

Allgemeine Vorschrift
gemäß Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Enzkreises und der
Stadt Pforzheim über die Festsetzung des Deutschlandtickets inklusive des
Deutschlandtickets JugendBW als Höchsttarife
(8.9)

Neu-/Erstfassung	Beschlussvorlage:	S 0659
	Beschlussfassung im Gemeinderat:	16.12.2025
	Bekanntmachung:	20.12.2025
	Inkrafttreten:	01.01.2026
Verantwortlicher Fachbereich	Eigenbetrieb Pforzheim Verkehrs- und Bäderbetriebe Tel. 07231/39-3801	

Präambel

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, ein digitales, deutschlandweit gültiges „Deutschlandticket“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu einem damaligen Einführungspreis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement einzuführen. Das Deutschlandticket wurde zum 1. Mai 2023 bundesweit eingeführt. In der Umsetzung arbeiten Bund, Länder, kommunale Spitzenverbände und Unternehmensverbände eng zusammen.

Daneben haben die Landesregierung, die baden-württembergischen Kommunen und Verkehrsverbünde zum 1. März 2023 eine einheitliche landesweit gültige Jahreskarte für Schüler*innen, Auszubildende, Studierende sowie Freiwilligendienstleistende eingeführt (landesweites Jugendticket).

Dieses landesweite Jugendticket ging zum 1. Dezember 2023 in das Deutschlandticket in Form des Deutschlandticket JugendBW über. Zur Umsetzung des Deutschlandtickets und des landesweiten Jugendtickets wurde im Enzkreis und in der Stadt Pforzheim zunächst eine allgemeine Vorschrift mit Geltungswirkung bis zum 31. Dezember 2023 erlassen.

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2023 (Geschäftszeichen VM3-3894-3500) hatte das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg angekündigt und bestätigt, dass ab 2024 das Deutschlandticket JugendBW in die ab dem Jahr 2024 jeweils gültigen Förderrichtlinien für das Deutschlandticket des Landes Baden-Württemberg integriert wird (nachfolgend „Richtlinie Deutschlandticket“).

Mit Antragstellung für den Erhalt der Fördermittel für das Jahr 2026 werden die Aufgabenträger für das Jahr 2026 verpflichtet sein, die in der Richtlinie Deutschlandticket 2026 formulierten Bedingungen einzuhalten, um im Gegenzug - bei Umsetzung des Tickets entsprechend der Regelungen der Richtlinie Deutschlandticket 2026 - die dort festgelegte Förderung durch das Land Baden-Württemberg zu erhalten. Die Richtlinie Deutschlandticket 2026 liegt derzeit noch nicht vor, ist aber für den Jahreswechsel 2025/2026 angekündigt.

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), § 6 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 3 ÖPNVG Baden-Württemberg, § 3 LKrO BW bzw. § 4 GemO BW sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen der Enzkreis und die Stadt Pforzheim als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (Gruppe von Behörden) die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets inklusive des Deutschlandtickets JugendBW als Höchsttarife im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (allgemeiner ÖPNV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket bzw. Deutschlandticket JugendBW.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

2.1. Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.2) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 9) das Deutschlandticket inklusive des Deutschlandtickets JugendBW im Sinne und nach näherer Maßgabe der Richtlinie Deutschlandticket 2026 als Höchsttarife im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend dieser Ziffer 2 anzuwenden (im Folgenden „Tarifanwendungspflicht“) und zu kontrollieren. Dabei müssen insbesondere die vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung eingehalten werden.

Die Tarifanwendungspflicht beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket bzw. Deutschlandticket JugendBW zu den geltenden Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket bzw. Deutschlandticket JugendBW im Gemeinschaftstarif des aktuellen Verkehrsverbunds (Stand 14.12.2025 Verkehrsverbund Pforzheim-

Enzkreis (Anlage 1)), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Dabei sind bei Widersprüchen zwischen den Vorgaben des Verkehrsverbunds und denen des „Koordinierungsrates Deutschlandticket“ die Vorgaben des „Koordinierungsrates Deutschlandticket“ vorrangig. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket für das Jahr 2026 teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben (vgl. Stand 20.12.2024 bzw. 06.11.2025 in Anlage 3) und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Die Verkehrsunternehmen dürfen dabei nur Deutschlandtickets anerkennen, die 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.

Die Verkehrsunternehmen sind zudem erforderlichenfalls verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanerkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket bzw. Deutschlandticket JugendBW selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW mitzuwirken. Sollte die Förderrichtlinie Deutschlandticket 2026 zur Erfüllung der Förderbedingungen überdies weitere auf das Verkehrsunternehmen zu übertragende Pflichten enthalten, hat das Verkehrsunternehmen auch diese zu erfüllen. Eine Anpassung dieser Allgemeinen Vorschrift zur Klarstellung solcher weiteren Pflichten bleibt vorbehalten. Solche weiteren Pflichten sind jedoch unabhängig von einer Klarstellung zu beachten.

Im Hinblick auf die Standards zur bundesweiten Kontrollierbarkeit des Deutschlandtickets sind die Vorgaben der bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets (Anlage 2) einzuhalten, soweit die Förderrichtlinie Deutschlandticket 2026 hiervon keine abweichenden bzw. ergänzenden Regelungen trifft, die dann vorrangig gelten.

- 2.2. Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Enzkreis und die Stadt Pforzheim die Befugnis als zuständige Behörde im Sinne des Art. 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den ÖPNV innehaben.
3. Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge
Soweit Personenverkehrsdienste im allgemeinen ÖPNV auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), gelten die Regelungen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifanwendung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag bereits eine entsprechende Pflicht zur Anwendung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifanwendungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift.
4. Ausgleichsleistungen
Die Verkehrsunternehmen haben, soweit sie erlösverantwortlich im Sinne der Richtlinie Deutschlandticket 2026 sind, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anwendung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW entstehenden finanziellen Nachteile nach Maßgabe der obligatorischen Regelungen der Richtlinie Deutschlandticket 2026. Die Richtlinie Deutschlandticket 2026 wird nach Erlass dieser Allgemeinen Vorschrift veröffentlicht und auf Grundlage der Musterrichtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im

öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln des Koordinierungsrats Deutschlandticket vom 6. November 2025 (Musterrichtlinie des Bundes) konzipiert werden zuzüglich Regelungen zum Deutschlandticket JugendBW.

