		
Baden-Württemberg	48.67155463525678272, 9.00366927855606569	Böblingen		
Saarland	49.37685812559524123, 6.88036023516248818	Lebach		
Rheinland-Pfalz	49.96062245783529931, 7.31035612829493608	Bärenbach		
Thüringen	50.93514779834607253, 11.26554550549731992	Bad Berka		
Sachsen	50.93898546212631828, 13.45663911350456843	Tharandt		

Abb. 2: Koordinaten der berechneten bzw. gesetzten geografischen Mittelpunkte der Bundesländer

Anhand der zuvor ermittelten Koordinaten kann im Anschluss wieder Mithilfe von SQL-Funktionen die Luftlinienentfernung zwischen den jeweiligen Mittelpunkten der Bundesländer

ermittelt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die so ermittelten Luftlinienentfernungen in Kilometern:

Luftlinienentfernung in km		Nach Bundesland															
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN
Von Bundesland	BE		257	328	421	413	304	292	377	168	28	120	529	577	512	230	174
	HH	257		91	524	286	70	122	345	168	235	215	550	515	443	305	375
	HB	328	91		521	221	121	81	310	258	303	258	516	456	386	316	417
	BY	421	524	521		386	594	439	248	558	409	341	179	334	318	222	266
	NW	413	286	221	386		338	165	138	427	385	297	323	236	167	258	409
	SH	304	70	121	594	338		180	410	178	286	280	616	572	501	375	437
	NI	292	122	81	439	165	180		232	267	264	200	439	394	322	239	352
	HE	377	345	310	248	138	410	232		446	352	258	207	199	137	166	317
	MV	168	168	258	558	427	178	267	446		164	217	632	637	566	342	337
	BB	28	235	303	409	385	286	264	352	164		94	509	552	487	209	173
	ST	120	215	258	341	297	280	200	258	217	94		423	458	392	126	161
	BW	529	550	516	179	323	616	439	207	632	509	423		174	189	300	408
	SL	577	515	456	334	236	572	394	199	637	552	458	174		72	358	501
	RP	512	443	386	318	167	501	322	137	566	487	392	189	72		301	450
	TH	230	305	316	222	258	375	239	166	342	209	126	300	358	301		154
	SN	174	375	417	266	409	437	352	317	337	173	161	408	501	450	154	

\* in grün markiert sind potentielle Transitrelationen

Abb. 3: Tabelle der Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Bundesländer

### 2.3.2. Übernachtungszahlen (ÖPNV-relevant)

Als weiterer Parameter für den vereinfachten Gravitationsansatz werden die vom Statistischen Bundesamt vorgehaltenen Übernachtungszahlen je Bundesland herangezogen. Die Übernachtungszahlen werden anhand von weiteren statistischen Beförderungs- und Fahrleistungsdaten um die ÖPNV-Nutzung vor Ort korrigiert, um so ÖPNV-relevante Übernachtungszahlen zu erhalten, welche die unterschiedliche Nutzungsintensität des ÖPNV in den einzelnen Bundesländern erwartungstreuer abbildet. Da in der Diskussion bzgl. der Abbildung über einen Personen oder Personenkilometer basierten Ansatz kein Konsens erzielt wurde, wird für die Stufe 2 eine Mittelwertbetrachtung der beiden Ansätze verwendet.

Vorgehensweise zur Bestimmung der Masse eines Bundeslandes anhand der ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen:

1. Ausgangsbasis sind Daten des Statistischen Bundesamtes zu den:
  - (1) Übernachtungszahlen je Bundesland
    - Destatis-Tabelle Tabelle 45412 – 0021 nur Übernachtungsgäste mit einem Wohnsitz innerhalb von Deutschland
2. Um nunmehr zu berücksichtigen, dass die ÖPNV-Nutzung in den Bundesländern unterschiedlich ist (speziell in den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen) wird eine Korrektur anhand von Verkehrsleistungsdaten bzw. Einwohnerzahlen aus Destatis vorgenommen
  - (1) Einwohnerzahlen → Destatis-Tabelle 12411 – 0012
  - (2) Verkehrsleistungsdaten ÖPNV → Destatis-Tabelle 4618 – 0012

3. Ableiten eines Korrekturfaktors aus 2., der auf die Übernachtungszahlen angewendet wird zur Bestimmung der ÖPNV relevanten Übernachtungszahlen

- (1) Das Verhältnis von PKM zur Einwohnerzahl → Berücksichtigung Reiseweite
- (2) Das Verhältnis von PKM zu Fahrzeugkilometern (Fz. km) → Berücksichtigung Fahrgastmenge
- (3) Für die weiteren Berechnungen wird der Mittelwert aus 3.1 und 3.2 angewendet

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ermittlung der Gewichtungsfaktoren (Hinweis: In den weiteren Berechnungen wird immer mit dem relativen Anteil eines Bundeslandes und nicht den absoluten Zahlen gerechnet.)

Schritt 1: Ermitteln eines auf 1 skalierten Faktors für die Bewertung der Übernachtungszahlen zum einen für den PKM-Ansatz und zum anderen für den P-Ansatz

Bundesland	Einwohner	Anteil	PKM ÖPNV	Anteil	Fz. km ÖPNV	Anteil	PKM/Einw.	skaliert	PKM/Fz.km	skaliert
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4	Sp.5	Sp.6	Sp.7	Sp.8 (Sp. 5/Sp. 3)	Sp. 9	Sp. 10 (Sp. 5/Sp. 7)	Sp. 11
Baden-Württemberg	11.100.394,0	13,3%	13.606.819.738	12,0%	469.773.670	13,06%	0,9001	0,440	0,920	0,491
Bayern	13.124.737.000	15,8%	18.961.150.469.000	16,7%	592.215.126	16,46%	1,061	0,519	1,017	0,542
Berlin	3.669.491.000	4,4%	10.092.536.684.000	8,9%	170.961.984	4,75%	2,020	0,988	1,875	1,000
Brandenburg	2.521.893.000	3,0%	4.118.824.144.000	3,6%	127.689.104	3,55%	1,199	0,586	1,024	0,546
Bremen	681.202.000	0,8%	1.103.819.877.000	1,0%	27.798.423	0,77%	1,190	0,582	1,261	0,673
Hamburg	1.847.253.000	2,2%	5.144.302.437.000	4,5%	100.282.784	2,79%	2,045	1,000	1,629	0,869
Hessen	6.288.080.000	7,6%	9.466.319.265.000	8,4%	267.980.641	7,45%	1,105	0,541	1,122	0,598
Mecklenburg-Vorpommern	1.608.138.000	1,9%	1.714.594.330.000	1,5%	74.938.761	2,08%	0,783	0,383	0,727	0,388
Niedersachsen	7.993.608.000	9,6%	8.765.047.330.000	7,7%	321.958.889	8,95%	0,805	0,394	0,865	0,461
Nordrhein-Westfalen	17.947.221.000	21,6%	23.242.084.487.000	20,5%	682.907.235	18,98%	0,951	0,465	1,081	0,577
Rheinland-Pfalz	4.093.903.000	4,9%	4.408.043.170.000	3,9%	184.798.234	5,14%	0,791	0,387	0,758	0,404
Saarland	986.887.000	1,2%	800.654.907.000	0,7%	40.765.633	1,13%	0,596	0,291	0,624	0,333
Sachsen	4.071.971.000	4,9%	4.171.579.855.000	3,7%	193.544.525	5,38%	0,752	0,368	0,685	0,365
Sachsen-Anhalt	2.194.782.000	2,6%	2.365.190.413.000	2,1%	121.111.901	3,37%	0,791	0,387	0,620	0,331
Schleswig-Holstein	2.903.773.000	3,5%	3.583.060.981.000	3,2%	124.925.405	3,47%	0,906	0,443	0,911	0,486
Thüringen	2.133.378.000	2,6%	1.716.972.717.000	1,5%	95.482.571	2,65%	0,591	0,289	0,571	0,305
	83.166.711,0	100,0%	113.262.000.804	100%	3.597.134.886	100,00%				

Abb. 4: Skalierte Korrekturfaktoren zu Ermittlung der ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen (Zwischenergebnis)

Schritt 2: Bewerten der Übernachtungszahlen mit dem Mittelwert der skalierten Korrekturfaktoren und ableiten des relativen Anteils je Bundesland (Spalte 8 zeigt das Ergebnis)

Bundesland	KF PKM/Einw.	KF PKM/Fz.KM	KF ÖPNV-Nutzung	Übernachtungen (roh)	ÖPNV relevante Übernachtungen	Anteil vor Korrektur	Anteil nach Korrektur
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4 (Mittelw. Sp. 2 u. Sp. 3)	Sp.5	Sp.6 (Sp. 5 * Sp. 4)	Sp.7	Sp.8
Baden-Württemberg	0,440	0,491	0,465	44.949.229	20.919.650	11,08%	10,16%
Bayern	0,519	0,542	0,531	80.012.343	42.451.544	19,72%	20,62%
Berlin	0,988	1,000	0,994	18.624.853	18.509.661	4,59%	8,99%
Brandenburg	0,586	0,546	0,566	12.914.578	7.315.339	3,18%	3,55%
Bremen	0,582	0,673	0,627	2.282.690	1.431.813	0,56%	0,70%
Hamburg	1,000	0,869	0,934	11.625.802	10.864.074	2,87%	5,28%
Hessen	0,541	0,598	0,569	27.448.876	15.631.635	6,77%	7,59%
Mecklenburg-Vorpommern	0,383	0,388	0,385	33.013.639	12.717.377	8,14%	6,18%
Niedersachsen	0,394	0,461	0,427	42.225.112	18.049.190	10,41%	8,77%
Nordrhein-Westfalen	0,465	0,577	0,521	42.109.065	21.929.225	10,38%	10,65%
Rheinland-Pfalz	0,387	0,404	0,395	17.676.595	6.990.050	4,36%	3,39%
Saarland	0,291	0,333	0,312	2.714.432	846.934	0,67%	0,41%
Sachsen	0,368	0,365	0,366	18.547.620	6.797.490	4,57%	3,30%
Sachsen-Anhalt	0,387	0,331	0,359	8.066.251	2.894.887	1,99%	1,41%
Schleswig-Holstein	0,443	0,486	0,464	33.759.045	15.680.063	8,32%	7,61%
Thüringen	0,289	0,305	0,297	9.723.018	2.885.813	2,40%	1,40%
				405.693.148	205.914.746	100,00%	100,00%

Abb. 5: Anteilswerte der Bundesländer für die ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen



## 2.4. Bestimmung der Anteile je Bundesland

### 2.4.1. Anteilsberechnung

Im Folgenden werden die zuvor ermittelten Parameter wie folgt angewendet:

