Richtlinie der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR über die Festsetzung des DeutschlandTickets im Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Rhein- Ruhr (VRR)

als Höchsttarif

(DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) vom 10. Dezember 2025

zuletzt geändert mit Beschluss des Verwaltungsrates vom 26. Januar 2026.

Präambel

Am 08. Dezember 2022 haben der Bundeskanzler und die Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder die Einführung des sog. „DeutschlandTickets“ beschlossen, und mit Beschluss vom 18. September 2025 wurde vereinbart, dass die in den Jahren 2026 bis 2030 jeweils 3 Mrd. Euro zur Finanzierung des Deutschlandtickets bereitgestellt werden.

Entsprechend basiert diese Richtlinie auf den o. g. Beschlüssen und der Systematik der Richtlinie des Landes NRW zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2026 vom 20. November 2025.

Dies vorausgeschickt erlässt die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR hiermit für den ÖPNV

- auf der Grundlage der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2026 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2026) vom 20. November 2025.
- auf der Grundlage der § 5 Abs. 2 Ziff. 5 ZVS und § 9 AöR-Satzung (Finanzierungsübertragung der Aufgabenträger auf die VRR AöR)

die nachfolgenden Regelungen als ALLGEMEINE VORSCHRIFT gemäß Art. 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007:

1 Zuständigkeit

Dem VRR obliegt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 ÖPNVG NRW die Aufgabe, auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV innerhalb des Gebietes seiner Mitglieder hinzuwirken. Im Bereich des straßengebundenen ÖPNV haben die Mitglieder des VRR diesem nach Maßgabe des § 5 Abs. 3a ÖPNVG NRW freiwillig die Aufgabe der Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen, der damit ggf. verbundene Erlass allgemeiner Vorschriften im Sinne von Art. 2 Buchstabe l) VO (EG) Nr. 1370/2007 (insbesondere gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007) sowie der Erlass von Durchführungsvorschriften gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchstabe c), Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 übertragen (vgl. § 5 Abs. 2 Ziffer 5 Satzung des Zweckverbandes VRR).

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (Festsetzung eines Höchsttarifs)

Durch diese Richtlinie wird als Bestandteil des VRR-Tarifs das DeutschlandTicket als Höchsttarif i.S.d. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 festgesetzt. Die Ausgleichsleistung hat die Kompensation der bei den Antragsberechtigten entstehenden nicht gedeckten Ausgaben durch den Verkauf und die Anerkennung des DeutschlandTickets zum Ziel und ist begrenzt auf das finanzielle Ergebnis, welches sich aus der Ermittlung gem. des Anhangs der VO 1370/2007 (Nettoeffekt) ergibt.

Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

- die Anwendung und Anerkennung des DeutschlandTickets bei der Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr insbesondere mit Straßenbahnen und O-Bussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG (ÖPNV) zu den jeweils von den Genehmigungsbehörden zugestimmten Beförderungsentgelten, Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRR-Gemeinschaftstarifs.
- die Anwendung und Anerkennung des DeutschlandTickets bei der Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr des Schienenpersonennahverkehrs, soweit der Betreiber ganz oder teilweise Erlösverantwortlicher ist,
- den Abschluss eines Kooperationsvertrages oder ausnahmsweise im Falle geringfügiger Verkehrsleistungen im Übergangsbereich (ein- und ausbrechender Verkehr) eines Assoziierungsvertrages mit der VRR AöR;
- die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren im VRR nach Maßgabe der entsprechenden Verträge.

Das komplette VRR-Tarifwerk ist im Internetauftritt der VRR AöR abrufbar (www.vrr.de).

Die Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf des DeutschlandTickets innerhalb des VRR richtet sich nach den Regelungen des Einnahmenaufteilungsvertrags im VRR und der darauf beruhenden Einnahmenaufteilungsrichtlinie sowie den Vorgaben der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Nordrhein-Westfalen (Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2026) vom 20. November 2025.

3 Geografischer Geltungsbereich

Die Richtlinie gilt im gesamten Gebiet des Zweckverbands VRR.

