

**Verordnung  
des Sächsischen Staatsministeriums  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2024  
(Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2024 - DTFinVO2024)**

**Vom 13. Juni 2024**

Auf Grund

- des § 7 Absatz 2 Satz 2 des [Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen](#) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), der durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) neu gefasst worden ist, im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und dem Staatsministerium des Innern,
- des § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des [Sächsischen Verwaltungsorganisationsgesetzes](#) vom 25. November 2003 (SächsGVBl. S. 899)

verordnet das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

**§ 1**

**Zweck der Ausgleichsleistungen, Rechtsgrundlage**

(1) Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt der Freistaat Sachsen nach Maßgabe dieser Verordnung Ausgleichsleistungen.

(2) <sup>1</sup>Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Ausgleichsleistungen. <sup>2</sup>Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr entscheidet aufgrund pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

**§ 2**

**Gegenstand der Ausgleichsleistungen**

Die Ausgleichsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Sachsen, deren Einnahmen in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets im Vergleich zum Referenzzeitraum Januar bis Dezember 2019 zurückgegangen sind und deren Ausgaben nicht gedeckt werden können aus

1. Fahrgeldeinnahmen
2. Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Mai 2023 geregelt wurden und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffen, sowie
3. Ausgleichszahlungen nach allgemeinen Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

**§ 3**

**Empfänger der Ausgleichsleistungen**

Empfänger sind die Aufgabenträger und Zusammenschlüsse nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 des [Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen](#).

**§ 4**

**Voraussetzungen**

<sup>1</sup>Die erlösverantwortlichen Empfänger sind verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche übersteigende Einnahmen im Rahmen der Einnahmenaufteilung

abzugeben. <sup>2</sup>Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Ausgleichsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Anlage 1 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. <sup>3</sup>Soweit die Empfänger nicht am Verfahren nach Satz 1 teilnehmen, verpflichten sie die von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen entsprechend.

## § 5

### Art, Umfang und Höhe der Ausgleichsleistungen

- (1) Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- (2) Die Berechnung der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben richtet sich nach Anlage 1.

## § 6

### Sonstige Bestimmungen

(1) <sup>1</sup>Die Empfänger stellen sicher, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen nach § 4 eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. <sup>2</sup>Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen. <sup>3</sup>Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der positiven oder negativen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, insbesondere Vertriebsmehrkosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. <sup>4</sup>Im Hinblick auf Vertriebsmehrkosten ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen nach Nummer 6 der Anlage 1 vorliegen. <sup>5</sup>Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

(2) <sup>1</sup>Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. <sup>2</sup>Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des [Strafgesetzbuches](#) handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

(3) <sup>1</sup>Die Empfänger stellen sicher, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmearteilung gemäß den Vorgaben der Anlage 3 fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden. <sup>3</sup>Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inklusive tariflicher Fortschreibung gemäß der Anlage 1 Nummer 2 erfolgt für das gesamte Jahr 2024. <sup>4</sup>Die vorläufigen Soll-Einnahmen sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

(4) <sup>1</sup>Die Empfänger sind verpflichtet,

1. bis zum 31. März 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Anlage 1 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen,
2. dem Nachweis nach Nummer 1 beizufügen
  - a) Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmearteilungen sowohl für die nach Anlage 1 Nummer 2 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Anlage 1 Nummer 3 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024,
  - b) eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haustarif oder nach Tarif Beförderungsbedingungen DB und
  - c) die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Anlage 1 Nummer 2 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025.
3. bis zum 31. Mai 2025 vorläufige Daten zu den tatsächlichen entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der Berechnungsmethode in Anlage 1 vorzulegen.

<sup>2</sup>Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann weitere Unterlagen anfordern.

(5) <sup>1</sup>Ausgleichsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Anlage 1 hinausgehen, sind vom Empfänger zu erstatten. <sup>2</sup>In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. <sup>3</sup>Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Ausgleichsleistung vorzunehmen.

(6) Soweit nach der Berechnung gemäß Anlage 1 die Einnahmen die ausgleichsfähigen Ausgaben übersteigen, sind die Empfänger verpflichtet, den Differenzbetrag an den Freistaat Sachsen zu zahlen.

(7) Die nach dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn die Empfänger die Auflagen nach den Absätzen 2 bis 5 nicht oder nicht innerhalb einer ihnen gesetzten Frist erfüllt haben.