- Das Wohnortbundesland als Ausgangspunkt zu den jeweils 15 anderen Bundesländern hat keinen Anspruch am eigenen abgespaltenen Fremdnutzeranteil.
- Bestimmung der Gravitation als Quotient aus Masse (ÖPNV-relevante Übernachtungszahl) eines Bundeslandes und Luftlinienentfernung für Luftlinienentfernungen bis einschl. 200 km

$$\begin{aligned}
 P_{Bdl, ab} &= m * \frac{1}{l} \text{ (für } l \leq 200) \\
 P_{Bdl, ab} &= m * \frac{1}{201} \text{ (für } l \geq 201)
 \end{aligned}
 \left. \vphantom{\begin{aligned} P_{Bdl, ab} \\ P_{Bdl, ab} \end{aligned}} \right\} \text{Skaliert auf 100\%}$$

Abb. 6: Formel zur Ermittlung der Gravitationsanteile

- Es wurde festgelegt, dass relevante Verkehre zwischen den Bundesländern nur bis zu einer Entfernung bis einschl. 200 km mit dem D-Ticket durchgeführt werden. Bei höheren Entfernungen wird davon ausgegangen, dass diese mit anderen Tickets oder anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Ab einer Luftlinienentfernung von 201km wird diese innerhalb der Berechnung als konstant angenommen.
- Verteilung des abgespaltenen Fremdnutzeranteils auf die anderen Bundesländer.
- Im Anschluss an die Verteilung nach dem Gravitationsansatz werden die ermittelten Beträge je Relation in einen Zielanteil (90%) – und einen Transitanteil (10%) aufgesplittet. Der Zielanteil wird direkt dem Zielland zugeordnet. Der Transitanteil wird auf die etwaig durchfahrenen Bundesländer (Transit) aufgeteilt. Hierzu werden anhand von verkehrsüblichen Wegen die befahrenen Bundesländer festgestellt.

### Schematische Darstellung

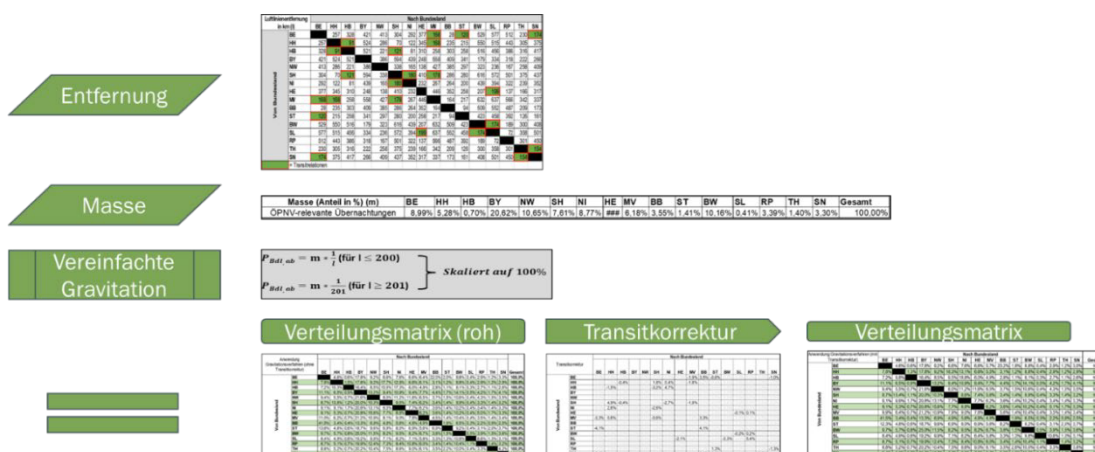




Abb. 7: Schematische Darstellung zur Ermittlung der Verteilungsmatrix

### Ergebnis 1 → Verteilungsmatrix (roh)

Das Ergebnis ist eine Relationstabelle mit entsprechenden Anteilen am Fremdnutzeranteil des Wohnortbundeslandes (ohne Transitkorrektur)

Anwendung Gravitationsverfahren (ohne Transitkorrektur)		Nach Bundesland																Gesamt
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN	
Von Bundesland	BE		4,6%	0,6%	17,8%	9,2%	6,6%	7,6%	6,6%	6,4%	22,0%	2,0%	8,8%	0,4%	2,9%	1,2%	3,3%	100,0%
	HH	7,8%		1,5%	17,8%	9,2%	17,7%	12,9%	6,6%	6,1%	3,1%	1,2%	8,8%	0,4%	2,9%	1,2%	2,9%	100,0%
	HB	7,2%	10,3%		16,4%	8,5%	10,5%	17,3%	6,0%	4,9%	2,8%	1,1%	8,1%	0,3%	2,7%	1,1%	2,6%	100,0%
	BY	11,1%	6,5%	0,9%		13,2%	9,4%	10,9%	9,4%	7,7%	4,4%	1,7%	14,1%	0,5%	4,2%	1,7%	4,1%	100,0%
	NW	9,4%	5,5%	0,7%	21,6%		8,0%	11,2%	11,6%	6,5%	3,7%	1,5%	10,6%	0,4%	4,3%	1,5%	3,5%	100,0%
	SH	8,7%	13,8%	1,2%	20,0%	10,3%		9,5%	7,4%	6,2%	3,4%	1,4%	9,9%	0,4%	3,3%	1,4%	3,2%	100,0%
	NI	9,1%	9,1%	1,7%	20,8%	13,1%	8,5%		7,7%	6,2%	3,6%	1,4%	10,2%	0,4%	3,4%	1,4%	3,3%	100,0%
	HE	9,1%	5,3%	0,7%	20,8%	15,6%	7,7%	8,8%		6,2%	3,6%	1,4%	10,2%	0,4%	5,0%	1,7%	3,3%	100,0%
	MV	11,0%	6,2%	0,7%	21,2%	10,9%	8,1%	9,0%	7,8%		4,5%	1,4%	10,4%	0,4%	3,5%	1,4%	3,4%	100,0%
	BB	41,5%	3,4%	0,4%	13,3%	6,9%	4,9%	5,6%	4,9%	4,9%		1,9%	6,5%	0,3%	2,2%	0,9%	2,5%	100,0%
	ST	13,6%	4,8%	0,6%	18,7%	9,6%	6,9%	8,0%	6,9%	5,6%	6,9%		9,2%	0,4%	3,1%	2,0%	3,7%	100,0%
	BW	9,7%	5,7%	0,8%	25,0%	11,5%	8,2%	9,5%	8,2%	6,7%	3,8%	1,5%		0,5%	3,9%	1,5%	3,6%	100,0%
	SL	8,4%	4,9%	0,6%	19,2%	9,9%	7,1%	8,2%	7,1%	5,8%	3,3%	1,3%	10,9%		8,8%	1,3%	3,1%	100,0%
	RP	8,7%	5,1%	0,7%	19,9%	12,4%	7,3%	8,4%	10,8%	6,0%	3,4%	1,4%	10,4%	1,1%		1,4%	3,2%	100,0%
	TH	8,8%	5,2%	0,7%	20,2%	10,4%	7,5%	8,6%	9,0%	6,1%	3,5%	2,2%	10,0%	0,4%	3,3%		4,2%	100,0%
	SN	10,4%	5,3%	0,7%	20,7%	10,7%	7,7%	8,8%	7,6%	6,2%	4,1%	1,8%	10,2%	0,4%	3,4%	1,8%		100,0%

Abb. 8: Zwischenergebnis der Verteilungsmatrix vor der Berücksichtigung des Transitverkehrs

Interpretation: z.B. erhält das Bundesland MV (Mecklenburg-Vorpommern) 6,4% des Fremdnutzeranteils des Bundeslandes BE (Berlin). Vom Fremdnutzeranteil des Bundeslandes MV (Mecklenburg-Vorpommern) erhält BE (Berlin) 11,0%. Die Werte wurden aufgrund der besseren Darstellung nur mit einer Nachkommastelle angezeigt.

### 2.4.2. Transitkorrektur

Transit bedeutet, dass auf dem Weg vom Wohnortbundesland in eines der anderen 15 Bundesländer, wobei hierbei die Luftlinienentfernung kleiner oder gleich 200km ist, ein anderes Bundesland auf dem verkehrüblichen Weg befahren wird.

Die nachfolgenden Tabellen bzw. Grafik zeigt die ermittelten Transitrelationen

Luftlinienentfernung in km	Nach Bundesland																
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN	
Von Bundesland	BE	257	328	421	413	304	292	377	168	28	120	529	577	512	230	174	
	HH	257		91	524	286	70	122	345	168	235	215	550	515	443	305	375
	HB	328	91		521	221	121	81	310	258	303	258	516	456	386	316	417
	BY	421	524	521		386	594	439	248	558	409	341	179	334	318	222	266
	NW	413	286	221	386		338	165	138	427	385	297	323	236	167	258	409
	SH	304	70	121	594	338		180	410	178	286	280	616	572	501	375	437
	NI	292	122	81	439	165	180		232	267	264	200	439	394	322	239	352
	HE	377	345	310	248	138	410	232		446	352	258	207	199	137	166	317
	MV	168	168	258	558	427	178	267	446		164	217	632	637	566	342	337
	BB	28	235	303	409	385	286	264	352	164		94	509	552	487	209	173
	ST	120	215	258	341	297	280	200	258	217	94		423	458	392	126	161
	BW	529	550	516	179	323	616	439	207	632	509	423		174	189	300	408
	SL	577	515	456	334	236	572	394	199	637	552	458	174		72	358	501
	RP	512	443	386	318	167	501	322	137	566	487	392	189	72		301	450
	TH	230	305	316	222	258	375	239	166	342	209	126	300	358	301		154
	SN	174	375	417	266	409	437	352	317	337	173	161	408	501	450	154	

Abb. 9: Darstellung der ermittelten Transitrelationen

Relation	Transit
Sp. 1	Sp. 2
SH <-> MV	HH
SH <-> NI	HH
SH <-> HB	HH, NI
HB <-> HH	NI
HH <-> MV	SH
MV <-> BE	BB
BE <-> ST	BB
BE <-> SN	BB
SN <-> TH	ST
SL <-> HE	RP
SL <-> BW	RP

Abb. 10: Transitrelationen mit den befahrenen Transitbundesländer

Es wird festgelegt, dass von dem Fremdnutzeranteil, welcher über den Gravitationsansatz auf die anderen Bundesländer verteilt wird, im Falle einer Transitrelation, von diesem Fremdnutzeranteil 10% auf die etwaig befahrenen Transitländer abgespalten werden. Somit würde z.B. bei der Verteilung des Fremdnutzeranteils des Bundeslandes Hamburg (HH) in der Relation mit dem Bundesland Bremen (HB) 10% von dem zu verteilenden Anteil an das Land Niedersachsen gehen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderungen ausgehend vom Wohnortbundesland nach der Transitzkorrektur

Transitzkorrektur		Nach Bundesland															
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN
Von Bundesland	BE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,6%	1,2%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,3%
	HH	0,0%	0,0%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,6%	0,1%	0,0%	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	HB	0,0%	-0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	-1,1%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	BY	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	NW	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	SH	0,0%	1,6%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,9%	0,0%	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	NI	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	HE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	MV	-1,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	BB	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	ST	-1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	BW	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
	SL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	-1,1%	0,0%	1,8%	0,0%	0,0%
	RP	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	TH	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,4%
	SN	-1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%

Abb. 11: Darstellung der Korrekturwerte zur Berücksichtigung des Transits

Interpretation: Durch die Transitzkorrektur sinkt z.B. der Anteil des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern (MV) am Fremdnutzeranteil vom Bundesland Berlin (BE) um 0,6%-Punkte, da das Land Brandenburg (BB) entsprechende Anteile für den Transit erhält. Die Zahlen wurden aufgrund der besseren Darstellung nur mit einer Nachkommastelle angezeigt.