- 4.1.1. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim können künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen treffen.
- 4.1.2. entfällt
- 4.2. Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Richtlinie Deutschlandticket 2026 ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und Kosten vorzunehmen.
- 4.3. Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen. Die Vermeidung einer Überkompensation wird wie folgt gewährleistet: Erfolgt die Überkompensationskontrolle über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (siehe Ziffer 3), ist diese zumindest einmal während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags durchzuführen. Erfolgt die Überkompensationskontrolle allein über die allgemeine Vorschrift, ist eine jährliche Kontrolle erforderlich. Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifanwendung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW nach Ziffer 4.1 im Sinne von Ziffer 4.2 nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigt werden. Der angemessene Gewinn ist begrenzt auf die Höhe von 3,5 Prozent vom Umsatz, soweit die Richtlinie Deutschlandticket 2026 nichts Abweichendes regelt. Die Vorgaben zur Trennungsrechnung gemäß Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind einzuhalten.

Das Verkehrsunternehmen stellt die für die Beurteilung erforderlichen Daten zu den Kosten und Erlösen umfassend zur Verfügung und ermöglicht so die Überprüfung des Vorliegens einer Überkompensation. Ein höherer Gewinn kann im Einzelfall überdies als angemessen akzeptiert werden, wenn die Verkehrsdiene in einem wettbewerblichen Vergabe- oder Genehmigungsverfahren vergeben wurden und soweit dies die Richtlinie Deutschlandticket 2026 in diesem vorgenannten Fall vorsieht. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch den Enzkreis und die Stadt Pforzheim oder deren Beauftragten zugänglich gemacht werden (vgl. Ziffer 5.5). Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle gesamthaft Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Tarifanwendung in Bezug auf das Deutschlandticket und das Deutschlandtickets JugendBW entsprechend Ziffer 4 innerhalb angemessener Frist, spätestens bis zum in der Richtlinie Deutschlandticket 2026 genannten Zeitpunkt vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen. Sollte im Einzelfall dennoch eine Überkompensation festgestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich bei Überschreiten der Frist ggf. gemäß der Richtlinie Deutschlandticket 2026 fälliger Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen.

5. Darlegungs- und Nachweispflichten

- 5.1. Das Verkehrsunternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- 5.2. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dass alle Verkäufe des Deutschlandtickets bzw. des Deutschlandtickets Jugend-BW gemäß den Vorgaben der Richtlinie Deutschlandticket 2026 gemeldet werden.
- 5.3. Vorzulegen sind jeweils differenziert nach öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bzw. eigenwirtschaftlich bedienten Verkehrsräumen oder Linien die in der Richtlinie Deutschlandticket 2026 genannten Unterlagen (Bestätigungen, Nachweise und Erklärungen),

- insbesondere damit der Enzkreis und die Stadt Pforzheim die Nachweispflichten gegenüber dem Fördermittelgeber vollumfänglich erfüllen können.
- 5.4. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim können vom Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach der Richtlinie Deutschlandticket 2026, ggf. darin referenzierten Bestimmungen zur Umsetzung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen der EU-Kommission oder des Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Ziffer 5.3 genannten sowie ggf. darüber hinaus die gemäß Satz 1 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann die Ausgleichsleistung für das jeweils abzurechnende Jahr ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.
- 5.5. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim können die von dem Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.
- 5.6. Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Deutschlandticket 2026 diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen sowie dem Enzkreis und der Stadt Pforzheim getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.
6. Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen
- 6.1. Soweit im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags nichts Abweichendes geregelt ist, gewähren die Stadt Pforzheim und der Enzkreis den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen gemäß den Vorgaben der Richtlinie Deutschlandticket 2026. Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Ziffer 6.1 gemäß den Vorgaben der Richtlinie Deutschlandticket 2026.
7. Anreizregelung
- Gemäß Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) 1370/2007 muss das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung in der allgemeinen Vorschrift einen Anreiz dafür geben, dass der Betreiber eine wirtschaftliche Geschäftsführung aufrechterhält oder entwickelt und dass die Personenverkehrsdienste in ausreichend hoher Qualität erbracht werden. Die Antragsberechtigten müssen daher auf Anforderung darlegen, wie sie die Wirtschaftlichkeit und die ausreichend hohe Qualität des Verkehrsangebots aufrechterhalten. Ein Ausgleich für bestimmte Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
8. Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
- 8.1. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim sind über die auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, sind die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Bestandteil der Ausgleichsleistungen auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit den Ausgleichsleistungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.
- 8.2. Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser

allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

9. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten
 - 9.1. Diese allgemeine Vorschrift tritt gemäß § 3 Abs. 3 LKrO BW bzw. § 4 Abs. 3 GemO BW am 1. Januar 2026 in Kraft.
 - 9.2. Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31. Dezember 2026 außer Kraft. Die im Geltungszeitraum begründeten Melde-, Informations-, Nachweis und Mitwirkungspflichten bleiben hiervon unberührt. Diese allgemeine Vorschrift kann durch allgemeine Vorschrift verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
 - 9.3. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim können diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund bzw. das Land Baden-Württemberg keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets bzw. Deutschlandtickets JugendBW mehr sicherstellen, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift begründeten Ausgleichsansprüche volumnäßig zu befriedigen oder wenn eine flächendeckende Anwendung oder Anerkennung des Deutschlandtickets im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr gewährleistet ist. Im Falle eines vorzeitigen Außerkraftsetzens entfällt der Ausgleichsanspruch mit Wirkung für die Zukunft; ein angemessener Vorlauf ist zu gewährleisten. Der Enzkreis und die Stadt Pforzheim behalten sich vor, die Allgemeine Vorschrift nach Veröffentlichung der Richtlinie Deutschlandticket 2026 an die dortigen Regelungen anzupassen. Die Allgemeine Vorschrift kann zudem im Zuge eines Beitritts des Enzkreises und der Stadt Pforzheim zum Karlsruher Verkehrsverbund in Bezug auf Anlage 1 aktualisiert werden.

Anlagen

Anlage 1: Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbunds Pforzheim-Enzkreis (Stand 14.12.2025)

Anlage 2: Ergebnisdokument der AG Kontrolle Deutschlandticket V1.3

Anlage 3: Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 (ursprünglicher Stand vom 20.12.2024) mit Änderungsvertrag für das Kalendarjahr 2026 (Stand: 06.11.2025)

Haben Sie noch Fragen zum
**BUS- UND BAHN-
FAHREN IM VPE?**

Wir beraten Sie gerne unter
TELEFON:
07231 4431474

Schauen Sie doch mal bei uns rein!
www.vpe.de

GÜLTIG AB 14. DEZEMBER 2025

GEMEINSCHAFTSTARIF

Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise im Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE).

Herausgeber: Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) | Luitgardstraße 14-18 | 75177 Pforzheim. Alle Angaben ohne Gewähr.