## **§ 7 Verfahren**

(1) <sup>1</sup>Ein Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistungen ist bis zum 30. September 2024 mit einem vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bereitgestellten Formular zu stellen. <sup>2</sup>Er hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der Berechnungsmethode in Anlage 1 zu enthalten. <sup>3</sup>Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann verspätete Anträge zulassen. <sup>4</sup>Die Empfänger sind auch dann zur Antragstellung nach Satz 1 verpflichtet, wenn nach der Berechnung oder Schätzung nach Satz 2 die ausgleichsfähigen Ausgaben durch Einnahmen gedeckt werden können.

(2) Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

(3) Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß Anlage 1 Nummer 1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

(4) Die Empfänger können bis 31. Juli 2024 einen vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung bis zur Höhe eines auf sie nach Anlage 2 entfallenden Anteils an einem Betrag in Höhe von 86 Millionen Euro stellen.

(5) Die Modalitäten der Auszahlung aufgrund des Antrags nach Absatz 1 werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

(6) Die Höhe des Differenzbetrags nach § 6 Absatz 6 wird durch Bescheid festgesetzt.

## **§ 8 Abschlagszahlungen für das Jahr 2025**

(1) <sup>1</sup>Die Empfänger können für das Jahr 2025

1. bis zum 28. Februar 2025 einen ersten und
2. bis zum 30. Juni 2025 einen zweiten

vereinfachten Antrag auf einen Abschlag und dessen Auszahlung bis zur Höhe eines auf sie nach Anlage 2 entfallenden Anteils an einem Betrag in Höhe von 21,5 Millionen Euro stellen. <sup>2</sup>§ 7 Absatz 1 Satz 3 gilt entsprechend. <sup>3</sup>Die Abschlagszahlung erfolgt

1. zum 1. April 2025 aufgrund des Antrags nach Satz 1 Nummer 1 und
2. zum 1. August 2025 aufgrund des Antrags nach Satz 1 Nummer 2.

(2) Die Abschlagszahlungen werden auf die Ausgleichsbeträge für das Jahr 2025 angerechnet.

## **§ 9 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft und am 30. Juni 2027 außer Kraft.

Dresden, den 13. Juni 2024

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Martin Dulig

**Anlage 1**

**Berechnung der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben**

1. Bei Fahrgeldausfällen ist für Verbundtarife, Übergangstarife, Haustarife, den Deutschlandtarif und den Tarif Beförderungsbedingungen DB die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der nachfolgenden Nummern 2 und 3 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.
2. Die Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 erfolgt nach Maßgabe der nachfolgenden Buchstaben a und b.
  - a) Die im jeweiligen Monat verkauften oder dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 sind mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2024 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2024 fortzuschreiben. Übersteigt im Jahr 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung den mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate in Höhe von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.
  - b) Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach Buchstabe a ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 Prozent erhöht. Die nach Buchstabe a und Satz 1 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet der Empfänger fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet der Empfänger anzusetzen. Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten nach Einnahmeverteilung im Freistaat Sachsen zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach Buchstabe a und Satz 1 bis 3 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Freistaat Sachsen abzusenken. Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif und dem Tarif Beförderungsbedingungen DB sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.
3. Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets zum Deutschlandticket und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der

tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2024 fortgeschriebenen, gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. Übersteigt im Jahr 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe den mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung in Höhe von 8 Prozent zu zahlen gewesen wären. Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

4. Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 2 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 oder die nach Maßgabe der Nummer 3 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Prozentsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 2 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen oder gemäß Nummer 3 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeverteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.
5. In der Nummer 1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.
6. Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern oder über diese den Verkehrsunternehmen, die selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister das Deutschlandticket vertreiben, die in den folgenden Buchstaben a und b beschriebene Pauschale gewährt.
  - a) Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag in Höhe von 1,50 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 Euro gewährt. Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken Deutschlandtickets vor Einnahmeverteilung. Ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag im Rahmen der Einnahmeverteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, ist dies unbeachtlich.
  - b) Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem zweiten Schritt der in den nachfolgenden Sätzen beschriebene Abzug vorzunehmen. Für jedes am 30. April 2023 bestehende Abonnement wird ein Abzug von acht Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Anlage 1 Nummer 6 Satz 1 bis 5 der Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2023 für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden. Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.
7. Die Summe der gemäß den Nummern 1 bis 6 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.
8. Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Eine abweichende Aufteilung kann vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr festgesetzt oder nachrangig von den beteiligten Aufgabenträgern vereinbart werden.