### 2.4.3. Ergebnismatrix

Das Ergebnis der vorherbeschriebenen Schritte ist eine Verteilungsmatrix, die angibt, wie hoch der Anteil der anderen Bundesländer an dem Fremdnutzeranteil des Wohnortbundeslandes ist.

Ergebnis 2 Verteilungsmatrix (mit Transitzkorrektur; auf fünf Nachkommastellen gerundet))

Anwendung Gravitationsverfahren (mit Transitzkorrektur)		Nach Bundesland															Gesamt	
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH		SN
Von Bundesland	BE		4,5620%	0,6010%	17,8280%	9,2100%	6,5850%	7,5800%	6,5650%	5,7510%	23,2270%	1,8330%	8,7860%	0,3560%	2,9360%	1,2120%	2,9680%	100,0000%
	HH	7,7020%		1,1840%	17,6650%	9,1250%	19,3690%	12,5060%	6,5050%	5,6980%	3,0440%	1,2050%	8,7050%	0,3530%	2,9090%	1,2010%	2,8290%	100,0000%
	HB	7,2670%	8,9900%		16,6660%	8,6090%	9,2030%	19,0370%	6,1370%	4,9930%	2,8720%	1,1360%	8,2130%	0,3320%	2,7440%	1,1330%	2,6680%	100,0000%
	BY	11,1480%	6,5430%	0,8620%		13,2080%	9,4440%	10,8710%	9,4150%	7,6590%	4,4060%	1,7440%	14,1480%	0,5100%	4,2100%	1,7380%	4,0940%	100,0000%
	NW	9,4200%	5,5290%	0,7290%	21,6060%		7,9800%	11,1900%	11,5880%	6,4730%	3,7230%	1,4730%	10,6470%	0,4310%	4,2820%	1,4690%	3,4600%	100,0000%
	SH	8,5990%	16,1510%	0,9940%	19,7210%	10,1870%		8,4820%	7,2620%	6,0040%	3,3980%	1,3450%	9,7180%	0,3930%	3,2470%	1,3410%	3,1580%	100,0000%
	NI	9,0890%	9,6490%	1,7450%	20,8450%	13,1170%	7,7380%		7,6760%	6,2450%	3,5920%	1,4290%	10,2720%	0,4160%	3,4320%	1,4170%	3,3380%	100,0000%
	HE	9,0650%	5,3210%	0,7010%	20,7920%	15,6430%	7,6800%	8,8400%		6,2290%	3,5830%	1,4180%	10,2460%	0,3770%	5,0650%	1,7110%	3,3290%	100,0000%
	MV	9,8350%	6,6470%	0,7070%	20,9490%	10,8220%	8,5050%	8,9070%	7,7140%		5,5170%	1,4290%	10,3230%	0,4180%	3,4490%	1,4240%	3,3540%	100,0000%
	BB	41,4930%	3,3930%	0,4470%	13,2570%	6,8480%	4,8970%	5,6360%	4,8810%	4,8670%		1,9330%	6,5330%	0,2650%	2,1830%	0,9010%	2,4660%	100,0000%
	ST	12,2740%	4,7790%	0,6300%	18,6730%	9,6460%	6,8970%	7,9790%	6,8760%	5,5940%	8,2440%		9,2020%	0,3730%	3,0750%	2,0250%	3,7330%	100,0000%
	BW	9,7020%	5,6940%	0,7500%	24,9850%	11,4940%	8,2190%	9,4600%	8,1930%	6,6680%	3,8340%	1,5170%		0,4620%	3,9480%	1,5130%	3,5630%	100,0000%
	SL	8,3760%	4,9160%	0,6480%	19,2090%	9,9230%	7,0950%	8,1670%	6,4300%	5,7550%	3,3100%	1,3100%	9,8410%		10,6380%	1,3060%	3,0760%	100,0000%
	RP	8,6680%	5,0880%	0,6710%	19,8800%	12,3600%	7,3430%	8,4520%	10,7400%	5,9560%	3,4260%	1,3560%	10,4190%	1,1070%		1,3510%	3,1830%	100,0000%
	TH	8,8090%	5,1700%	0,6820%	20,2030%	10,4360%	7,4620%	8,5900%	9,0080%	6,0520%	3,4820%	2,6200%	9,9560%	0,4030%	3,3270%		3,8000%	100,0000%
	SN	9,3980%	5,3050%	0,6990%	20,7310%	10,7090%	7,6570%	8,8140%	7,6340%	6,2100%	5,1950%	1,9490%	10,2160%	0,4140%	3,4140%	1,6550%		100,0000%

Abb. 12: Ergebnismatrix nach Transitzkorrektur

#### 2.4.4. Abrechnung für das Jahr 2025

Die in Kapitel 2.4.3 abgebildete Verteilungsmatrix wird für das Jahr 2025 statisch genutzt, um die Vorabzuscheidungen aufzuteilen. Monatlich werden mit den berechneten und abgebildeten Werten die Vorabzuscheidungen eines Bundeslandes lt. §6 den anderen Bundesländern zugeordnet.

#### 2.4.5. Quellen

Aktuell verfügbare Datenquellen in Destatis (Genesis-Datenbank) – Oktober 2024

Information	Destatis-Tabelle	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Einwohnerdaten	Tabelle: 12411-0012	X	X	X	X	X	-
Übernachtungszahlen	Tabell: 45412-0021	X	X	X	X	X	-
Leistungsdaten	Tabelle: 46181-0012	X	X	X	X	-	-

Abb. 13: Aktueller Stand der berücksichtigten statistischen Datenquellen (Stand 10/2024)

Somit ist das letzte, in allen drei Tabellen mit dem gleichen Bezugsjahr vorhandene und nicht durch die COVID-19 Pandemie verzerrte Jahr, das Jahr 2019. Mit diesem Stand wird die Abrechnung 2025 erstellt.

## Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2

### ANLAGE 1 zu § 8 Abs. 2

#### Übertragungserklärung

Hiermit erklärt das Verkehrsunternehmen/die Tariforganisation

für das Verkehrsunternehmen (nur bei Tariforganisation)

bezüglich der Beförderungsleistung

dass

- ein Bundesland,
- eine landeseigene Stelle mit eigener Rechtspersönlichkeit
- folgende/r Aufgabenträger
- folgende Tariforganisation/en

an seiner/ihrer Stelle an der Einnahmenaufteilung aus dem Deutschlandticket zu den Bedingungen des „Vertrages über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ teilnimmt:

- Nr. 1:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 2:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 3:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 4:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 5:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 6:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 7:  ( % der Einnahmen),

Nr. 8:  ( % der Einnahmen),

Nr. 9:  ( % der Einnahmen),

Nr. 10:  ( % der Einnahmen),

Die Einverständnis- und Freistellungserklärungen der Vorgenannten liegen bei.

, den  2025

Unterschrift/Signatur

Unterschrift/Signatur

Vor- und Nachname

Vor- und Nachname

**Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2**

**ANLAGE 2 zu § 8 Abs. 2**

**Einverständnis- und Freistellungserklärung**

Hiermit erklärt  als

- Bundesland
- landeseigene Stelle mit eigener Rechtspersönlichkeit
- Aufgabenträger
- Tariforganisation
- Verkehrsunternehmen

sein/ihr Einverständnis damit, für

bezüglich der Beförderungsleistung

an der Einnahmenaufteilung aus dem Deutschlandticket zu den Bedingungen des „Vertrages über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ teilzunehmen. Die Vertragsparteien und die übrigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung werden von allen Ansprüchen des/der

aus der Einnahmenaufteilung

freigestellt.

, den

2025

X

X

Unterschrift/Signatur

Unterschrift/Signatur

Vor- und Nachname

Vor- und Nachname

## Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2

### ANLAGE zu § 8 Abs. 3

#### Übertragungs- und Freistellungserklärung

Hiermit erklärt das Bundesland

dass

- es selbst
- folgende landeseigene Stelle mit eigener Rechtspersönlichkeit
- folgende/r Aufgabenträger
- folgende Tariforganisation/en

an Stelle aller innerhalb seiner Landesgrenzen tätigen Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen im Hinblick auf alle innerhalb seiner Landesgrenzen erbrachten Beförderungsleistungen an der Einnahmenaufteilung aus dem Deutschlandticket zu den Bedingungen des „Vertrages über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ teilnimmt:

- Nr. 1:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 2:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 3:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 4:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 5:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 6:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 7:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 8:  ( % der Einnahmen),
- Nr. 9:  ( % der Einnahmen),



Nr. 10:  ( % der Einnahmen),

Die Vertragsparteien und die übrigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmen-  
aufteilung werden von allen Ansprüchen der Vorgenannten aus der Einnahmen-  
aufteilung freigestellt.

Die Nachweise der Zustimmung der Vorgenannten liegen bei.

, den  2025

X \_\_\_\_\_

Unterschrift/Signatur

Vor- und Nachname

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

### Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen und Grundprozess</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Vorgaben für Tariforganisationen zur Meldung von Verkaufsdaten</b> .....	<b>3</b>
2.1	Grundsätzliches zur Verkaufsdatenmeldung .....	3
2.2	Zu meldende Verkaufsinformationen D-Ticket.....	3
2.3	Zu meldende Verkaufs-Informationen Rest-Sortiment .....	4
2.4	Zu meldende Informationen Soll-Einnahmen .....	5
2.5	Zu meldende Informationen Bundeslandverteilung.....	6
<b>3</b>	<b>Vorgaben für Stammdaten zur Abrechnung</b> .....	<b>7</b>
3.1	Grundsätzliches zu notwendigen Stammdatenmeldung.....	7
3.2	Stammdaten zur Zuordnung der Einnahmemeldungen zur ZaSt .....	7
3.3	Stammdaten zur Zuordnung der Erlösansprüche zur ZaSt .....	8

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

### 1 Vorbemerkungen und Grundprozess

Seit Mai 2023 melden Tariforganisationen (TO) in der Stufe 1 der Einnahmeverteilung (EA) des D-Tickets Einnahmen an die Clearingstelle (jetzt D-TIX). Diese Einnahmemeldungen bleiben in der Stufe 2 der Einnahmeverteilung im Wesentlichen unverändert (Ausnahmen davon sind im Text gekennzeichnet).