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	4
A. Gemeinsame Beförderungsbedingungen	4
§ 1 Geltungsbereich	4
§ 2 Anspruch auf Beförderung	4
§ 3 Von der Beförderung ausgeschlossene Personen	4
§ 4 Verhalten der Fahrgäste	5
§ 5 Zuweisen von Wagen und Plätzen	6
§ 6 Beförderungsentgelte, Fahrausweise	6
§ 7 Zahlungsmittel	6
§ 8 Ungültige Fahrausweise	7
§ 9 Erhöhtes Beförderungsentgelt	7
§ 10 Erstattung von Beförderungsentgelt	8
§ 11 Beförderung von Sachen	9
§ 12 Beförderung von Tieren	9
§ 13 Fundsachen	10
§ 14 Haftung	10
§ 15 Ausschluss von Ersatzansprüchen	10
§ 16 Gerichtsstand	10
§ 17 Besondere Bestimmungen für die Mitnahme von Fahrrädern	10
§ 18 Zusätzliche Regelungen für die Züge der DB	11
§ 19 Mobilitätsgarantie, Garantiezusagen und Fahrgastrechte	12
B. Tarifbestimmungen und Fahrpreise	14
B 1 Geltungsbereich	14
B 2 Preisbildung	14
B 3 Fahrkarten	14
B 3.1 Fahrkarten mit beschränkter Fahrtzahl	14
B 3.2 Fahrkarten mit unbeschränkter Fahrtzahl	15
B 3.3 Kinder	15
B 4 Einzelbestimmungen	15
B 4.1 Einzelfahrschein für Erwachsene bzw. Kinder	15
B 4.2 Einzelfahrschein mit BahnCard-Ermäßigung	15
B 4.3 Zuschlag 1. Klasse der Eisenbahnunternehmen	15
B 4.4 Kurzstreckenfahrschein	16
B 4.5 TagesTickets	16
B 4.5.1 TagesTicket 3 Zonen/Netz	16
B 4.6 Mobile Tickets/Elektronische Fahrausweise	16
B 4.6.1 DB Navigator	16
B 4.6.2 CiCoBW	17
B 4.6.3 StadtTicket Mühlacker	18
B 4.7 Zeitkarten	18
B 4.7.1 Monatskarte für Erwachsene	18
B 4.7.2 Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende	19
B 4.7.3 Deutschlandticket	20
B 4.7.4 Jahreskarte	21
B 4.7.4.1 Übertragbare Jahreskarte	22
B 4.7.4.2 Persönliche Jahreskarte	22
B 4.7.5 Netz 9/Netz 9 solo (Jahresnetzkarten ab 9.00 Uhr)	22
B 4.7.5.1 Netz 9	22
B 4.7.5.2 Netz 9 solo	23
B 4.7.5.3 D-Ticket JugendBW (vormals VPE JugendticketBW)	23
B 4.8 TagesTicket Kids	24
B 5 Unentgeltliche Beförderung	25
B 5.1 Polizeibeamte in Uniform/Kriminalbeamte	25
B 5.2 Mitarbeitende der Bahnhofmissionen auf einer Dienstfahrt	25
B 6 Beförderung von Schwerbehinderten	25
B 7 Kinderwagen, Gepäck, Hunde und andere Kleintiere	25
B 7.1 Kinderwagen	25
B 7.2 Gepäck	25
B 7.3 Fahrräder	25
B 7.4 Hunde und andere Kleintiere	25
B 8 Familienvorteil	25
B 9 In-Kraft-Treten	25
C. Sonderregelungen	26
C 1 Job-Ticket	26
C 2 Kombikarten	26
C 3 Ermäßigung für Sonderangebote	26
C 4 Besondere Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr	26
C 4.1 Anerkennung von Schienenfahrausweisen der Deutschen Bahn AG	26
C 4.1.1 City-Ticket der DB AG	26
C 4.1.2 BahnCard 100	26
C 4.2 Fahrkartenserverkauf für die Nutzung von Zügen der Schienenunternehmen	27
C 5 Besondere Bestimmungen für Baden-Württemberg	27
C 5.1 Anerkennung des Baden-Württemberg-Tarifs	27
C 5.1.1 Baden-Württemberg-Ticket	27
C 6 Tarife im ein- und ausbrechenden Verkehr	27
C 7 Studi-Ticket	27
C 8 Schnupperticket	27
C 9 Schwarzwald-Gästekarten KONUS	28
C 10 Nacht-Taxi	28
C 11 On-Demand-Verkehr	28
C 11.1 Linienbedarfsverkehr PforzheimShuttle	28
C 12 Anrufsammeltaxi (AST)	29
C 13 Besonderheiten im Stadtlinienverkehr Pforzheim	29
D. Übergangsregelungen	29
D 1 Übergangsregelungen zum Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)	29
D 1.1 Übergangsregelungen im Busverkehr	29
D 1.2 Übergangstarife für Zeitkarten	29
D 2 Übergangsregelungen zum Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)	29
D 2.1 Fahrkarten des KVV im VPE-Verbundgebiet	29
D 2.2 Übergangstarife für Zeitkarten	30
D 2.3 Gegenseitige Anerkennung von Verbundfahrscheinen KVV/VPE	30
D 3 Übergangsregelungen zur Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH (VGC)	30
D 3.1 Ein- und ausbrechende Verkehre auf der Enztalbahn Linie S6	30
D 3.2 Ein- und ausbrechende Verkehre auf der Kulturbahn	31
D 3.3 Übergangstarife für Zeitkarten	31
D 4 Übergangsregelungen zur Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV)	31
D 4.1 Anerkennung von Verbundfahrscheinen des HNV	31
Anhang 1: Ortsverzeichnis zur Tarifzoneneinteilung	32
Anhang 2: Verzeichnis der in den Gemeinschaftstarif einbezogenen Unternehmen, Linien und Strecken	36
Anhang 3: Tarifzoneneinteilung für den VPE-Gemeinschaftstarif	40
Anhang 4: Fahrpreisübersicht des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE)	42

Vorwort

- Der vorliegende Tarif enthält im Teil A die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen, im Teil B die Tarifbestimmungen und Fahrpreise, im Teil C die Sonderregelungen, im Teil D die Übergangsregelungen.
- Rechtsbeziehungen, die sich aus der Beförderung ergeben, kommen nur mit demjenigen Verkehrsunternehmen zustande, dessen Verkehrsmittel benutzt werden.
- Der vorliegende Tarif ist vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg und vom Regierungspräsidium Karlsruhe genehmigt - im Einvernehmen mit den anderen zuständigen Genehmigungsbehörden.

A. Gemeinsame Beförderungsbedingungen

§ 1 Geltungsbereich

(1) Diese Beförderungsbedingungen gelten für die Beförderungsverträge im PBefG- und Eisenbahnverkehr des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis im Tarifgebiet siehe Anhang 2.

(2) Der Abschluss des Beförderungsvertrages erfolgt mit dem Beförderungsunternehmen, dessen Fahrzeug der Kunde betritt. Soweit das Fahrzeug im Auftragsverkehr fährt, ist der Auftraggeber Vertragspartner.