**Anlage 2**  
**(zu § 7 Absatz 4 und § 8 Absatz 1)**

**Verteilungsschlüssel (in Prozent):**

Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig	4,8170
Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	4,4128
Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe	8,9286
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien	0,4993
Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (einschließlich Stadt Plauen und Landkreis Vogtland)	2,1598
Landkreis Leipzig	1,2860
Landkreis Nordsachsen	1,0859
Landkreis Mittelsachsen	4,6347
Landkreis Zwickau	2,6631
Landkreis Erzgebirge	5,3996
Landkreis Bautzen	1,8765
Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge	4,5852
Landkreis Meißen	2,8216
Landkreis Görlitz	0,8144
Kreisfreie Stadt Dresden	30,6775
Kreisfreie Stadt Leipzig	10,4979
Kreisfreie Stadt Chemnitz	9,4775
Große Kreisstadt Zwickau	2,8098
Große Kreisstadt Görlitz	0,3210
Große Kreisstadt Hoyerswerda	0,2318

**Anlage 3**  
**(zu § 6 Absatz 3 Satz 1)**

**Beschluss des Koordinierungsrates vom 20. März 2023 für ein bundesweites Clearingverfahren  
zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger  
Modellansatzes“**

**Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“**

Die nachfolgenden Beschlusspunkte bilden die zentrale Grundlage für die jeweiligen Beschlussfassungen der 16 Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN. Damit soll bundesweit eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bezug auf die Zuschreibung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des **Regionalisierungsgesetzes** der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kern- produkt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die

Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.

4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deutlichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.
5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpffahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbünde und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Länder vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.
6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmenaufteilungsverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbünde etc.) geschaffen.
7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschreibung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmenaufteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmenaufteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnahmeverchiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmezuschreibung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschießenden Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.
8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.  
Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschreibungsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet. Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind

geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.

Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.

9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.
11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigelegt. (Ergänzung gem. Umlaufbeschluss vom 6. April 2023)

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

## **Anlage 1**

### **zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschiedung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“**

#### **Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket**

#### **1. Grundsätzliches**

- Die Vertriebsdatensammlung (VDS) durch die Clearingstelle (light) muss frühestmöglich nach Verkaufsstart beginnen können
- Daher geht Schnelligkeit und Einfachheit in der Meldung vor Detailierung
- Die vertreibenden Unternehmen müssen schnellstens über Anforderungen und Meldewege informiert werden, um möglichst zeitnah alle Anforderungen an die Datenstruktur der Meldungen umsetzen zu können.
- Die Meldung erfolgt „kaskadierend“/stufenweise:
  - Vom VU/Verkäufer an die „gewohnte“ Tariforganisation (TO), z. B. Verkehrsverbünde (TO=Tarifgeber: umfasst alle Verbünde, Landestarife, DTV, Haustarifgeber etc.).
  - Von der TO an die Clearingstelle
  - Haustarife können selbst direkt an Clearingstelle melden oder an „nahestehende“ Verbundorganisation
- Der Ablageort muss sicher genug sein, aber allen Beteiligten Zugriff gewähren
  - Vorschlag: einfacher Sharepoint auf den alle TO ihre Excel-Tabelle ablegen. Ob ggf. weitere Formate (csv, xml) möglich sind, ist mit der Clearingstelle operativ zu klären.
  - Rechteverwaltung einrichten
  - Formularvorlage als Anlage erstellen
- Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle 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).
- Die Meldung der restlichen Angebote an die Clearingstelle erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats (z. B.: Verkäufe des Mai bis zum 20. Juli)
- Grundsatz: jedes D-Ticket ist, unabhängig vom letzten Abgabepreis, zu 49 € zu melden, einzige (!) Ausnahme: Jobticket à 46,55 € bzw. (nur 2023) zu abweichende Preisen im Solidarmodell und Starterkarten. Die 49 € sind auch zu melden für Semesterticket-Upgrades, Schülertickets, Seniorentickets etc.

#### **2. Datenstruktur**

Es gibt drei Säulen bei der Datenmeldung (Im besten Fall können alle drei Säulen über dieselbe technische Schnittstelle gemeldet werden):

1. Die D-Ticket-Verkaufsmeldung
2. Die Verkäufe aller anderen Tickets „Restliches Angebot“
3. Soll-Einnahmen (einmalig)

Jede Datenmeldung enthält Dimensionen zur Aggregation (wie Verkaufs- und Geltungsmonat), Stammdaten (wie den Namen der Tariforganisation) und die Eigentlichen Meldedaten (Bruttoerlös und ggf. Stück). Bei bundeslandübergreifenden Tariforganisationen ist ein Indikator für die Aufteilung auf die Bundesländer mitzuliefern.