Der Abrechnungsprozess in der Stufe 2 ist dadurch geprägt, dass unterschiedliche Ebenen (Verkehrsunternehmen (VU), TO, Landesvehikel, ggf. weitere) als sog. Zahlungsausgleichsstelle (ZaSt) fungieren, also Zahlungen erhalten oder entgegennehmen. Die ZaSt sind gleichzusetzen mit den nach den Bestimmungen § 8 Abs 2 und 3 festzulegenden Teilnehmern an der Einnahmeverteilung.

Für den fehlerfreien Ablauf der EA ist es daher notwendig klare Zuordnungen vorzunehmen und an die D-TIX zu übergeben:

- Sofern ein Verkehrsunternehmen (VU) direkt meldet: vom VU an die D-TIX
- Ansonsten vom VU zur TO, die ihre Einnahmen meldet und
- vom VU zur ZaSt, die Zahlungen ausführt

In der nachfolgenden Abbildung sollen die verschiedenen Rollen im Prozess verdeutlicht werden. Es ist nach den Bestimmungen des §10 Abs. 1 festzulegen, wer für die beteiligten Verkehrsunternehmen die Meldungen vornimmt (Meldestelle). In Stufe 2 wird der EA-Prozess an den Meldeprozess angeschlossen. Der Zahlungsausgleich erfolgt allerdings nicht zwingend durch die Meldestelle, sondern die ZaSten (beide Rollen können unter Umständen von denselben Organisationen übernommen werden). Anforderungen an die Zulieferung von Stammdaten der ZaSten sind in Abschnitt 3 dieser Anlage zu finden.

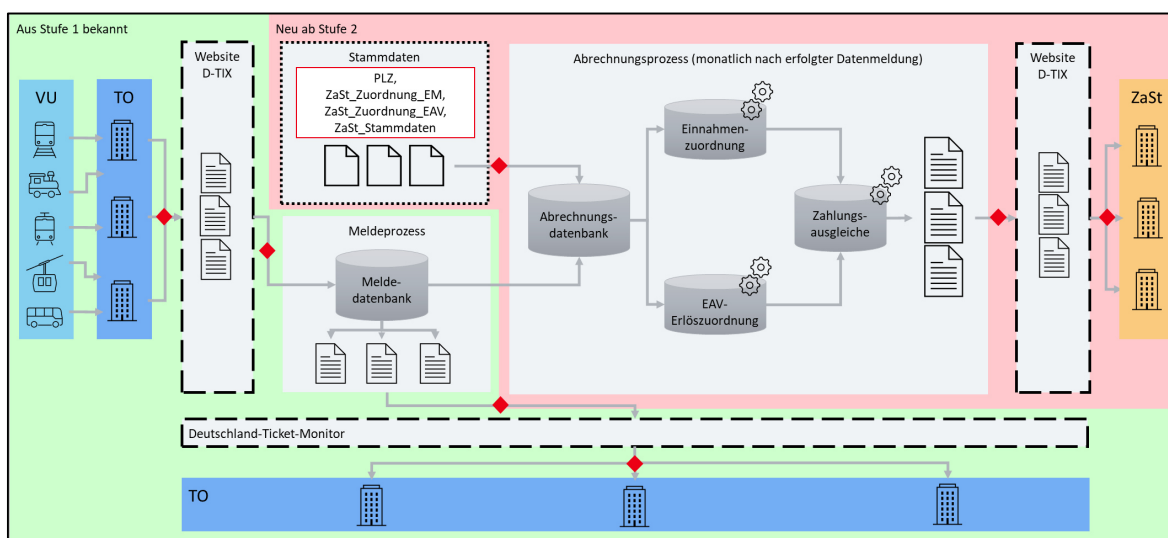


Abbildung 1: Grundprozess der EAV in Stufe 2 unter der Prämisse, dass eine Tariforganisation (TO) die Meldung übernimmt

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

# 2 Vorgaben für Tariforganisationen zur Meldung von Verkaufsdaten

## 2.1 Grundsätzliches zur Verkaufsdatenmeldung

- Die Zusammenführung der von den Meldestellen gemeldeten Verkaufsdaten erfolgt durch die D-TIX
- Die gemeldeten Verkaufsdatensätze werden ab Inkrafttreten der Stufe 2 zur Aufteilung der Einnahmen in einer bundesweiten EA verwendet
- Die Meldung der Daten erfolgt an die D-TIX gemäß der definierten Meldeschnittstelle (<https://deutschlandticketclearing.de/Download>):
  - Meldestellen, die sich bisher noch nicht angemeldet haben, holen dies hier nach: <https://deutschlandticketclearing.de/Anmeldung>
  - Daten werden im csv-Format gemeldet
  - Die Ablage erfolgt zunächst weiterhin über das in Stufe 1 etablierte Verfahren über einen SharePoint, zukünftig soll die Ablage direkt über die Website deutschlandticketclearing.de möglich sein
  - Die jeweils aktuellen Dateivorlagen sind hier zu finden: <https://deutschlandticketclearing.de/Download>
- Die Meldung der Deutschlandtickets an die D-TIX 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).
- **Grundsatz:** jedes D-Ticket ist, unabhängig vom letztlichen Abgabepreis, mit dem jeweils tariflich vorgegebenen und zum Verkaufszeitpunkt gültigen Preis zu melden!

## 2.2 Zu meldende Verkaufsinformationen D-Ticket

- **NEU:** Es ist bei jedem D-Ticket Datensatz optional das **verkaufende VU** mit anzugeben.
  - Hierfür vergibt die Meldestelle eine **eindeutige VU-ID**, bestehend aus einer zusammengesetzten Zeichenkette mit **10 Zeichen**:
    - Die VU-ID ist im bisher optional verwendeten Feld „**Meldestelle**“ einzutragen
- Die ersten vier Stellen enthalten die ID der Meldestelle (von der D-TIX vergeben). Diese wird bei Bedarf mit Nullen aufgefüllt (Bsp. TO-ID 15 -> 0015)
  - Die folgenden 6 Zeichen vergibt die Meldestelle selbst. Dabei muss die Zuordnung von ID zu VU eineindeutig sein und darf nicht anderweitig vergeben werden
  - Nichtbenötigte Zeichen sind mit Nullen aufzufüllen
- Bsp: Meldestelle 15 vergibt für das erste VU die ID 1, dann entsteht die VU-ID 0015000001

Vierstellige TO-ID				Sechsstellige ID je VU					
0	0	1	5	0	0	0	0	0	1

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

- Die **PLZ des deutschen Wohnortes des Kunden** ist seit Oktober 2023 obligatorisch mit anzugeben
  - Einzige Ausnahme ist das D-Semester-Ticket: hier ist die PLZ des Hochschulstandortes anzugeben
- **erster Geltungstag** (immer der Erste des Geltungsmonat)
- **Meldemonat** (Monat, für den an die D-TIX gemeldet wird)
- **Meldejahr** (Jahr, für das an die D-TIX gemeldet wird)
- **Stück**
- **Gesamteinnahme** der Tariforganisation (immer Brutto und immer inkl. eventueller Auffüllbeträge einzelner Bundesländer) -> (Stornos sind negative Einnahmen und werden saldiert) **inklusive des jeweiligen Vertriebsanreizes inkl. 7% USt.**
  - Korrekturen aus dem Vormonat werden mit der nächsten Monatsmeldung nachgemeldet bzw. storniert.
  - Korrekturen werden durch entgegengesetzte Vorzeichen bei Gesamteinnahmen und Stückzahlen übergeben
  - Das Inkassorisiko liegt beim verkaufenden VU, d.h. Zahlungsausfälle von Kunden, die ein gültiges Ticket erhalten haben, sind wie eine erzielte Einnahme zu melden
- **Tariforganisation** (ID wird von D-TIX vergeben)
- **Ticketcode**

Ticketcode	Bezeichnung	Erläuterung (Preise ergeben sich aus den D-Ticket-Tarifbestimmungen)
1	D-Tickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sämtliche „normale“ D-Tickets</li> <li>• Sozial-Tickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€</li> <li>• Schülertickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€</li> <li>• Sonstige nutzergruppenbezogene D-Tickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€</li> <li>• Sonstige D-Ticket zum Preis von 49€/58€</li> </ul>
2	Job-Tickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Job-Tickets mit 5% Rabatt</li> </ul>
3	Job-Tickets im Volsolidarmodell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Job-Tickets mit abweichenden Rabatten in regionalen Altverträgen galten übergangsweise bis September 2024.</li> <li>• Sobald ein bundesweit einheitliches Jobticket im Volsolidarmodell eingeführt ist, sind Meldungen in Ticketcode 3 wieder möglich.</li> </ul>
4	Anteilige Erstattungen und Einstiege	<ul style="list-style-type: none"> <li>• untermonatliche Erstattungen oder Einstiege</li> <li>• Starterkarten (Achtung! In den bisherigen FAQ war dies noch falsch dem Ticketcode 3 zugeordnet)</li> <li>• Auch anteilige D-Tickets werden als ganze Stück gemeldet</li> </ul>
5	Semester-Tickets im Volsolidarmodell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab März 2024</li> </ul>
6	Schülertickets	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bisher kein eigenes Tarifprodukt des D-Tickets: daher <b>nicht nutzen</b></li> </ul>

### 2.3 Zu meldende Verkaufs-Informationen Rest-Sortiment

- Die Meldung der restlichen Angebote an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des auf den Folgemonat folgenden Monats (z.B.: Verkäufe des Monats Mai bis zum 20. Juli)
- Die Meldung des Restsortiments ist nicht relevant für die eigentliche Einnahmeverteilung des D-Tickets und erfolgt daher, wie in Stufe 1, in einer sehr groben Aggregationsebene:

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

- Meldemonat** (alle Einnahmen, die im Vormonat gemeldet wurden)
- Korrekturen werden für den Monat in die Meldung aufgenommen, in dem sie gemeldet werden
  - Korrekturen werden durch entgegengesetzte Vorzeichen bei Gesamteinnahmen und Stückzahlen übergeben
- Meldejahr**
- Gesamteinnahme** (Brutto)
- Tariforganisation** (ID wird von D-TIX vergeben)
- Ticketgruppe: 11-14**

Code	Ticketgruppe	Enthält Angebote
11	<b>Einzel- und Mehrfahrtenkarten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelfahrscheine jeweils für Erwachsene/Kinder/Gruppen</li> <li>• Hin/Rück-Fahrscheine</li> <li>• Streifenkarten</li> <li>• X-Fahrten-Karten</li> <li>• Fahrradkarten</li> <li>• Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann)</li> </ul>
12	<b>Tageskarten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pauschalpreistickets</li> <li>• Ländertickets, Quer durchs Land, etc.</li> <li>• Tageskarten/Gruppentageskarten</li> </ul>
13	<b>Zeitkarten ohne Abo (&gt;24h)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formen von Mehrtageskarten</li> <li>• Wochenkarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>• Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>• 3er Tageskarte / x-Tageskarte</li> <li>• 10er Tagestickets</li> </ul>
14	<b>Abos excl. D-Ticket</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alles, was im Normalfall mehr als einen Monat gilt</li> <li>• Abo-Jahreskarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>• Abo-Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene)</li> <li>• Jobtickets (nicht D-Ticket)</li> <li>• Semestertickets (ohne Upgrade oder D-Ticket-Semester)</li> <li>• Azubitickets</li> <li>• Netzkarten (z.B. Amtsträger)</li> </ul>

- Einnahmen aus Ticketangeboten, die nicht unmittelbar einer Ticketgruppe zuordenbar sind, werden der Ticketgruppe zugeordnet, welcher der Charakter des Tarifangebotes am nächsten kommt.