4 Gegenstand der Ausgleichsleistung, Verhältnis zwischen dieser Richtlinie und öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Die durch die VRR AöR an die Antragsberechtigen gewährte Ausgleichsleistung sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich von DeutschlandTickets bedingten, nicht gedeckten Kosten im Geltungsbereich des Zweckverbands VRR. Die VRR AöR beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union durch eine transparente und diskriminierungsfreie Gewährung von Ausgleichsleistungen sowie eine auf den Nettoeffekt gem. Anhang der VO 1370/2007 aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsleistungen.

Sofern ein Antragsberechtigter sowohl unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fällt als auch über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag verfügt, der die Anwendung des VRR-Tarifs verbindlich vorgibt, gilt bezüglich des Ausgleichsanspruchs diese Richtlinie vorrangig.

5 Antragsberechtigte und Begünstigte

Antragsberechtigt und für den Empfang der Ausgleichsleistung berechtigt sind

Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder als Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ÖPNV im Gebiet des VRR und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im allgemeinen ÖPNV gemäß § 8 Abs. 1, 2 des PBefG bzw. § 15 Abs. 1 und 2 AEG, soweit das Einnahmenrisiko nicht beim Aufgabenträger liegt, erbringen.

6 Voraussetzungen

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

6.1 Reduzierung des pauschalierten Ausgleichs bei erheblicher Konkurrenzierung

Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.

6.2 Kein Ausschluss des Antragsberechtigten

Ausgleichsleistungen gemäß dieser Richtlinie an Antragsberechtigte, die eine rechtswidrige

Beihilfe erhalten haben, welche durch Beschluss der Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, sind auszusetzen, bis der betreffende Antragsberechtigte den Gesamtbetrag der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe einschließlich der entsprechenden Rückforderungszinsen zurückgezahlt oder auf ein Sperrkonto überwiesen hat.

7 Art und Umfang, Höhe der Ausgleichsleistung

7.1 Leistungsart

Bei der Leistung handelt es sich um eine Zuwendung nach § 44 LHO im Rahmen der Projektförderung.

7.2 Ausgleich auf die nicht gedeckten Kosten

Es erfolgt ein vollständiger Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

7.3 Ermittlung des ausgleichsfähigen Schadens

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:
Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung.
Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 7.3.1 bis 7.3.3 der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 (Richtlinien DeutschlandTicket-Richtlinie - DT-RL-) für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 7.3.1 bis 7.3.4 erhalten würde.

7.3.1 Soll-Fahrgeldeinnahmen

Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 7.3.1 der DT-RL 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

7.3.2 Schadensberechnung

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

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

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 der Richtlinien Zuwendungen Deutschlandticket ÖPNV NRW 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.
Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben.
Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

7.3.3 Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch

Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 7.3.2 und 7.3.5 der DT-RL 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

7.3.4 Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 7.3.3 der DT-RL 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

---

[1] Bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den finalen Anträgen 2025 ergibt
[2] Gesamtausgleichsbetrag gemäß Ziffer 5.4 dieser Richtlinie
[3] Tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027)

7.4 Deutschlandticket Schule

Die Rabattierung der Tickets für Selbstzahlende erfolgt durch die bislang im System befindlichen Mittel. Die finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler erfolgt aus

a) den Ausgleichsleistungen nach § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), die weiterhin zur Finanzierung der Ausgangspreise der bisherigen reduzierten Tickets des Ausbildungsverkehres verwendet werden,
b) den bisherigen Aufwendungen der öffentlichen Schulträger und Ersatzschulträger für die Fahrkostenerstattung nach § 97 Absatz 1 SchulG i.V.m. der Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO),
c) den von den anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern gem. § 97 Abs. 3 SchulG i.V.m. § 2 Abs. 3 SchfkVO erhobenen Eigenanteilen und
d) zusätzlichen Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen, falls die Mittel nach lit. a) bis lit. c) nicht für die Finanzierung aller Selbstzahlertickets ausreichen.

Die Weiterleitung der Mittel gem. Buchstabe d) erfolgt im Rahmen dieser Richtlinie gem. den Regelungen des gemeinsamen Runderlasses des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung, des Ministeriums für Schule und Bildung und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr vom 2. Juni 2023.