§ 2 Anspruch auf Beförderung

(1) Anspruch auf Beförderung besteht, soweit nach den Vorschriften des für den jeweiligen Verkehr geltenden Gesetzes (Personenbeförderungsgesetz [PBefG] und Allgemeines Eisenbahngesetz [AEG]) und den aufgrund dieser Gesetze erlassenen Rechtsvorschriften (Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen [VO-ABB] oder die Eisenbahn-Verkehrsordnung [EVO]) eine Beförderungspflicht gegeben ist.

(2) Sachen werden nur nach Maßgabe des § 11 und Tiere nur nach Maßgabe des § 12 befördert.

§ 3 Von der Beförderung ausgeschlossene Personen

(1) Personen, die eine Gefahr für Sicherheit oder Ordnung des Betriebes oder für die Fahrgäste darstellen, sind von der Beförderung ausgeschlossen. Soweit diese Voraussetzungen vorliegen, sind insbesondere ausgeschlossen:

- Personen, die unter Einfluss alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel stehen,
- Personen mit ansteckenden Krankheiten gemäß Infektionsschutzgesetz,
- Personen mit Waffen, die unter das Waffengesetz fallen, es sei denn, dass sie zum Führen von Waffen berechtigt sind,
- Personen, die Gewaltbereitschaft zeigen oder Gewalt ausüben.

(2) Nicht schulpflichtige Kinder vor Vollendung des 6. Lebensjahres können von der Beförderung ausgeschlossen werden, sofern sie nicht auf der ganzen Fahrstrecke von Personen begleitet werden, die mindestens das 6. Lebensjahr vollendet haben; die Vorschriften des Absatzes 1 bleiben unberührt. Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr sollen nur in Begleitung einer Aufsichtsperson befördert werden.

(3) Über den Ausschluss von Personen entscheidet das Betriebspersonal. Betriebspersonal im Sinne dieser Beförderungsbedingungen sind alle von dem Unternehmer zur Erfüllung seiner Aufgaben beauftragten Personen. Dieses übt auch das Hausrecht für das Verkehrsunternehmen aus.

(4) Der rechtmäßige Ausschluss von der Fahrt bzw. der rechtmäßige Verweis einer Person aus dem Fahrzeug bzw. von der Betriebsanlage begründet keinen Anspruch auf Schadenersatz.

§ 4 Verhalten der Fahrgäste

(1) Fahrgäste haben sich bei Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Ordnung und Sicherheit des Betriebes, ihre eigene Sicherheit und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.

- (2) Fahrgästen ist insbesondere untersagt,
- sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,
 - die Türen eigenmächtig zu öffnen,
 - Gegenstände aus den Fahrzeugen zu werfen oder hinausragen zu lassen,
 - während der Fahrt auf- oder abzuspringen,
 - ein als besetzt bezeichnetes Fahrzeug zu betreten,
 - die Benutzbarkeit der Betriebseinrichtungen, der Durchgänge und der Ein- und Ausstiege z. B. durch sperrige Gegenstände zu beeinträchtigen,
 - Tonwiedergabegeräte oder Tonrundfunkempfänger zu benutzen oder Tonwiedergabegeräte mit Kopfhörer sowie Mobiltelefone zu benutzen, wenn andere dadurch belästigt werden,
 - Mobiltelefone in Bereichen zu benutzen, in denen das Verbot der Benutzung mittels Piktogrammen angezeigt ist,
 - Fahrzeuge oder Betriebsanlagen zu betreten, die nicht zur Benutzung freigegeben sind,
 - nicht für den Fahrgast zur Benutzung dienende Betriebseinrichtungen zu öffnen oder zu betätigen,
 - in Fahrzeugen oder auf Bahnsteigen Fahrräder, Rollbretter, Inlineskates, Rollschuhe oder vergleichbare Fortbewegungsmittel zu benutzen,
 - ohne Erlaubnis zu musizieren,
 - in den Fahrzeugen und auf den Betriebsanlagen Waren, Dienstleistungen oder Sammlungen ohne Zustimmung des Verkehrsunternehmens anzubieten bzw. durchzuführen,
 - Füße auf Sitze oder Tische zu legen,
 - zu betteln,
 - in Fahrzeugen und innerhalb der besonders gekennzeichneten Bereiche an Bahnhöfen und Haltestellen zu rauchen (einschließlich E-Zigarette und Shisha/E-Shisha).

Vom Betriebspersonal oder durch örtliche Anweisung kann der Verzehr von Speisen oder Getränken untersagt werden.

(3) Die Fahrgäste dürfen die Fahrzeuge nur an den Haltestellen betreten und verlassen; Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Betriebspersonals. Hierbei hat sich der Fahrgäste besonders umsichtig zu verhalten. Bestehen an den Haltestellen oder im Fahrzeug besonders gekennzeichnete Wege, Eingänge oder Ausgänge, sind diese zu benutzen. Das Betreten der Busse ist grundsätzlich nur durch die Vordertür gestattet. Dem Fahrpersonal ist unaufgefordert die Fahrkarte vorzuzeigen. Es ist zügig ein- und auszusteigen sowie in das Wageninnere aufzurücken. Wird die bevorstehende Abfahrt angekündigt oder schließt sich eine Tür, darf das Fahrzeug nicht mehr betreten oder verlassen werden. Jeder Fahrgäste ist verpflichtet, sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen.

(4) Die Beaufsichtigung von Kindern obliegt deren Begleitern. Sie haben insbesondere dafür zu sorgen, dass Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen und nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften Sicherheitsgurte angelegt haben oder in einer Rückhalteeinrichtung für Kinder gesichert sind.

(5) Verletzt ein Fahrgäste trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen 1 bis 4, so kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden, in schwerwiegenden Fällen ist eine vorherige Ermahnung nicht erforderlich.

(6) Bei Verunreinigung von Fahrzeugen oder Betriebsanlagen werden die erforderlichen Reinigungskosten erhoben.

(7) Beschwerden sind - außer in den Fällen des § 6 Absatz 7 und des § 7 Absatz 3 - nicht an das Fahr-, sondern an das Aufsichtspersonal zu richten. Soweit die Beschwerden nicht durch das Aufsichtspersonal erledigt werden können, sind sie unter Angabe von Datum, Uhrzeit, Wagen- und Linienbezeichnung sowie möglichst unter Angabe von Ort, Fahrtrichtung und Beifügung des Fahrausweises an die Verwaltung des Unternehmers (siehe Anhang 2) zu richten.

(8) Wer missbräuchlich die Notbremse oder andere Sicherungseinrichtungen betätigt, hat - unbeschadet einer Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren und weitergehender zivilrechtlicher Ansprüche - einen Betrag von 15 € zu zahlen. Das selbe gilt, wenn gegen die Untersagung nach Absatz 2 Nr. 3 oder Nr. 7 verstößen wird. Im Eisenbahnverkehr beträgt bei missbräuchlicher Betätigung der Notbremse der zu zahlende Betrag 200 €, es sei denn, der Fahrgäste weist nach, dass der Eisenbahn ein Schaden oder eine Wertminderung überhaupt nicht entstanden oder wesentlich niedriger sei.