### 2.4 Zu meldende Informationen Soll-Einnahmen

- Die SOLL-Einnahmen sind gemäß Mustererstattungsrichtlinie zu ermitteln. Basis sind die Einnahmen aus dem Jahr 2019, die um die Tarifmaßnahmen fortgeschrieben werden. Die SOLL-Einnahmen sind als **Brutto**-Werte (inkl. Umsatzsteuer) anzugeben.
  - Dabei müssen eventuelle noch nicht bekannte Mehransprüche aus tatsächlichen Mehrverkehren, Minderansprüche aus tatsächlichen Minderverkehren o.ä. zunächst noch nicht berücksichtigt werden. Die pauschale Steigerungsrate in Höhe von 1,3% soll aber in der Berechnung einbezogen werden.
  - Mittel aus SGB IX und 45a sind in den SOLL-Einnahmen NICHT einzubeziehen.

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

- Die SOLL-Einnahmen sind einmalig pro Jahr jeweils bis zum 28. Februar für das laufende Jahr und monats-scharf zu melden und können beim Vorliegen neuer Erkenntnisse zu Tarifmaßnahmen oder Verkehrsleistungsveränderungen nachgemeldet werden.
  - **Monat**
  - **Gesamteinnahme** = Sollerlöse/Erwartungswert (brutto)
    - gemäß jeweiliger Musterrichtlinie
    - Korrekturen werden durch entgegengesetzte Vorzeichen bei Gesamteinnahmen und Stückzahlen übergeben
  - **Meldestelle** (ID wird von D-TIX vergeben)

### 2.5 Zu meldende Informationen Bundeslandverteilung

- Jede der 2 Meldedateien (, Restsortiment und Soll-Einnahmen) erfordert eine zusätzliche Verteilung auf das Bundesland (BL) in dem diese kassentechnische Einnahme entsteht.
- Für Meldestellen, deren **Bediengebiet** nur ein Bundesland umfasst ist die Meldung sehr einfach. Z.B. für eine Meldestelle aus dem Saarland:

Bundesland	Anteil
SL	100

- Für bundeslandübergreifende Meldestellen kann die Verteilung auf die beteiligten BL, sofern keine monatsaktuelle Information vorliegt, beispielsweise aus der vergangenen Jahresabrechnung oder einer vergleichbaren Quelle hergeleitet werden. Nur bundeslandübergreifende Meldestellen, wie z.B. der RMV, der hvv, der DTV oder MDV, müssen ihre Einnahmen verteilen und etwas anderes als 100 eintragen.
- Die Verteilung auf Bundesländer ist anhand der Erlösaufteilung der Meldestellen vorzunehmen.
- Die Wohnorte der Abonent:innen sind in dieser Meldung **nicht** relevant.

## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

### 3 Vorgaben für Stammdaten zur Abrechnung

#### 3.1 Grundsätzliches zu notwendigen Stammdatenmeldung

Nach den Regelungen des § 8 Abs 2 und 3 bestimmen die beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen bzw. die Bundesländer einen oder mehrere Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmeverteilung.

Folgende Prämissen gelten für die Zahlungsausgleiche zwischen diesen Teilnehmern an der Einnahmeverteilung (ZaSt):

- Jede D-Ticket Meldung ist einer oder mehreren ZaSt zugeordnet, d.h.
  - Jede innerhalb eines Abrechnungszyklus verarbeitete Einnahmemeldung muss einer oder mehreren ZaSten zugeordnet sein.
- Nach EA ist jede Landesschublade einer oder mehreren ZaSten zugeordnet, d.h. der mittels PLZ ermittelte Erlösanspruch pro Bundesland kann entweder:
  - a) einem Landesvehikel in seiner Rolle als ZaSt oder
  - b) mehreren darunter aufzuteilenden ZaSten zugeordnet werden. Bei b) bedarf es einer Vorgabe wie auf die in einem Land vorhandenen ZaSten aufgeteilt werden soll.
- Alle beteiligten ZaSten, deren Zuordnungen und Stammdaten und Layoutvorgaben müssen der D-TIX final spätestens 3 Monate vor dem ersten Rechnungslauf benannt sein bzw. vorliegen.
- Das Abrechnungsergebnis ist maßgeblich von den genutzten Zuteilungsschlüsseln (sowohl Einnahme als auch Erlösanspruch) zu ZaSten abhängig, d.h.
  - Die Vorgabe zur Verteilung auf die ZaSt innerhalb eines Bundeslandes muss vom beauftragenden Bundesland mit Zustimmung aller betroffenen Vertragsparteien kommen. Die gilt sowohl für die Zuweisung der gemeldeten Einnahmen als auch für die Erlösansprüche.
- Portal für Rechnungsabruf ist auf der D-TIX Website eingerichtet, d.h.
  - Die erstellten Unterlagen können auf der D-TIX Website den jeweiligen Empfängern zum Download zur Verfügung gestellt werden.
- Die Verschiebung der ermittelten Erlösansprüche durch die **17. Schublade** basiert auf festen Schlüsseln (Stammdaten). Diese führen zu einer entsprechende Zu/Absetzung bei den Bundesländern, d.h.
  - Die prozentualen Schlüssel je Bundesland liegen in Form einer Tabelle vor. Die Spaltensumme dieser Zu/Absetzungen entspricht über alle Bundesländer 0.

#### 3.2 Stammdaten zur Zuordnung der Einnahmemeldungen zur ZaSt

Nach den Regelungen des § 8 Abs 2 und 3 bestimmen die beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen bzw. die Bundesländer einen oder mehrere Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmeverteilung.

In der Einnahmemeldung finden sich die TO-ID (von D-TIX vergeben) sowie optional die VU-ID (von Meldestelle vergeben).

Für die Zuordnung der Einnahmen zur ZaSt ist anhand der noch ausstehenden Zuordnungsvorgaben in denjenigen Ländern, die die Aufteilung innerhalb ihres Bundeslandes durch die D-TIX durchführen lassen wollen, zu einem späteren Zeitpunkt zu konkretisieren. Sofern ausschließlich ein Landesvehikel vorliegt, ist der Anteil für diese TO mit 1 zu hinterlegen:

zast_id	to_id	vu_id	anteil
---------	-------	-------	--------



## Anlage zu § 10, Regelung über die Einzelheiten der Datenmeldung

1	1	0001000001	1
2	2	0002000001	0,5
3	2	0002000001	0,5
4	3	0003000001	1
...	...	...	...

Die ZaSt-ID wird nach Anmeldung der ZaSt bei der D-TIX durch die D-TIX vergeben. Die TO-ID ist den TO bekannt. Die VU-ID ergibt sich aus der TO-ID und der durch die TO vergebene VU-ID. Der Anteil entspricht dem Anteil, zu dem jede Einnahme dieses VU in dieser TO dieser ZaSt zugeordnet wird. Je VU-ID muss die Summe der Anteile 1 ergeben.

Es ist möglich, dass ein Verkehrsunternehmen seine Einnahmen in mehrere TO meldet (insbesondere bei den überregional verkehrenden Eisenbahnen kann dies vorkommen). In diesem Fall hat ein und dasselbe Verkehrsunternehmen mehrere VU-IDs (in jeder TO eine).

### 3.3 Stammdaten zur Zuordnung der Erlösansprüche zur ZaSt

#### Vorbehaltlich der Abstimmungen mit den Bundesländern

Die Erlösaufteilung innerhalb jedes Bundeslandes (BL) erfolgt nach Vorgabe des jeweiligen BL im Einvernehmen mit den Vertragsparteien in dem jeweiligen Bundesland. Diese Vorgabe wird ebenfalls über Stammdaten mitgeteilt.

Für die Zuordnung der Erlösansprüche zur ZaSt ist anhand der noch ausstehenden Zuordnungsvorgaben in denjenigen Ländern, die die Aufteilung innerhalb ihres Bundeslandes durch die D-TIX durchführen lassen wollen, zu einem späteren Zeitpunkt zu konkretisieren. Sofern ausschließlich ein Landesvehikel vorliegt, ist der Anteil für diese ZaSt mit 1 zu hinterlegen

zast_id	bl_id	eav	anteil
1	8	bl_anteil_std	1
2	9	bl_anteil_std	0,4
3	9	bl_anteil_std	0,6
4	10	bl_anteil_std	0,05
5	10	bl_anteil_std	0,85
6	10	bl_anteil_std	0,1
...	...	...	...

Die BL-ID laufen von 1-16. Die Summe der Anteile je BL muss 1 entsprechen. Eine ZaSt kann aus mehreren BL Anteile erhalten.

## Anlage zu § 12 - Vorlage Testat

### **Grundsätzliche Inhalte Bestätigungsvermerk der Bruttofahrgeldeinnahmen**

Jeder Teilnehmer an der Einnahmeverteilung ist zur Erstellung eines Bestätigungsvermerks über die Bruttofahrgeldeinnahmen und die Stückzahlen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets eines Kalenderjahres der ihm zugeordneten Beförderungsleistungen verpflichtet. Dieser Bestätigungsvermerk ist auch zu erstellen, wenn keine Bruttofahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandticket erbracht wurden. Wenn die Teilnehmer an der Einnahmeverteilung und die Meldestellen nach §10 Abs. 1 auseinanderfallen, muss die Fahrgeldzuordnung zu den Teilnehmern an der Einnahmeverteilung dem Bestätigungsvermerk entnommen werden können.

### **Inhalte Bestätigungsvermerk**

Das Testat beinhaltet folgende **jahresbezogenen** Angaben:

1. Summe Stückzahlen je D-Ticket-Produktart je Postleitzahl
2. Summe Bruttofahrgeldeinnahmen je D-Ticket-Produktart je Postleitzahl (Forderungen in voller Höhe) inkl. Einbehaltung für Vertriebsanreiz
3. Summe tariflich gestattete Erstattungen/Stornos je Postleitzahl

Bei der Zuordnung der Einnahmen zum Kalenderjahr ist entscheidend, wann das Ticket gilt. Beim D-Semesterticket sind die Bruttofahrgeldeinnahmen entsprechend der zeitlichen Gültigkeit zu verteilen. Offene Forderungen dürfen nicht abgesetzt werden. Bei D-Tickets, die von Dritten preislich gestützt werden, ist immer die Bruttofahrgeldeinnahme anzugeben, die sich bei einem Verkauf nach dem tarifmäßigen Preis ergeben hätte.