7.5 DeutschlandTicket Azubi

Analog zum Deutschlandsemesterticket wird auf Bundesebene die Einführung eines Solidarmodells für Auszubildende abgestimmt. Die bundesweite Einführung des Deutschlandticket Azubi ist für August 2026 vorgesehen. Bis zur Einführung dieses Tickets erhalten Auszubildende übergangsweise vom Arbeitgeber das Deutschlandticket Job (derzeit 59,85 €) zum Preis des Deutschlandsemestertickets (derzeit 37,80 €). Voraussetzung hierfür ist ein Tarifvertrag, der die Abnahme eines Deutschlandtickets im Solidarmodell für alle Auszubildenden vorsieht. Die entstehenden Mindereinnahmen aus der Differenz zwischen dem Preis des Deutschlandticket Job und dem Deutschlandsemesterticket werden im Rahmen dieser Richtlinie ausgeglichen. Der Ausgleich wird bis zur Einführung des bundesweiten DeutschlandTicket Azubi aus Mitteln der VRR AöR gewährt.

8 Sonstige Bestimmungen

8.1 Überkompensationsverbot

Antragsberechtigte, die für die Anwendung der Tarife für das DeutschlandTicket des VRR-Gemeinschaftstarif eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten, verpflichten sich, die Regeln der Nrn. 1 bis 7 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Näheres regeln die entsprechend anzuwendenden Abschnitte 5 und 8 Finanzierungsrichtlinie des VRR. Für Antragsberechtigte die unter die Vorgaben der EU-VO (EG) Nr.

1998/2006 („De-minimis“-Beihilfen) fallen, gelten die Regelung dieser EU-VO.

8.2 Hinweis auf Subventionserheblichkeit

Die Antragsberechtigten werden darauf hingewiesen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt, und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

8.3 Nachweis des Schadens

Die Antragsberechtigten sind zu verpflichten, bis zum 31. Januar 2028 den tatsächlich entstandenen ausgleichsfähigen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 7.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen, dieser Nachweis gilt als Schlussverwendungsnachweis. Auf Grundlage des Schlussverwendungsnachweises setzt der VRR die Zuwendung endgültig fest. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 7.3.2 beizufügen. Der VRR kann weitere Unterlagen anfordern. Der Nachweis für die Zuwendungen nach Nummer 7.3 ist unter sinngemäßer Verwendung der Anlage 4 zu Nr. 10 VVG zur LHO zu erbringen.

8.4 Erstattungspflicht, Rückforderung bei Überzahlung

Ausgleichsleistungen, die über den Ausgleich der nicht gedeckten Kosten auf Basis der Berechnungsmethodik nach Maßgabe der Nummer 7.3 hinausgehen, sind vom Antragsberechtigen zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Ausgleichsleistung vorzunehmen.

Die Ziffern 1.3, 1.5, 1.6, 3.2, 5.2.3, 7.2, 8.2.5, 8.6, 10.2, 11a der VV zu § 44 LHO, die Ziffern 1.3, 1.5, 2.2, 2.4, 7.2, 8.2.5, 8.6, 11a der VVG zu § 44 LHO, die Ziffern 1.4, 3, 5.4, 6, 8.3.1, 8.5 der ANBest-P sowie die Ziffern 1.2, 1.4, 5.4, 7, 9.3.1, 9.5 der ANBest-G finden keine Anwendung.

8.5 Rückforderung bei Nichterfüllung der Auflagen

Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 8.2 bis 8.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

8.6 Veröffentlichung gem. VO (EG) NR. 1370/2007

Die Erfüllung der Veröffentlichungspflicht gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, bezogen auf diese allgemeine Vorschrift, durch die VRR AöR.

8.7 Anreizregelung

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. daraus, dass die Betreiber der Personenverkehrsdienste im VRR das Marktrisiko tragen. Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich u. a. aus dem Nahverkehrsplan des VRR und dem jeweiligen Nahverkehrsplan der lokalen Aufgabenträger. Näheres regelt die Anlage 2 dieser Richtlinie.

8.8 Meldung der Verkäufe

Die Antragsberechtigten sind verpflichtet, bis zum dritten Arbeitswerktag vor dem 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die VRR AöR zu melden, welche dann die gebündelte Meldung der VRR AöR an die DTIX GmbH u. Co. KG weiterleitet (Näheres regelt hierzu die Richtlinie zur Einnahmenaufteilung im VRR, Abschnitt 2.5 sowie Anlage 39).