§ 5

Zuweisen von Wagen und Plätzen

(1) Das Betriebspersonal kann Fahrgäste auf bestimmte Fahrzeuge verweisen, wenn dies aus betrieblichen Gründen oder zur Erfüllung der Beförderungspflicht notwendig ist.

(2) Das Betriebspersonal ist berechtigt, Fahrgästen Plätze zuzuweisen; Anspruch auf einen Sitzplatz besteht nicht. Sitzplätze sind für schwerbehinderte Menschen, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern freizugeben.

§ 6

Beförderungsentgelte, Fahrausweise

(1) Für die Beförderung sind die festgesetzten Beförderungsentgelte zu entrichten. Hierfür werden Fahrausweise ausgegeben. Die Fahrausweise werden im Namen und auf Rechnung des ausgebenden Verkehrsunternehmens verkauft. Bei Verlust oder Diebstahl von Fahrausweisen besteht kein Anspruch auf Ersatz durch die Verkehrsunternehmen.

(2) Ist der Fahrgast beim Betreten des Fahrzeugs nicht mit einem für diese Fahrt gültigen Fahrausweis versehen, hat er unverzüglich und unaufgefordert den erforderlichen Fahrausweis zu lösen. Für den Erwerb von Fahrkarten zur Nutzung von Zügen der DB gelten besondere ergänzende Regelungen in § 18.

(3) An Bahnhöfen und Haltestellen mit Fahrkarten-Verkaufautomaten werden die Fahrausweise, die durch Automaten ausgetragen werden, vom Verkehrs- und Betriebspersonal nicht verkauft. Ist an einer Haltestelle in keiner der beiden Fahrtrichtungen ein Automat aufgestellt oder betriebsbereit, hat der Fahrgast, der noch nicht in Besitz eines gültigen Fahrausweises ist, den erforderlichen Fahrausweis unverzüglich und unaufgefordert beim Betriebspersonal zu erwerben. In Ausnahmefällen kann der Fahrscheinverkauf ständig oder vorübergehend durch sonstiges Verkehrs- und Betriebspersonal erfolgen.

(4) Der Fahrgast hat den Fahrausweis bis zur Beendigung der Fahrt aufzubewahren und ihn dem Betriebspersonal auf Verlangen zur Prüfung vorzuzeigen oder auszuhändigen. Die Fahrt gilt als beendet, wenn der Fahrgast an seiner Zielhaltestelle angekommen ist und das Fahrzeug sowie die Bahnsteiganlage verlassen hat. Fährt der Inhaber einer Zeitkarte über deren örtlichen Geltungsbereich der Zeitkarte hinaus, benötigt er spätestens bei Beginn der Weiterfahrt für den über den Geltungsbereich hinausgehenden Teil der Fahrt einen zusätzlichen Fahrausweis. Nimmt ein Fahrkartenbesitzer einen anderen Fahrgäst nach den geltenden Tarifbestimmungen kostenlos mit, so hat der Fahrkartenbesitzer oder die mitgenommene Person bei einer Fahrausweiskontrolle die mitgenommene Person oder - als mitgenommene Person - den Fahrkartenbesitzer sofort und unaufgefordert dem kontrollierenden Personal zu nennen bzw. zu zeigen. Eine spätere Geltendmachung der kostenlos mitzunehmenden Person wird nicht anerkannt. Steigt der Fahrkartenbesitzer aus, so muss die mitgenommene Person für die Weiterfahrt eine Fahrkarte lösen.

(5) Kommt der Fahrgast einer Pflicht nach den Absätzen 2 bis 4 trotz Aufforderung nicht nach, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden; die Pflicht zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts nach § 9 bleibt unberührt.

(6) Wagen oder Wagenteile im schaffnerlosen Betrieb ohne Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs dürfen nur von Fahrgästen mit hierfür gültigen Fahrausweisen benutzt werden.

(7) Beanstandungen des Fahrausweises sind sofort vorzubringen. Spätere Beanstandungen können aus Beweisgründen nicht mehr berücksichtigt werden.

§ 7

Zahlungsmittel

(1) Das Beförderungsentgelt soll abgezählt bereitgehalten werden. Das Fahrpersonal ist nicht verpflichtet, Wechselgeld von über 10 Euro herauszugeben und erheblich beschädigte Geldscheine und Münzen anzunehmen. Für das Fahrpersonal besteht keine Verpflichtung mehr als insgesamt 20 Münzstücke anzunehmen.

(2) Soweit das Fahrpersonal Wechselgeld von über 10 Euro nicht herausgeben kann, erhält der Fahrgast eine Quittung über den zurückbehaltenen Betrag. Es ist Sache des Fahrgastes, das Wechselgeld unter Vorlage der Quittung bei der Verwaltung

des Unternehmers abzuholen. Ist der Fahrgast mit dieser Regelung nicht einverstanden, muss er die Fahrt abbrechen.

(3) Beanstandungen des Wechselgeldes oder der vom Fahrpersonal ausgestellten Quittung müssen sofort vorgebracht werden.

(4) An Fahrkartenautomaten ist entsprechend den dort erklärten technischen Vorgaben zu zahlen.

(5) Für den Fahrkartenverkauf über das Handy (HandyTicket) gelten zusätzlich und ggf. abweichend die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das HandyTicket. Das Fahrkartenangebot kann eingeschränkt werden. Ein Anspruch auf Teilnahme am HandyTicket-Verfahren besteht nicht.

§ 8

Ungültige Fahrausweise

(1) Fahrausweise, die entgegen den Vorschriften der Beförderungsbedingungen oder des Beförderungstarifs benutzt werden, sind ungültig und werden eingezogen, dies gilt insbesondere für Fahrausweise, die

1. nicht vorschriftsmäßig ausgefüllt sind und trotz Aufforderung nicht sofort ausgefüllt werden,
2. nicht mit der erforderlichen Wertmarke oder nicht vorschriftsmäßig ausgefüllten Wertmarke und/oder Stammkarte versehen sind,
3. zerrissen, zerschnitten oder sonst stark beschädigt, stark beschmutzt, unleserlich oder unerlaubt eingeschweißt oder laminiert sind, sodass sie nicht mehr geprüft werden können,
4. eigenmächtig geändert oder unrechtmäßig erworben oder hergestellt sind,
5. von Nichtberechtigten benutzt werden,
6. zu anderen als zu den zulässigen Fahrten benutzt werden,
7. wegen Zeitablaufs oder aus anderen Gründen (z. B. Tarifänderung) verfallen sind,
8. ohne das erforderliche Lichtbild benutzt werden, bzw. nicht mit einem persönlichen, zeitgemäßen Lichtbild, das an der Stammkarte fest angebracht ist, versehen sind, wenn dieses für den persönlichen Fahrausweis benötigt wird,
9. nach BahnCard-Tarif gelöst wurden, der Fahrgäst jedoch nicht im Besitz einer gültigen BahnCard ist,
10. nur in Verbindung mit einer Zeitkarte gültig sind, wenn diese nicht vorgezeigt werden kann.