Der Vertriebsanreiz darf als Fahrgeldvorwegentnahme beim D-Ticket verkaufenden Teilnehmer an der Einnahmeverteilung verbleiben. Der Vertriebsanreiz ist jedoch im Testat aufzuführen. Ausländische Postleitzahlen können je Nachbarland aggregiert dargestellt werden. Alle weiteren ausländische Postleitzahlen werden in einem Block zusammengefasst.

### **Bestätigung durch den branchenerfahrenen Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer und Bestätigungsvermerk**

Jedes das Deutschlandticket verkaufende Unternehmen muss seine Einnahmen aus dem Deutschlandticket durch einen branchenerfahrenen Steuerberater bzw. Wirtschaftsprüfer oder einer Steuerberatungs- bzw. Wirtschaftsprüfungsgesellschaft - entsprechend der unten vorgegebenen Tabelle/n - prüfen und bestätigen lassen. Die Prüfung muss die Übersichten getrennt nach Teilnehmer an der Einnahmeverteilung enthalten. In der Übersicht mit den deutschen Postleitzahlen sind Bruttofahrgeldeinnahmen und Stückzahlen auch der Verkäufe aufzuführen, denen keine Postleitzahl zugeordnet werden konnte. Die Prüfungshandlungen und das Prüfergebnis sind einem Bestätigungsvermerk zu dokumentieren. Die Übermittlung ist als PDF mit qualifizierter elektronischer Signatur (QES) oder in Papierform möglich. Die ausgefüllten Tabellen sind zeitgleich der D-TIX im Excel-Format zu übergeben.

Es sind prüffähige Unterlagen, aus denen Einzelverkäufe, Zahlungsziele, Kundenadressen- und PLZ-Zuordnungen zu entnehmen sind, dem Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater nach dessen Aufforderung vorzulegen. Der Bestätigungsvermerk muss eine Bestätigung darüber enthalten, dass die Einnahmen vollständig aufgeführt sind und mit den Werten des Rechnungswesens des Verkehrsunternehmens übereinstimmen. Darüber hinaus sind im Zuge der Prüfung in Stichproben die einzelnen Vertriebswege zu analysieren und zu prüfen, ob die Anzahl der verkauften Fahrausweise und die auf den Konten der Finanzbuchhaltung sowie der Verkaufstatistik der Verkehrsunternehmen ausgewiesenen Erlöse richtig und vollständig erfasst sind.



***Anlage 3 und Anlage 4***

<i>Anlage 3</i>	<i>Vertrag zur Aufteilung der dem Freistaat Sachsen gemäß Stufe 2 des Leipziger Modellansatzes zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket</i>
<i>Anlage 4</i>	<i>Anlage 2 des Kooperationsvertrages</i>

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-01/25**

für die 107. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. März 2025

**- öffentlich -**

Gegenstand: **Pachtvertrag Strecken 6636, 6637 und 6638**

Erläuterung: siehe Anlage 1

Ergebnis: Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlagen

## 1. Ausgangslage

Der ZVMS hat mit Beschluss ZVMS-21/09 am 4. Dezember 2009 dem weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells mit den Stufen 1 bis 5 bis zur Leistungsphase 4 HOAI zugestimmt. Mit Beschluss ZVMS-47/23 vom 24. November 2023 wurde die Fortführung des Projektes Chemnitzer Modell, Stufe 4 über die Leistungsphase 4 HOAI hinaus beschlossen. Auf Grundlage dieser beiden Beschlüsse werden für die Stufe 4 des Chemnitzer Modells die notwendigen Leistungsverträge geschlossen und die Planungen vorangebracht.

Das Projekt Chemnitzer Modell unterteilt sich in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde und der Stadt Chemnitz in fünf PFA. Während es sich bei den PFA 1 bis 3 um die Errichtung von Straßenbahninfrastruktur zwischen dem Stadtzentrum und dem Chemnitz Center handelt, umfasst der PFA 4 den Abschnitt zwischen Chemnitz Center und der Einbindung in die Eisenbahnstrecke 6636 (Limbach [Sachs.] – Wittgensdorf Oberer Bahnhof) in Höhe Hartmannsdorf sowie der PFA 5 den Bereich der Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 (Limbach [Sachs.] – Oberfrohna).

Durch die Stadt Chemnitz erfolgte ab März 2020 eine Untersuchung zur Linienbestimmung innerhalb der PFA 3 bis 5. Mit Stadtratsbeschluss B-154/2022 vom 12. Oktober 2022 wurde Variante 7 nördlich der BAB 4 zur Vorzugsvariante erklärt, welche vom Chemnitz Center über die Wildpark-, Leipziger- und Alte Herrenhaider Straße bis zur Eisenbahnstrecke 6636 führt.

Aufgrund dessen steht fest, dass für den PFA 4 eine Verbindung vom Chemnitz Center bis zur Eisenbahnstrecke 6636 (Limbach [Sachs.] – Wittgensdorf Oberer Bahnhof) neu errichtet und für den PFA 5 die stillgelegte Eisenbahninfrastruktur der Strecken 6636 und 6637 (Limbach [Sachs.] – Oberfrohna) reaktiviert und ertüchtigt werden soll. Zur Sicherung des Zugriffs auf die Eisenbahninfrastruktur der Strecken 6636 und 6637 und zur frühzeitigen Klärung der Grundstücksfragen im Sinne einer Sicherung der für die Umsetzung der beabsichtigten Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur erforderlichen Grundstücke zugunsten der VMS GmbH ist mit Schreiben vom 16. Januar 2024 beim Eigentümer dieser Eisenbahninfrastruktur, der DB InfraGO AG, eine Anfrage zum Erwerb der Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 gestellt worden.

Mit E-Mail-Schreiben vom 16. April 2024 teilte die Deutsche Bahn AG, Bereich DB Immobilien, mit, dass dem Kaufinteresse der VMS GmbH an den Liegenschaften nach Prüfung unter Beteiligung der zuständigen Fachbereiche aktuell nicht entsprochen werden kann, da der Grundstückseigentümer derzeit keine Verwertung vorsieht. Des Weiteren wurde mitgeteilt, dass die Deutsche Bahn AG, Bereich DB Immobilien, den (zeit)intensiven Prüfprozess zur Vorbereitung für einen Verkauf veranlasst. Dabei erfolgt die Prüfung der Veräußerbarkeit unter Berücksichtigung aller technischen und fachlichen Belange der Deutschen Bahn AG. Der Abschluss dieses Prüfprozesses (vsl. 4. Quartal 2025) ist Voraussetzung für den sich anschließenden Veräußerungsprozess. Nach Vorliegen aller notwendigen Verkaufsunterlagen sowie vorbehaltlich der Zustimmung aller Gremien zur Freigabe, beginnen die Verkaufsaktivitäten, wobei eine solche Veräußerung stets über öffentliche Ausschreibungen erfolgt.

Infolgedessen stehen dem Ziel (Sicherung bzw. Zugriff auf die vorgenannten Eisenbahnstrecken 6636 und 6637) folgende Risiken gegenüber:

- Risiko Verkaufsprozess  
*Das Ergebnis der intensiven Prüfung der Veräußerbarkeit ist offen: der Prozess kann auch mit einem negativen Resultat, also mit der Ablehnung der Veräußerung, enden.*
- Risiko Vergabeverfahren  
*Soweit nach Prüfung ein Verwertungsinteresse besteht und der Verkaufsprozess beginnen kann, erfolgt eine solche Veräußerung über eine öffentliche Ausschreibung, sodass die*

*VMS GmbH mit anderen Kaufinteressen in den Wettbewerb treten muss. Der Ausgang einer solchen Ausschreibung ist offen.*

## 2. Aktueller Stand

Aufgrund der erforderlichen Zeiträume des Prüfprozesses innerhalb der Deutschen Bahn AG, Bereich DB Immobilien, haben die DB InfraGO AG und die VMS GmbH Verhandlungen über einen Pachtvertrag für die Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 aufgenommen, um die Möglichkeit der Sicherung bzw. des Zugriffs auf die vorgenannten Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 für die VMS GmbH zu erhalten. Im Zuge der Verhandlungen zum Pachtvertrag wurde seitens der DB InfraGO AG mitgeteilt, dass aktuell die beiden Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 zusammen mit der Eisenbahnstrecke 6638 (Limbach [Sachs.] – Wüstenbrand) im Paket an den Eisenbahnfreunde Hartmannsdorf e.V. verpachtet sind. Trotz intensiver Verhandlungsgespräche war es nicht möglich den Pachtgegenstand auf die Eisenbahnstrecken 6636 und 6637 zu reduzieren, da die DB InfraGO AG als Verpächterin nur bereit war, alle drei Eisenbahnstrecken (6636, 6637 und 6638) in Gänze weiter zu verpachten.

Der Pachtvertrag ist in der zweiten Jahreshälfte 2024 zwischen der DB InfraGO AG und der VMS GmbH final verhandelt und von Seiten der VMS GmbH bereits unterzeichnet worden. Der Rücklauf der DB InfraGO AG steht noch aus. Anschließend erfolgt die Übergabe der Pachtsache an die Pächterin inkl. einer gemeinsamen Streckenbegehung.

Im November 2024 hat die Deutsche Bahn AG, Bereich DB Immobilien, im Rahmen des Produktionsprozesses zur Immobilienverwertung eine Machbarkeitsprüfung begonnen und hieran auch die VMS GmbH als Kaufinteressentin und potenzielle Pächterin beteiligt. Eine Stellungnahme war bis spätestens 2. Januar 2025 abzugeben. Zu dieser Prüfungsanfrage hat die VMS GmbH mit Schreiben vom 20. Dezember 2024 Stellung genommen. Wesentliche Inhalte dieser Stellungnahme sind:

- Bitte um einzelfallbezogene und gesonderte Prüfung, ob bei der Veräußerung der bereits stillgelegten Eisenbahnstrecken 6636, 6637 und 6638 von der Pflicht zur öffentlichen Ausschreibung abgewichen werden kann (unter Hinweis auf das Chemnitzer Modell als Vorhaben von öffentlichem Interesse und besonderer landespolitischer Bedeutung)
- **keine** Zustimmung zur Veräußerung an Dritte
- Zustimmung zur Veräußerung der Eisenbahnstrecken 6636, 6637 und 6638 unter dem Vorbehalt des Erwerbs dieser Strecken durch die VMS GmbH

## 3. Eckpunkte des Pachtvertrages

Der Pachtvertrag zwischen der DB InfraGO AG als Verpächterin und der VMS GmbH als Pächterin beinhaltet nicht nur die von der VMS GmbH angefragten Eisenbahnstrecken 6636 und 6637, sondern auch die Eisenbahnstrecke 6638.