9 Verfahren

Ein Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistung ist bis zum 15. September 2026 zu stellen. Für die Antragstellung ist die Anlage 1 zu verwenden. Der VRR kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 7.3 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

Die Antragsberechtigten erhalten auf formlosen elektronischen Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, erstmals im Januar. Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 12. Dezember 2025 zu stellen. Bis zum 31. Januar 2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Dem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 7.3 genannten Berechnungsmethode beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der EAV zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf Antrag des Empfängers angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden. Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 Prozent des an den Empfänger gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 Prozent des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025. Sie werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 6 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter. Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 8.8 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Aufgabenträgers an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 9 Abs. 2 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Zuwendungen, die über den danach gewährten Ausgleich der nicht

gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 7.3 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Zuwendung vorzunehmen.
Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

Die Zustimmung zum förderunschädlichen Maßnahmenbeginn gilt als erteilt.

10 Auskunftspflichten, Prüfung

Die VRR AöR und ihre Aufsichtsbehörden sind berechtigt, bei den Antragsberechtigten Prüfungen durchzuführen. Ihnen sowie den von ihnen beauftragten Stellen sind von den Antragsberechtigten auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen, Einsicht in Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten. Ebenso hat die Europäische Kommission das Recht, Finanzhilfen auf Grundlage dieser Richtlinien zu überprüfen und die Herausgabe aller dafür notwendigen Unterlagen zu verlangen. Daher müssen alle für die Finanzhilfe relevanten Unterlagen 10 Jahre lang ab der Gewährung aufbewahrt werden.

11 Datenschutzerklärung

Es wird darauf hingewiesen, dass die sich aus den Antragsunterlagen und der Finanzhilfen ergebenden Daten durch die VRR AöR verarbeitet werden.

12 Umsatzsteuer

Die Ausgleichsleistungen auf der Grundlage dieser Richtlinie, mit Ausnahme der Ausgleichsleistungen nach Ziffer 7.4 und 7.5, werden als echte, nicht steuerbare Zuschüsse ohne Umsatzsteuer geleistet, weil sie nicht in unmittelbaren Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen stehen und lediglich dem Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben aus der Anwendung des Höchsttarifs nach dieser Richtlinie dienen. Soweit auf Ausgleichsleistungen z.B. wegen Änderung der Erlasslage oder anderweitiger rechtskräftiger Entscheidung der Finanzverwaltung zukünftig Umsatzsteuer zu leisten sein sollte, wird diese zusätzlich gewährt. Dies gilt nicht für Nebenausgaben. Sollte die Finanzverwaltung Umsatzsteuer auf die Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie erheben, sind die Antragsberechtigten in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde dazu verpflichtet, alle erforderlichen Rechtsmittel gegen diese Erhebung zu ergreifen.

13 Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 01. Januar 2026 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2026. Soweit in dieser Richtlinie Fristen zur Nachweisführung bzw. Dokumentation vorgesehen sind, sind diese bis zu den in dieser Richtlinie genannten Zeitpunkten zu erbringen.

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Nordrhein-Westfalen

1. Antragstellerin / Antragsteller

Institution	
Anschrift	
PLZ, Ort	
Ansprechperson	
Telefon	
E-Mail	
Bank	
IBAN	

2. Ermittlung des pauschalen Ausgleichs

	Betrag gemäß Festsetzung des Ausgleichs für 2025 *	Betrag gemäß fiktiver Einnahmenaufteilung unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen EAV **	Fortschrei-bungsfaktor	Fiktiver Betrag für Ausgleichs-berechnung 2026	Richtlinienbezug
Soll Fahrgeldeinnahmen 2025		nicht relevant	2,60000%	0,00 €	5.4.1
Ist - Fahrgeldeinnahmen aus Deutschlandticket 2025				0,00 €	5.4.2 (Nachweis ist beizufügen; Fortschreibungsfaktor wird vom Land mitgeteilt)
Ist - Fahrgeldeinnahmen aus Restsortiment 2025			2,60000%	0,00 €	5.4.2 (Nachweis ist beizufügen)
Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX für 2025		nicht relevant	nicht relevant	0,00 €	5.4.3
Minderung aus allgemeinen Vorschriften 2025		nicht relevant	nicht relevant	0,00 €	5.4.4
Ersparte Aufwendungen 2025		nicht relevant	nicht relevant	0,00 €	5.4.3
Sich daraus ergebender fiktiver Ausgleichsbetrag 2025				0,00 €	5.4
Bundesweiter Gesamtausgleichsbetrag 2026					5.4 (Betrag wird vom Land mitgeteilt)
Bundesweite Summe der fiktiven Ausgleichsbeträge 2025					5.4 (Betrag wird vom Land mitgeteilt)
Anteil bundesweiter Gesamtausgleichsbetrag 2026 an fiktiven Ausgleichsbeträgen = Anpassungsfaktor				#DIV/0!	5.4 (Betrag wird vom Land mitgeteilt)
Fiktiver Ausgleich des Empfängers unter Berücksichtigung des Anpassungsfaktors = Beantragte Zuwendung				#DIV/0!	5.4