Das Beförderungsentgelt wird nicht erstattet.

(2) Ein Fahrausweis, der nur in Verbindung mit einer Bescheinigung, einer Zeitkarte oder einem im Beförderungstarif vorgesehenen Personalausweis zur Beförderung berechtigt, gilt als ungültig und kann eingezogen werden, wenn die Bescheinigung, die Zeitkarte oder der Personalausweis auf Verlangen nicht vorgezeigt wird.

(3) Für eingezogene Fahrausweise wird auf Verlangen des Fahrgastes eine Quittung ausgestellt. Ersatzansprüche, insbesondere für Zeitverluste oder Verdienstausfälle, sind ausgeschlossen.

(4) Chipkarten sind Eigentum des Fahrgastes und können ggf. weitere Tickets beinhalten die gültig sind. Aus diesem Grund wird das Beförderungsentgelt erhoben, die Chipkarte verbleibt aber im Besitz des Fahrgastes.

§ 9

Erhöhtes Beförderungsentgelt

(1) Ein Fahrgäst ist zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgeltes verpflichtet, wenn er

1. für sich oder - soweit der Tarif hierfür ein Beförderungsentgelt vorsieht - für von ihm mitgebrachte Tiere oder Fahrräder keinen gültigen Fahrausweis beschafft hat,
2. sich einen gültigen Fahrausweis beschafft hat, diesen jedoch bei der Überprüfung nicht vorzeigen kann,
3. den Fahrausweis auf Verlangen nicht zur Prüfung vorzeigt oder aushändigt.

Eine Verfolgung im Straf- oder Bußgeldverfahren bleibt unberührt. Die Vorschriften unter den Nummern 1 und 3 werden nicht angewendet, wenn das Beschaffen oder Abbuchen des Fahrausweises aus Gründen unterblieben ist, die der Fahrgäst nicht zu vertreten hat. Ein Fahrgäst, der zur Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts verpflichtet ist, hat bei Aufforderung durch das Prüfpersonal, sich diesem gegenüber mittels eines amtlichen Lichtbildausweises zu legitimieren. Soweit dies nicht erfolgt oder falsche Personalien angegeben werden, sind von ihm die hierdurch entstehenden Kosten zu tragen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 kann der Unternehmer ein erhöhtes Beförderungsentgelt bis zu 60 € erheben. Er kann jedoch das Doppelte des Beförderungsentgeltes für die einfache Fahrt auf der vom Fahrgäste zurückgelegten Strecke erheben, sofern sich hierauf ein höherer Betrag als nach Satz 1 ergibt; hierbei kann das erhöhte Beförderungsentgelt nach dem Ausgangspunkt der Linie bzw. bei der Eisenbahn nach der ganzen vom Zug zurückgelegten Strecke berechnet werden, wenn der Fahrgäste die zurückgelegte Strecke nicht nachweisen kann. Mit der Zahlungsaufforderung oder Quittung über die Zahlung eines erhöhten Beförderungsentgelts kann die begonnene Fahrt beendet werden. Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (bis einschließlich 14 Jahre), die das erhöhte Beförderungsentgelt nicht sofort entrichten können, erhalten eine Zahlungsaufforderung, die das Kind zur Fahrt am selben Tag bis Betriebsende wie mit einem TagesTicket berechtigt.

(2a) Wird das erhöhte Beförderungsentgelt nicht sofort bar bezahlt, so ist die Zahlung binnen 14 Tagen ab Zahlungsaufforderung zu leisten. Nach Ablauf dieser Frist ist der Unternehmer berechtigt für jede schriftliche Mahnung ein zusätzliches Bearbeitungsentgelt von 5 € zu erheben. Weitergehende Ansprüche nach § 288 Absatz 1 BGB bleiben unberührt. Muss bei Nichtzahlung des erhöhten Beförderungsentgeltes zur Feststellung der Personalien eine Auskunft bei der zuständigen Behörde eingeholt werden, so sind die zusätzlichen Kosten vom Fahrgäste zu tragen.

(3) Das erhöhte Beförderungsentgelt ermäßigt sich im Falle von Absatz 1 Nr. 2 auf 7,00 €, wenn der Fahrgäste innerhalb von 14 Tagen ab dem Feststellungstag bei der Verwaltung des Unternehmers nachweist, dass er im Zeitpunkt der Feststellung Inhaber einer gültigen persönlichen Zeitkarte war. Soweit § 12 Absatz 3 EVO für Fahrten mit der Eisenbahn günstigere Regelungen vorsieht, bleiben diese unberührt.

(4) Bei Verwendung von ungültigen Zeitkarten bleiben weitergehende Ansprüche des Unternehmers unberührt.

§ 10 Erstattung von Beförderungsentgelt

(1) Wird ein Fahrausweis nicht zur Fahrt benutzt, so wird das Beförderungsentgelt auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Beweispflichtig für die Nichtbenutzung des Fahrausweises ist der Fahrgäste.

(2) Wird eine Fahrkarte nur auf einem Teil der Strecke zur Fahrt benutzt, so wird der Unterschied zwischen dem gezahlten Beförderungsentgelt und dem für die zurückgelegte Strecke erforderlichen Beförderungsentgelt auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Beweispflichtig für die nur teilweise Benutzung des Fahrausweises ist der Fahrgäste.

(3) Wird eine Zeitkarte wegen Krankheit, Unfall oder Tod des Inhabers (ärztliche Bescheinigung notwendig) nicht oder nur teilweise benutzt, so wird das Beförderungsentgelt für die Zeitkarte unter Anrechnung des Beförderungsentgeltes für die durchgeföhrten Einzelfahrten, ggf. auch unter Anrechnung von TagesTickets, auf Antrag gegen Vorlage des Fahrausweises erstattet. Für die Feststellung des Zeitpunkts, bis zu dem Einzelfahrten - je Tag zwei Fahrten - als durchgefördert gelten, ist der Tag der Rückgabe oder Hinterlegung der Zeitkarte oder das Datum des Poststempels der Übersendung der Zeitkarte mit der Post maßgeblich. Ein früherer Zeitpunkt kann nur dann und nur bei persönlichen Zeitkarten berücksichtigt werden, wenn die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über Krankheit oder Unfall des Fahrgäste vorgelegt wird, die die Reiseunfähigkeit bedingt; entsprechend ist bei Vorlage einer Todesbescheinigung zu verfahren. Bei der Anrechnung des Beförderungsentgelts für die durchgeförderten Einzelfahrten wird eine Ermäßigung nur bei Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen, im Übrigen das Beförderungsentgelt für eine einfache Fahrt zugrunde gelegt.