- **D-Ticket-Aggregationsebenen, Datenstruktur** und Stammdatum:

Hinweis: PLZ des Kundenwohnorts müssen bereits mit Start des Verkaufs des D- Tickets vom Kunden abgefragt und so zeitnah wie möglich, aber spätestens ab 01.10.2023, in die Meldungen integriert werden. Nicht in allen Fällen liegen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine Meldung der Wohnort-PLZ vor oder können bis zum Januar 2024 geschaffen werden. Daher ist in einigen eng umgrenzten Sondersituationen ein Übergangszeitraum bis Ende September 2024 nötig. Dies betrifft Konstellationen, in denen die Abwicklung der Ticketausgabe an den Endkunden nicht durch die Verkehrsunternehmen oder Verbünde erfolgt, sondern über branchenfremde Dritte. In diesen Fällen gelten folgende Hilfsregeln:

- Bei Jobtickets kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise und übergangsweise bis einschließlich September 2024 die PLZ der Betriebsstätte (alternativ zum Wohnort des Kunden) verwendet werden.
- Bei Semestertickets, bei denen die Abwicklung des D-Ticket-Upgrades durch die Hochschulen erfolgt, sowie in einem eventuellen D-Ticket- Solidarmodell ab 2024, kann hilfsweise und übergangsweise bis zum Ende des Sommersemesters 2024 die PLZ des Hochschulstandorts verwendet werden. Voraussetzung für eine Meldung der Wohnort-PLZ bei Studierenden ist, dass die Hochschulverwaltungen in Vollsolidarmodellen die notwendigen Daten zuliefern.
- Bei Schülertickets, deren Abwicklung über die Schulverwaltungen oder Schulsekretariate erfolgt, kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise der Schulstandort verwendet werden, da davon auszugehen ist, dass in diesen Fällen Schul- und Wohnort unmittelbar beieinander liegen und nur in seltenen, vernachlässigbaren Ausnahmefällen in verschiedenen Bundesländern.

Der Meldung an die Clearingstelle ist ein Hinweis hinzuzufügen, ob die Meldung (insgesamt, nicht je Datensatz) Daten enthält, bei denen an Stelle der Wohnort-PLZ die Betriebsstätten-, Hochschulort- oder Schulort-PLZ enthalten ist.

- *erster Geltungstag (am Anfang immer der erste des Geltungsmonats)*
- *Ticketart (gemäß Tarifbestimmungen, z. B. Standard, JobTicket, ab 2024 ggf. SemT) -> numerische Codierung für Ticketart festlegen (1: normal, 2: JobT, 3. JobT im Vollsolidarmodell oder Starterkarte zu abweichendem Preis (nur 2023); 4. sonstige Sonderfälle, später zusätzlich ggf. 5: Ergänzungskarten, 6. D-Ticket-Semestertickets im bundesweiten Vollsolidarmodell, ...)*
- *Wohnort-PLZ des Kunden (ab 01.10.23 Pflichtfeld, bis dahin fakultativ). Bei Jobtickets und Semestertickets **hilfs- und übergangsweise** bis Ende September 2024 der Arbeits- bzw. bis Ende des Sommersemesters 2024 der Hochschulort, wenn keine Wohnort-PLZ vorliegt. Bei Schülertickets hilfsweise dauerhaft der Schulort, sofern keine Wohnort-PLZ vorliegt. Bei ausländischen PLZ den ISO-Ländercode (alphanummerisch zweistellig: CH, AT, PL...)*
- **Stück** (falls Einzeldatensätze geliefert werden, ist Stück = 1 zu melden)
- **Gesamteinnahme** der Tariforganisation (immer Brutto und immer inkl. eventueller Auffüllbeträge einzelner Bundesländer) -> (Stornos sind negative Einnahmen und werden saldiert)
  - Korrekturen aus dem Vormonat werden mit der nächsten Monatsmeldung nachgemeldet bzw. storniert.
  - Das Inkassorisiko liegt beim verkaufenden VU
- Tariforganisation/Tarifgeber
- (Verkaufendes Unternehmen -> muss beim Tarifgeber vorgehalten werden - > aber nicht gemeldet)
- Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach

EAV zu melden. **Restliches Angebot (exkl. D-Ticket):**

- *Meldemonat (alle Einnahmen, die im Vormonat gemeldet wurden)*
- *Korrekturen werden für dem Monat in die Meldung aufgenommen, in dem sie gemeldet werden*
- *Ticketgruppe: 1-4 (siehe Abschnitt 3)*
- **Gesamteinnahme**
- Tariforganisation/Tarifgeber
- Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer **nach** EAV zu melden.