* Für Antrag zum 30.09.2026 Beträge aus dann aktueller Festsetzung des Ausgleichs 2025, für Schlussverwendungsnachweis zum 31.03.2028 Beträge gemäß Festsetzung des Ausgleichs 2025 mit Stand vom 31.12.2027

** Für Antrag zum 30.09.2026 Beträge laut Prognosen von D-TIX und Verbünden mit Stand vom Sommer 2025, für Schlussverwendungsnachweis zum 31.03.2028 Beträge gemäß Berechnungen D-TIX und Verbünden aus Frühjahr 2028

Mit diesem Antrag versichert die Antragstellerin oder der Antragsteller, dass die Zuwendungen
a) nicht zur Finanzierung terroristischer Aktivitäten eingesetzt werden und
b) die Antragstellerin oder der Antragssteller keine terroristische Vereinigung ist oder terroristische Vereinigungen unterstützt.

Hinweis:
Es handelt sich bei den vorgenannten Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches. Subventionsbetrug ist nach dieser Vorschrift strafbar.

Anlage 2 der DT-RL

Anreizregelung

Gem. Tz. 7 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist
- und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.

Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung

Das VRR-Finanzierungssystem berücksichtigt die Entscheidung des EuGH zur Rechtssache AltmarkTrans und die darin aufgestellten vier Kriterien. Inhaltlich finden sich die ersten drei Kriterien des AltmarkTrans-Urteils auch im Anhang der VO (EG) Nr. 1370/2007 wieder. Über die Anforderungen des Anhangs hinaus, wird durch das VRR-Finanzierungssystem auch das vierte AltmarkTrans- Kriterium erfüllt. Hierfür werden durch einen externen Gutachter Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore für die Finanzierungsbausteine unter Berücksichtigung der Marktentwicklung innerhalb sowie außerhalb des VRR und weiterer Richtwert- bzw. Vergleichswertkorridore ("durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen"; Überprüfung des Kostenmaßstabs) ermittelt. Im Rahmen von Vergleichsanalysen werden alle Daten der Verkehrsunternehmen bereits im Vorhinein (d. h. vor Beginn des Abrechnungsjahres) einer Prüfung unterzogen. Liegt ein Verkehrsunternehmen bei dieser Prüfung mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten innerhalb oder unter der im VRR ermittelten Korridore für Richtwerte bzw. Vergleichswerte, wird maximal der unternehmensspezifische Soll- bzw. Ist- Wert zugrunde gelegt. Liegt ein Verkehrsunternehmen mit seinen unternehmensspezifischen Soll- bzw. Ist-Werten über dem Korridor von Richt- und Vergleichswerten im VRR, findet eine Kürzung auf die Obergrenze des Korridors statt. Somit ist für die Verkehrsunternehmen seitens des VRR ein Anreiz geregelt, dass keinesfalls eine Überschreitung des Richt- bzw. Vergleichswerts stattfindet. Die Fortschreibung der Richt- und Vergleichswerte ist in Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie geregelt.

Diese so ermittelten EU-konformen Ausgleichsparameter können im Rahmen der lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS durch den Aufgabenträger entsprechend der haushaltsrechtlichen Beschränkungen verringert werden. Hier kann der Aufgabenträger neben qualitativen auch wirtschaftliche Anreize festlegen. Die Vorgaben für diese Anreize finden sich finanziell im Verbundetat wieder. Neben der Deckelung der Finanzierungsbeträge im Vorhinein durch den Verbundetat, werden die Finanzierungsbeträge auch auf die Ergebnisse der Ergebnisrechnung gedeckelt. Grundsätzlich findet eine Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erst statt, wenn eine entsprechende Betrauung vorliegt. Im Rahmen dieser Betrauung können wirtschaftliche bzw. qualitative Anreize vorgegeben werden.