(4) Anträge nach den Absätzen 1 bis 3 sind unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des Unternehmens zu stellen, das den Fahrausweis verkauft hat. Bei Fahrenscheinen, die ausschließlich für den Eisenbahnverkehr ausgestellt sind, erlöschen die Ansprüche auf Fahrpreiserstattung nach dieser Vorschrift, wenn sie nicht binnen 6 Monaten nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises bei dem Eisenbahnunternehmen geltend gemacht werden.

(5) Von dem zu erstattenden Betrag wird ein Bearbeitungsentgelt von 5,00 € sowie eine etwaige Überweisungsgebühr abgezogen. Das Bearbeitungsentgelt und eine etwaige Überweisungsgebühr werden nicht abgezogen, wenn die Erstattung aufgrund von Umständen beantragt wird, die das Unternehmen zu vertreten hat.

(6) Bei Ausschluss von der Beförderung besteht, ausgenommen § 3 Absatz 1 Nr. 2, kein Anspruch auf Erstattung des entrichteten Entgelts.

§ 11 Beförderung von Sachen

(1) Ein Anspruch auf Mitnahme von Sachen besteht, soweit nicht Absatz 6 etwas Abweichendes bestimmt, nur bei Handgepäck, das ein Fahrgäste gleichzeitig mit zwei Händen tragen kann und im Rahmen der nachfolgenden Regelungen. Sachen werden nur bei gleichzeitiger Mitfahrt des Fahrgäste und nur dann befördert, wenn dadurch die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Eine Mitnahme von Sachen scheidet aus, wenn hierdurch der Haltestellenaufenthalt über das übliche Maß verlängert wird oder die Gefahr besteht, dass aufgrund der Mitnahme der Sache andere Fahrgäste keinen Platz im Fahrzeug finden. Die Fahrgäste haben wegen der Unterbringung der Sachen die Anordnungen des Betriebspersonals zu befolgen.

(2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere

1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übel riechende oder ätzende Stoffe,
2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt oder verschmutzt werden können,
3. Gegenstände, die über die Wagenumgrenzung hinausragen,
4. elektronische Fahrzeuge (E-Tretroller) ohne Straßenzulassung.

(3) Die Pflicht zur Beförderung von Kleinkindern im Kinderwagen und Rollstuhlfahrenden richtet sich nach den Vorschriften des § 2 Satz 1. Nach Möglichkeit soll das Betriebspersonal dafür sorgen, dass Fahrgäste mit Kind im Kinderwagen und Rollstuhlfahrende nicht zurückgewiesen werden. Die Entscheidung über die Mitnahme liegt beim Betriebspersonal. Die Mitnahme von E-Scootern ist zulässig, sofern die Bedingungen laut „Erlaß der Länder über die Beförderungspflicht für E-Scooter mit aufsitzender Person in Linienbussen des ÖPNV“ vom 15. März 2017 erfüllt sind. In Straßenbahnen und S-Bahnen sind E-Scooter von der Beförderung ausgeschlossen. Selbstbalancierende Fahrzeuge mit oder ohne Sitz im Sinne des § 1 eKfV (Segways und Hoverboard) sind in Bussen, Straßenbahnen und S-Bahnen von der Beförderung ausgeschlossen. Nicht selbstbalancierende, einspurige Fahrzeuge, die den Anforderungen des § 2 eKfV entsprechen (E-Roller), werden wie Fahrräder behandelt.

(4) Der Fahrgäste hat mitgeführte Sachen so unterzubringen und zu beaufsichtigen, dass die Sicherheit und Ordnung des Betriebes nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt oder geschädigt werden können. Soweit durch mitgeführte Sachen Schäden an Personen oder Gegenständen entstehen, gelten die allgemeinen Haftungsvorschriften.

(5) Das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall, ob Sachen zur Beförderung zugelassen werden und an welcher Stelle sie unterzubringen sind.

(6) Die Beförderung von Reisegepäck richtet sich bei der Eisenbahn nach den §§ 25 ff. EVO sowie den ergänzenden Regelungen in § 17.

§ 12 Beförderung von Tieren

(1) Auf die Beförderung von Tieren sind § 3 Absatz 1 und § 11 Absatz 1, 4 und 5 entsprechend anzuwenden.

(2) Hunde werden nur unter Aufsicht einer hierzu geeigneten Person befördert. Hunde müssen - soweit sie nicht in geeigneten Behältnissen mitgenommen werden - an der kurz gehaltenen Leine gefördert werden; Hunde, die Mitreisende gefährden können, müssen einen Maulkorb tragen, der ein Beißen ausschließt. Kampfhunde sind von der Beförderung ausgeschlossen. Im Übrigen gelten die hierzu erlassenen Verordnungen des Landes Baden-Württemberg.

(3) Soweit andere gesetzliche Bestimmungen die Begleitung durch Hunde gestatten, sind diese zur Beförderung stets zugelassen.

(4) Sonstige Tiere dürfen nur in geeigneten Behältnissen mitgenommen werden.

(5) Tiere dürfen nicht auf Sitzplätzen untergebracht werden. Bei Zu widerhandlung werden Reinigungskosten nach § 4 Absatz 6 erhoben.

§ 13 Fundsachen

(1) Fundsachen sind gemäß § 978 BGB unverzüglich dem Betriebspersonal abzuliefern. Eine Fundsache wird an den Verlierer durch das Fundbüro des Unternehmens gegen Zahlung eines Entgeltes für die Aufbewahrung zurückgegeben. Sofortige Rückgabe an den Verlierer durch das Betriebspersonal ist zulässig, wenn er sich einwandfrei als Verlierer ausweisen kann. Der Verlierer hat den Empfang der Sache schriftlich zu bestätigen. Zum Zwecke der Wahrung des Finderlohnanspruches hat der Verlierer bei Abholung des Fundgegenstandes seine vollständige Adresse anzugeben und sich auszuweisen.

§ 14 Haftung

(1) Der Unternehmer haftet für die Tötung oder Verletzung eines Fahrgastes und für Schäden an Sachen, die der Fahrgast an sich trät oder mit sich führt, nach den allgemein geltenden Bestimmungen. Bei der Beförderung im Straßenbahn- und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen haftet der Unternehmer für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur bis zum Höchstbetrag von 1.000 €; die Begrenzung der Haftung gilt nicht, wennd Sachschäden auf Vorsatzoder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sind. Bei einem vom Unternehmer verursachten Verlust oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten umfasst die Entschädigung jedoch mindestens den Wiederbeschaffungswert oder die Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung oder Geräte. Unfälle bzw. Sachschäden sind innerhalb von 4 Wochen an das Unternehmen zu melden.