- **Soll-Einnahme inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie (einmalige Meldung - monatsscharf)**

- *Monat*
- **Gesamteinnahme = Sollerlöse/Erwartungswert monatsscharf für Nachteilsausgleich (2023) (Anteilig für Mai-Dezember)**
- Tariforganisation/Tarifgeber
- Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer **nach** EAV zu melden.

Lieferzeitpunkt: 1. Mai 2023 (im Vorlauf zur ersten D-Ticket-Meldung), frühestens jedoch drei Wochen nach Veröffentlichung der Musterrichtlinie

**3. Definition Ticketgruppen:**

Definition der Ticketgruppen analog zur VDV-Corona-Abfrage (etabliert und vergleichbar)

Bezeichnung der Ticketgruppe	Einzel- und -Mehrfahrtenkarten	Tages- und Mehrtageskarten	Zeitkarten ohne (>24h)
Codierung - Ticketgruppe	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Enthält Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einzelfahrkarten Erwachsene/Kinder/Grup</li> <li>- Hin/Rück</li> <li>- Streifenkarten</li> <li>- X-Fahrten-Karten</li> <li>- Fahrradkarten</li> <li>- Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pauschalpreistickets (Ländertickets, QdL, etc.)</li> <li>- Tageskarten/Gruppentageska</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formen von Mehrtageskar</li> <li>- Wochenkarter (Ausbildung/E</li> <li>- Monatskarten (Ausbildung/E</li> <li>- 10er Tagesticl</li> </ul>

Zu einzelnen, noch festzulegenden Zeitpunkten ist das restliche Angebot aufgegliedert nach einzelnen Ticketarten zu melden. Dies kann auch den Monat April 2023 zwecks Bestimmung des Zustands vor Einführung des D-Tickets betreffen. Die Details hierzu werden rechtzeitig durch die Clearingstelle kommuniziert.

**4. Erläuterungen (FAQ):**

**Anmerkung 1:** Anforderungen an die Datenstruktur und den Meldeprozess müssen bis spätestens Anfang März vorliegen, damit bis zum Verkaufsstart am 03.04.2023 die Verkaufs-/Buchungssysteme ggf. entsprechend ertüchtigt werden können.

**Erläuterung zu Anmerkung 1:** Die Datenstruktur ist mit diesem Dokument und dem Excel-Anhang spezifiziert. Der genaue Meldeprozess muss mit der operativen Stelle abgestimmt werden, die von der Arge aus VDV, DTV, BSN und BDO spezifiziert werden muss.

**Frage 2:** Wer trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Datenlieferung Dritter?

**Erläuterung zu Frage 2:** Jeder Tarifgeber trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Meldung in seinem Tarif verkaufter Tickets.

**Frage 3:** Wie wird mit Sondersachverhalten vorgegangen, die zu verspäteten Meldungen führen (Nachmeldungen, Stornierungen, Rückrechnungen etc)?

**Erläuterung zu Frage 3:** Verspätete Meldungen und Korrekturmeldungen erfolgen immer in der nächsten Monatsmeldung nach Bekanntwerden des Sondersachverhalts.

**Frage 4:** Genügt für die Meldung eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation oder ist eine Differenzierung nach KVP notwendig?

**Erläuterung zu Frage 4:** Eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation (bspw. Verbund) genügt.

**Frage 5:** Ist eine Gesamtstückzahl des D-Tickets zu melden oder ist eine Differenzierung ist in reguläre Deutschlandtickets, Starterkarten, Upgradekarten, subventionierte Versionen des Deutschlandtickets etc.?

**Erläuterung zu Frage 5:** Alle Karten, die 49 € melden, werden in der D-Ticket- Meldung im Feld Ticketart mit Code 1 gemeldet. Dies betrifft vorerst alle (!) Karten mit den folgenden beiden, klar definierten Ausnahmen: JobTickets, Starterkarten. JobTickets mit 5 % Rabatt werden im Feld Ticketart mit Code 2 gemeldet. Nur im Jahr 2023 werden JobTickets im Vollsolidarmodell und Starterkarten ohne Preisangabe, d. h. nur mit Stückzahl und Gesamteinnahme, im Feld Ticketart mit Code 3 gemeldet.

**Frage 6:** wie ist die Schlüsselung auf die Bundesländer für bundeslandübergreifende Verbände herzuleiten?

**Erläuterung zu Frage 6:** Diese Information kann, sofern keine monatsaktuelle Information vorliegt, beispielsweise aus der vergangenen Jahresabrechnung oder einer vergleichbaren Quelle hergeleitet werden.