Der Pachtvertrag tritt mit Unterzeichnung in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2040.

Die Übergabe der Pachtsache an die Pächterin erfolgt im stillgelegten Zustand, eine eventuelle Rückgabe an die Verpächterin hat ebenfalls im stillgelegten Zustand zu erfolgen.

Der Umgriff der Pachtsache ist in nachfolgender Abbildung dargestellt:

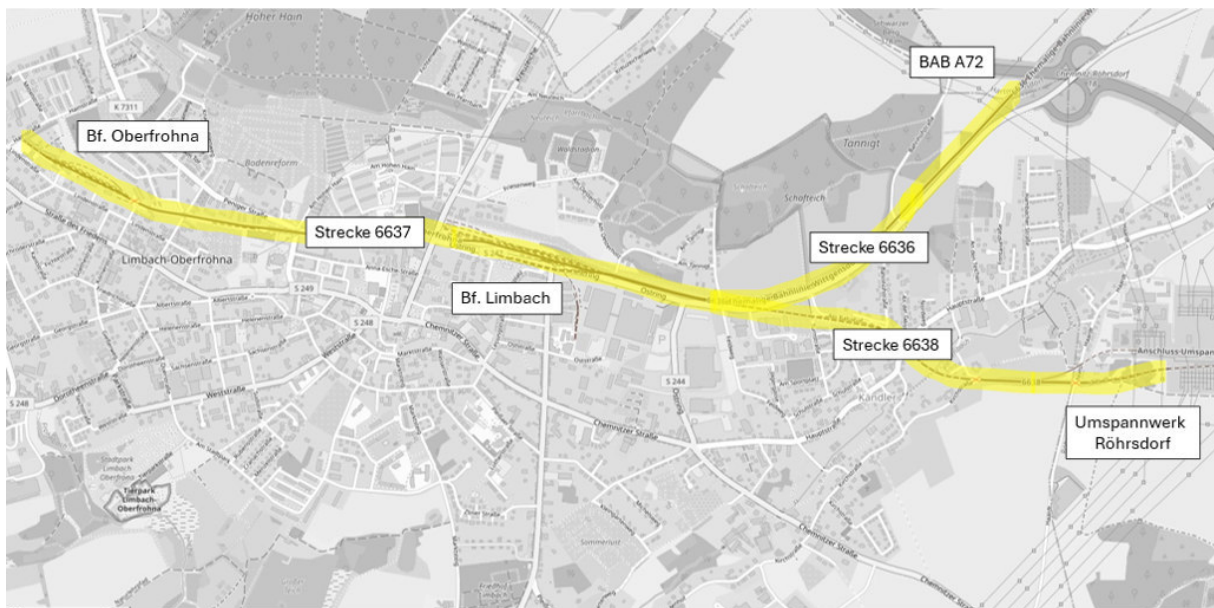


Abbildung: Übersichtskarte Pachtumfang

Innerhalb dieses Umgriffs werden 29 Grundstücke, bzw. Grundstücksflächen der Strecken 6636, 6637 und 6638, zwischen der BAB 72 im Nordosten, dem Umspannwerk Röhrsdorf im Südosten und dem Bf. Oberfrohna im Westen einschließlich aller darauf befindlichen Gebäude sowie alle im Eigentum der Verpächterin stehenden Ingenieurbauwerke, Durchlässe und übrigen Eisenbahnbetriebsanlagen und Eisenbahnsachanlagen verpachtet.

Die VMS GmbH als Pächterin übernimmt alle grundsätzlichen Rechte und Pflichten der Verpächterin.

Für weitere Details zu Regelungsinhalten des Pachtvertrages wird auf Anlage 2 (nicht öffentlich) Bezug genommen.

Eine Beschlussfassung zum Abschluss des Pachtvertrages zwischen DB InfraGO AG und der VMS GmbH ist nach den Regularien der Verbandssatzung des ZVMS nicht erforderlich, da es aktuell (noch nicht) um Grunderwerbsvorgänge geht und auch die maßgeblichen Wertgrenzen nicht erreicht sind. Entsprechende Grunderwerbsvorgänge werden zu gegebener Zeit rechtzeitig zur Befassung und Beschlussfassung in die Versammlung des ZVMS eingebracht.

#### **4. Ausblick**

Die VMS GmbH tritt bei bestimmten Infrastrukturen als EIU gemäß § 6 AEG auf. Im Sinne dieser bereits praktizierten Vorgehensweise ist beabsichtigt, dass die VMS GmbH auch für die im Rahmen der Umsetzung der PFA 4 und 5 neu geschaffene bzw. reaktivierte und ertüchtigte Eisenbahninfrastruktur als EIU auftritt. Entsprechende Befassungen und Beschlussfassungen in der Versammlung werden zu gegebener Zeit erfolgen.



**Anlage 2**  
*wesentliche Eckpunkte Pachtvertrag*

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-02/25**

für die 107. Sitzung der Verbandsversammlung des ZVMS am 7. März 2025

**- öffentlich -**

Gegenstand:           **Zentrales Vertriebssystem**

Erläuterung:           siehe Anlage 1

Ergebnis:              Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlagen

## **1. Beschreibung**

Die Beschlüsse der 2. außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrates der VMS GmbH vom 24. November 2023 (vgl. AR-53/23) und der 102. Verbandsversammlung des ZVMS vom 24. November 2023 (vgl. ZVMS-42/23) umfassen die Beschaffung und Einführung eines Zentralen Vertriebssystems und PV-Systems sowie den Abschluss des „Kooperationsvertrages zur Einführung und zum Betrieb eines Zentralen Vertriebssystems“ (im Folgenden „Kooperationsvertrag“).

Die VMS GmbH und die kooperierenden Verkehrsunternehmen führen ein Zentrales Vertriebssystem ein, um damit die Möglichkeit zu schaffen, künftig alle Abo-Produkte im VMS-Tarif sowie das Deutschlandticket digital per Smartphone (z. B. über MOOVME) oder per Chipkarte ausgeben zu können. Zu diesem Zweck haben sich der ZVMS, die VMS GmbH, die CBC, die RBM, die RVE und die SVZ zusammengeschlossen, um gemeinsam ein mandantenfähiges Vertriebssystem zu beschaffen, das auch die Voraussetzungen für die Ausgabe von Chipkarten erfüllt. Darüber hinaus wird diverse Hardware beschafft und in den Ausgabestellen der Verkehrsunternehmen installiert, um Fahrtberechtigungen im Chipkartenformat bereitstellen zu können.

## **2. Nachtrag zum Kooperationsvertrag**

Mit dem Kooperationsvertrag wurde die vertragliche Grundlage geschaffen, um Abläufe, Verantwortlichkeiten sowie die Finanzierung des Projektes zu regeln. Inhalt dieses Kooperationsvertrages war u. a. die Regelung der Finanzierung und Kostentragung. Dabei war die Annahme, dass keine Fördermittel gewährt werden, Ausgangspunkt bzw. Grundlage für die vertragliche Regelung zur Verteilung der entstehenden Kosten auf die einzelnen Vertragspartner. Unter dieser Prämisse sind die Kosten gemäß dem vertraglich vereinbarten Kostenteilerschlüssel (vgl. Anlage 2 zum Kooperationsvertrag) unter den Vertragspartnern aufgeteilt worden. Es bestand Einigkeit, dass der ZVMS für die in dem Kooperationsvertrag benannten Beschaffungsvorgänge einen Antrag auf Fördermittel bei der zuständigen Landesbehörde stellt und bewilligte Fördermittel bei den Kosten entsprechend in Abzug zu bringen sind. Für den Fall, dass keine Fördermittel gewährt werden, wurde vereinbart, dass sich die Vertragspartner unverzüglich zur weiteren Vorgehensweise verständigen. Durch das LASuV erfolgte im September 2024 die Information über die Aufnahme des Vorhabens in das ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm des SMWA sowie einen förderunschädlichen Maßnahmenbeginn. Um die Vergabe der ausgeschriebenen Leistungen im Januar 2025 durchführen zu können, erfolgte auf Basis erneuter Abstimmungen zwischen den Vertragspartnern des Kooperationsvertrages die Fortschreibung der Kostenaufteilung unter Berücksichtigung ausbleibender oder reduzierter Förderung des Projektes durch das Land Sachsen im 1. Nachtrag zum Kooperationsvertrag. Der Entwurf des 1. Nachtrages zum Kooperationsvertrag, welcher die Anpassungen des Kostenteilerschlüssels beinhaltet, ist als Anlage 2 (nicht öffentlich) beigefügt.

Für den Abschluss des 1. Nachtrages zum Kooperationsvertrag besteht keine Beschlussnotwendigkeit, da die beschlussrelevanten Wertgrenzen der Verbandssatzung nicht erreicht werden. Im Kooperationsvertrag ist die Verteilung der Kosten auf die Vertragspartner unter der Prämisse geregelt worden, dass keine Fördermittel gewährt werden, sodass die Anpassung der Kostenverteilung und Kostenquoten zwischen den Vertragspartnern im 1. Nachtrag zum Kooperationsvertrag nicht bzw. nicht zu einer beschlussrelevanten Mehrbelastung der VMS GmbH führt.

## **3. Aktueller Sachstand zum Projekt**

Im Rahmen des Vergabeverfahrens zur Beschaffung und Einführung eines Zentralen Vertriebssystems wurden die finalen Angebote von insgesamt fünf Bietern fristgerecht zum 13. Dezember 2024 eingereicht.

Die AMCON Software GmbH hat sowohl bezüglich des Gesamtpreises sowie der Leistungspunkte das beste Angebot nach dem Preis-Leistungs-Verhältnis (= wirtschaftlichstes Angebot) abgegeben. Die Bewertung berücksichtigte folgende Kriterien: Lastenhefterfüllung, Projektleitererfahrungen, Konzept zur Auftragsdurchführung und der Bewertung einer Teststellung.

Die Zuschlagserteilung und Beauftragung des Angebotes erfolgte am 31. Januar 2025. In der Kick-Off-Veranstaltung am 5. Februar 2025 startete das Projekt mit der Pflichtenhefterstellung durch den Auftragnehmer. Zudem erfolgt die Abstimmung der Meilensteinplanung und die Umsetzung mit AMCON, den Verkehrsunternehmen, dem begleitenden Ingenieurbüro Blic GmbH und der VMS GmbH. Der Start des Testbetriebes soll noch in diesem Jahr erfolgen.

Das PV-System befindet sich im Vergabeverfahren mit dem Ziel der Zuschlagserteilung an den Bieter mit dem wirtschaftlichsten Angebot im März 2025.