Neben den in der Richtlinie geregelten Anreizen werden im Rahmen dieser Anlage die Anreize nach entsprechenden Anforderungen des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelt.

Da die Anhangsabrechnung auf das Gesamtangebot und nicht nur auf die einzelnen Verpflichtungen abstellt, ist hierfür auf das Marktrisiko abzustellen. Der Anreiz besteht darin, dass das Unternehmen seinen Aufwand überwiegend durch seine Erträge, die es am Markt erzielt, deckt und diese Erträge durch eine wirtschaftliche Geschäftsführung positiv beeinflusst werden können.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes im VRR ergibt sich im Detail wie folgt:

Nachfolgende Maßstäbe für den Nachweis der wirtschaftlichen Geschäftsführung sind im Rahmen der Anhangsabrechnung als Zuschlag zum angemessenen Gewinn berücksichtigungsfähig:

a) Verbesserung der Kosteneffizienz im VRR
   Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Kostensteigerung des Unternehmens im Ist 10% unterhalb der statistisch festgelegten Kostensteigerung des VRR-Warenkorbs (gewichtet im Sinne Anlage 9 „Fortschreibung Parameter/Indexierung“ der Finanzierungsrichtlinie) liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt.

b) Erhöhung der Nachfrageeffizienz
   Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis, dass die Erhöhung der Nachfrage des Unternehmens im Ist 10% oberhalb der im Verbundetat zugrunde gelegten, statistischen, bedienungsgebietsspezifischen Nachfrageentwicklungen liegt. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen ein entsprechendes Gutachten vorlegt. Soweit planungsbezogene Fehler den Unterschiedsbetrag begründen, führen diese zur Minderung des Unterschiedsbetrags. Die Nachweisführung kann auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B.Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

<u>Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung ausreichend hoher Qualität</u>
Im VRR-Finanzierungssystem gibt es eine Wechselwirkung zwischen den Qualitätsvorgaben und den Finanzierungsbeträgen. Eine Senkung der kostenrelevanten Qualität wird im Rahmen der Prüfung durch den VRR berücksichtigt.

Wie bereits oben dargestellt, können die Aufgabenträger durch die lokalen Anhörungsgespräche gem. § 19b ZVS die Finanzierungsbeträge verringern und auch qualitative Anreize festlegen. Diese finden sich dann finanziell im Verbundetat und in der Ergebnisrechnung analog der obigen Darstellung wieder. Ebenfalls können im Rahmen der Betrauung qualitative Anreize vorgegeben werden. Weiterhin können Qualitätsvorgaben im Rahmen eines Qualitätsmanagementsystems im ÖSPV festgelegt werden.

Die Anreizregelung zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität ergibt sich im Detail analog der Ermittlung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Bausteins 3 „Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Fahrzeugqualitätsstandards“ (vgl. Anlage 2.3 Richtlinie). Damit sind die über das Finanzierungssystem geregelten Anreize für die Fahrzeugqualitätsstandards abgedeckt. Für die übrigen Bausteine ergeben sich qualitative Anreize aus den Bewertungsvorgaben der Anlagen 2.1 bis 2.4.

Im Rahmen der Anhangsabrechnung kann ein Zuschlag zur angemessenen Kapitalrendite bzw. Marge von 0,5 bzw. 0,25% berücksichtigt werden, soweit von Unternehmen im VRR die o.g. Finanzierungsbausteine nicht beantragt wurden. Voraussetzung hierfür ist ein Nachweis entsprechend Anlage 2/3. Der VRR kann hierzu verlangen, dass das Verkehrsunternehmen entsprechende Meldungen vorlegt. Die Nachweisführung kann anteilig auch für einzelne Tarifgruppen im Rahmen der allgemeinen Vorschriften angewendet werden (z.B. Sozialticket, Ausbildungsverkehr-Pauschale).

Aktualisierungen dieser Anreizregelungen ergeben sich aus Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie des VRR in der aktuellen Fassung.