**Anlage 2**

*1. Nachtrag zum Kooperationsvertrag zur Einführung und zum Betrieb eines Zentralen Vertriebssystems*

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-04/25**

für die 107. Sitzung der Verbandsversammlung am 7. März 2025

**- öffentlich -**

Gegenstand:                   **Sachstand DTVG**

Erläuterung:                   siehe Anlage

Ergebnis:                       Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlage

## 1. Ausgangslage

Infolge der Neufassung der Verbandssatzung des ZVMS vom 18. Juni 2024 wurden die Zuständigkeiten für die Ausübung von Gesellschaftsrechten bei Beteiligungen, bei denen das Stammkapital weniger als 10 Prozent beträgt, neu geregelt (§ 11a Abs. 2). Von dieser Regelung ist beim ZVMS die Beteiligung an der DTVG betroffen. Aufgrund dieser Regelung werden die zustimmungspflichtigen Geschäfte der DTVG, über welche die Verbandsversammlung berät und für welche der Verbandsvorsitzende zur Wahrnehmung der Rechte in der Gesellschafterversammlung ermächtigt werden muss, reduziert. In der ersten Verbandsversammlung des neuen Jahres berichtet die Geschäftsführung über die Beschlüsse der Gesellschafterversammlung der DTVG im Geschäftsjahr 2024.

Am 5. September 2024 fand die 15. und 16. sowie am 2. Dezember 2024 die 17. Gesellschafterversammlung statt. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Themen wird im Folgenden gegeben:

### a) Ausgabe neuer Geschäftsanteile

In der 15. Gesellschafterversammlung wurden insgesamt elf neue Geschäftsanteile ausgegeben, davon sechs Geschäftsanteile an einen neuen Gesellschafter. Das Eigenkapital der DTVG erhöhte sich von 54.975 EUR um 825 EUR auf 55.800 EUR. Ein Geschäftsanteil hat einen Nennbetrag von 75 EUR.

### b) Übertragung von Geschäftsanteilen

Die Veränderung bei der Anzahl von Verkehrsverträgen führt zur Übertragung (Kauf/Verkauf) von Geschäftsanteilen zwischen den Gesellschaftern. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Verkehrsverträge der bisherigen Gesellschafter enden mit Ablauf des Fahrplanjahres 2024 oder wurden in andere Verkehrsverträge integriert. Diese müssen dann ihre Geschäftsanteile an die DTVG abgeben. Dies betrifft auch den ZVMS, der einen Geschäftsanteil abgeben muss.

Geschäftsanteile		bisheriger Gesellschafter			neuer Gesellschafter		
Nr. (Grundstimme)	Nr. (VV-Stimme)	Firma / Name des Gesellschafters	Nummer Verkehrsvertrag	Netzbezeichnung	Firma / Name des Gesellschafters	Nummer Verkehrsvertrag	Netzbezeichnung
1	2	Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	54	Dieselnetz Sachsen-Anhalt	Transdev Rhein-Ruhr GmbH	269	S7 RheinRuhr-Bahn
711	712	City-Bahn Chemnitz GmbH	192	Chemnitz - Aue	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	271	Dieselnetz Sachsen-Anhalt (Nachfolger)
721	-	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	192	Chemnitz - Aue	VMV - Verkehrsgesellschaft Mecklenburg Vorpommern mbH	275	Warnow Dieselauslauf

Durch die Kapitalerhöhung und Übertragung des Geschäftsanteiles des ZVMS reduziert sich der Anteil des ZVMS an der DTVG von 1,36 % auf 1,21 %. Die Stimmberechtigungen unterliegen anderen Kriterien und werden nicht reduziert.

### **c) Änderung des Gesellschaftsvertrages**

Die bisher ausführlich in den §§ 12 und 13 des Gesellschaftsvertrages der DTVG geregelten Zuständigkeiten der Gremien sowie die Definition des Tarifsortimentes sollen künftig nicht mehr im Vertrag selbst, sondern durch Beschluss der Gesellschafterversammlung der DTVG geregelt werden (§ 12 Abs. 3 Gesellschaftsvertrag DTVG). Somit könnten die Änderungen hieran künftig ohne notarielle Beurkundung erfolgen.

Der Gesellschaftsvertrag wird in den §§ 12 und 13 nahezu komplett neu gefasst. Die hier nicht mehr erfassten Zuständigkeiten werden im Wesentlichen durch die Beschlüsse der Gesellschafter ersetzt.

### **d) Jahresabschluss 2023**

Die DTVG hat im Jahr 2022 die operative Verantwortung für den Deutschlandtarif übernommen und die damit verbundenen Prozesse stabilisiert und verbessert. Es konnte sichergestellt werden, dass sämtliche Abrechnungsunterlagen stets frist- und sachgerecht an die beteiligten Verkehrsunternehmen übergeben werden konnten. Dies gilt auch für die Jahresberichte im Zusammenhang mit dem Schadenausgleich.

Weiterhin war das Jahr 2023 von der Einführung des Deutschlandtickets und den damit verbundenen Verwerfungen geprägt. Die DTVG hat in der auf Bundesebene gegründeten ARGE, in der auch die Branchenverbände (VDV, bdo und BSN) vertreten sind, mitgearbeitet und bei der Entwicklung von Prozessen im Rahmen des bundesweiten Clearings des Deutschlandtickets mitgewirkt.

Die Bilanzsumme zum 31. Dezember 2023 beträgt 16.688 TEUR (Vorjahr 4.176 EUR). Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (99,1 %) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Guthaben bei Kreditinstituten.

Das Stammkapital beträgt analog zum Vorjahr 55 TEUR, da keine zusätzlichen Geschäftsanteile ausgegeben wurden. In die Kapitalrücklage wurde insgesamt ein Betrag von 1.376 TEUR eingestellt und beträgt zum 31. Dezember 2023 3.594 TEUR. Die Rückstellungen sind um 951 TEUR auf 1.339 TEUR gestiegen, die aufgrund von höheren Rückstellungen für die Spitzabrechnung der Dienstleistungsvergütung gebildet wurden.

Die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (14.065 TEUR) korrespondieren zu den gestiegenen Forderungen.

Die Umsatzerlöse sind auf 142.154 TEUR (Vorjahr: 93.039 TEUR) angestiegen und spiegeln die Steigerung der Einnahmen im Deutschlandtarif wider. Im gleichen Maße sind auch die Aufwendungen für Provisionen und bezogene Leistungen angestiegen (141.189 TEUR; Vorjahr: 90.228 TEUR). Die Personalaufwendungen sind aufgrund des Personalaufbaus auf 993 TEUR gestiegen. Die geringeren sonstigen betrieblichen Aufwendungen (536 TEUR gegenüber 2.539 TEUR im Vorjahr) resultieren aus der Umgliederung von Abrechnungs-, Tarif-, Controlling- und Data-Warehouse-Dienstleistungen in den Materialaufwand.

Der Jahresfehlbetrag für das Jahr 2023 beträgt 540 TEUR und soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.



Die Entwicklungen um das Deutschlandticket werden Auswirkungen auf die Tätigkeitsfelder der DTVG haben, da sich zwangsläufig Veränderungen in den Bereichen Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision und Tarifgestaltung ergeben werden.

Unabhängig von der weiteren Entwicklung des Deutschlandtickets besteht für die DTVG kurz- bis mittelfristig kein grundsätzliches Risiko. Das Kerngeschäft – die verbund- und landesübergreifenden Tarife – wird auch bei großer Wanderung der Nachfrage in das Deutschlandticket weiter existent bleiben.

Offene Fragen zur Finanzierung und zur Steuerung des Deutschlandtickets (langfristige Einnahmenaufteilung und Governance) machen das Deutschlandticket auch 2025 zum beherrschenden Thema.

### **e) Entlastung Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat ist im Jahr 2023 zu 13 Sitzungen zusammengekommen, Niederschriften wurden dazu angefertigt. Der Aufsichtsrat war im Jahr 2023 wie folgt zusammengesetzt:

<b>Name</b>	<b>Anmerkung</b>
Benderoth, Ines	1. Vorsitzende
Büttner, Jörg	
Dreyhaupt, Nils	Amt niedergelegt zum 31.12.2023
Kühnhausen, Tilo	
Niebuhr, Anja	2. Vorsitzende
Orth, Katharina	3. Vorsitzende
Strubberg, Jörg	
Winter, Martin	
Wittmann, Klaus	

### **f) Wirtschaftsplan mit Stellen- und Einzahlungsplan 2025**

Für 2025 wurde von einem konservativen Planungsszenario ausgegangen. Die durch das Deutschlandticket verursachten Strukturänderungen in der Tätigkeit der DTVG können nicht mit ausreichender Sicherheit prognostiziert werden, weshalb diese nur bedingt berücksichtigt werden.

Planungsszenario (Ausschnitt aus offiziellem Wirtschaftsplan der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025):

- Die Gesellschaft übernimmt für den D-TARIF keine weiteren Aufgaben, das Dienstleistungsspektrum bleibt im Kern unverändert. Für das Deutschlandticket werden Aufgaben übernommen, die im Kern aber durch Dritte (Bund, Länder) finanziert werden.
- Der D-TARIF selbst wird in seiner bisherigen Form weitergeführt, das Vertragswerk bleibt im Kern unverändert.
- Aus dem D-TARIF (exkl. der Einnahmen des D-Tickets) und der Kooperation mit Fernverkehrsanbietern werden durch die Eisenbahnen insgesamt 0,77 Mrd. Euro eingenommen. Die Höhe, der dem D-TARIF zugeordneten Einnahmen aus dem D-Ticket kann aufgrund der unklaren bundesweiten EAV-Regelungen nicht abgeschätzt werden

Der Stellenplan umfasst 14 Vollzeitpersonale und zwei Werkstudenten.

Der Erfolgsplan 2025 ff. wurde unter Anwendung folgender Prämissen erstellt:

- » Annahmen für die Mittelfristplanung:
  - jährliche Kostensteigerung, die über die Lieferverträge langfristig festgelegt sind (i. d. R. 2,5 %)
  - für die übrigen Positionen wird eine Kostensteigerung von 4 % unterstellt
  - 72 % des Aufwandes sind der Tarif- und Abrechnungsdienstleistung zuzuordnen

Der Finanzierungsbedarf für das Jahr 2025, der durch die Gesellschafter zu tragen ist, beträgt 1.539.597 EUR und wird nach dem Stimmenanteil jedes Gesellschafters aufgeteilt.

Für 2025 ist ein Betrag von 15,40 EUR pro Stimme zu zahlen. Der ZVMS hält 308 Stimmen (4.743,20 EUR). Die Einzahlungen der Gesellschafter erhöhen die Kapitalrücklage.

Der vollständige Wirtschaftsplan 2025 ff. der Gesellschaft war Bestandteil der Beschlussvorlage ZVMS-28/24 zum Haushaltsplan des ZVMS.