§ 15 Ausschluss von Ersatzansprüchen

Abweichungen von Fahrplänen durch Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen sowie Platzmangel begründen keine Ersatzansprüche; insoweit wird auch keine Gewähr für das Einhalten von Anschläßen übernommen. Der Anspruch auf Beförderung gilt auch als erfüllt, wenn der Unternehmer aus betrieblichen Gründen andere als im Fahrplan angegebene Fahrzeuge bereitstellt oder Umleitungsstrecken gefahren werden. Weitergehende Ansprüche aus § 17 EVO bei einer Beförderung mit der Eisenbahn bleiben unberührt.

§ 16 Gerichtsstand

Der Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die sich aus dem Beförderungsvertrag ergeben, ist der Sitz des Unternehmers.

§ 17 Besondere Bestimmungen für die Mitnahme von Fahrrädern

In den Fahrzeugen der beteiligten Unternehmen ist die Mitnahme von Fahrrädern gemäß der nachfolgend aufgeführten Regelung gestattet:

Ein Anspruch auf Mitnahme von Fahrrädern besteht nicht. Im Übrigen gelten die Bestimmungen des § 11. Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mitnehmen. Die Mitnahme ist auf zweirädrige einsitzige Fahrräder, zusammengeklappte Fahrradanahänger und Fahrräder mit Trethilfe durch einen Elektro-Hilfsmotor (z. B. Pedelec) sowie Tretroller mit Elektrohilfsmotor beschränkt.

Zweiräder mit Motorausstattung sowie Sonderkonstruktionen (z. B. Mofas, Lastenräder, Tandems) sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Zusammengeklappte Faltradfahrräder gelten nicht als Fahrrad. In besonderen Zügen können, sofern ausreichend Platz vorhanden ist, auch Liegeräder, Tandems sowie Dreiräder mitgenommen werden.

Unternehmen	Verkehrsmittel	Linien	Zeitliche Regelung
Alle Busunternehmen im VPE	Bus	Alle Buslinien - ausgenommen sind Anruf-Sammeltaxi und Nachttaxi	Montags bis freitags ab 19 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ohne zeitliche Einschränkung unentgeltlich (max. 2 Fahrräder im Fahrzeug), soweit Platz vorhanden ist.
Alle Schienen-Unternehmen im VPE	Zug Stadtteilbahn	alle	Montags bis freitags vor 6 sowie nach 9 Uhr; samstags, sonn- und feiertags ohne zeitliche Einschränkung unentgeltlich. Von Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr ist ein Einzelfahrschein für Erwachsene für 2 Zonen zu lösen. Inhaber einer BahnCard 100 können in den Zügen und den Stadtbahnen ein Fahrrad kostenlos mitnehmen.

Es ist zu beachten, dass die Fahrräder während der Fahrt festzuhalten oder sicher zu verstauen sind, damit bei unerwartetem Bremsen keine Fahrgäste gefährdet werden. In den Bussen sind die Fahrräder im Stehplatzbereich der 2. Bustür unterzubringen. Eine Rad-Verladung am Rad-Heckträger erfolgt auf Anweisung des Fahrpersonals. Der Fahrgast verlässt das Rad selbst. Im Bahnverkehr sind die Fahrräder in besonders gekennzeichneten Bereichen (Fahrradsymbol) unterzubringen.

§ 18 Zusätzliche Regelungen für die Züge der DB

Für Fahrten innerhalb des Verbundraumes werden Fahrausweise nach dem Gemeinschaftstarif des VPE ausgegeben. In den Zügen der DB Regio AG findet grundsätzlich kein Verkauf von Verbundfahrausweisen statt. Im Verbundraum kann die DB den Verkauf bei Fahrkartenausgaben und sonstigen Verkaufsstellen in Abstimmung mit dem VPE auf bestimmte Verbundfahrausweise beschränken sowie einen ausschließlichen Verkauf aus Fahrausweisautomaten vorsehen.

1. Erwerb von Fahrausweisen

- 1.1. Ist an einer Haltestelle in keiner der beiden Richtungen ein Automat aufgestellt oder betriebsbereit und eine vorhandene Verkaufsstelle geschlossen, hat der Fahrgast, der noch nicht im Besitz eines gültigen Fahrausweises ist, den erforderlichen Fahrausweis unverzüglich im Zug zu erwerben:
 - an einem Automaten,
 - bei einem Zugbegleiter oder
 - dem Prüfpersonal in Form einer Teilzahlung für die konkrete Fahrstrecke zu einer Fahrpreisnacherhebung.
- 1.2. Meldet ein Fahrgast in einem mit dem Hinweis „Bitte nur mit gültiger Fahrkarte“ gekennzeichneten Zug dem Zugbegleiter unverzüglich und unaufgefordert, dass er keinen gültigen Fahrausweis besitzt, hat er außer dem Fahrpreis einen Betrag in der in den BB Personenverkehr für diesen Fall festgelegten Höhe (Bordpreis) zu zahlen, wenn er den Fahrpreis und ggf. Zuschläge sofort zahlt.

Der Bordpreis ist nicht zu zahlen, wenn der Übergang in die 1. Klasse gewünscht wird oder die Voraussetzung nach 1.1 erfüllt ist.

2. Fahrausweise für Fahrten zwischen Bahnhöfen im Verbundraum und Bahnhöfen außerhalb dieses Gebietes

Bei Fahrten im verbundüberschreitenden Verkehr muss der Fahrgast grundsätzlich im Besitz eines gültigen Fahrausweises nach den BB Personenverkehr ab dem Reiseantrittsbahnhof sein, sofern nicht besondere Regelungen im verbundüberschreitenden Verkehr gelten. Sofern beim Reiseantrittsbahnhof ein Fahrausweis nach den BB Personenverkehr zum Reiseziel nicht erhältlich ist, hat der Reisende eine „Fahrkarte Anfangsstrecke“ nach den BB Personenverkehr zu lösen.

§ 19

Mobilitätsgarantie und Fahrgastrechte

Abschnitt 1: VPE-Mobilitätsgarantie

(1) Im Rahmen der Mobilitätsgarantie besteht für Inhaber von Zeitkarten bei Verspätungen und Fahrtausfällen die Möglichkeit, auf ein Taxi umzusteigen und sich den Fahrpreis für das Taxi im Nachhinein erstatten zu lassen. Sie greift, wenn der Fahrgäst vernünftigerweise davon ausgehen kann, dass er sein Fahrziel mit den zur Fahrt benutzten VPE-Verkehrsmitteln um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesenen erreichen wird, und er keine Möglichkeit hat, andere das Fahrziel erreichende VPE-Verkehrsmittel zu nutzen. Maßgeblich ist der jeweils gültige Fahrplan unter Berücksichtigung der grundsätzlich vorgesehenen Zeitanteile für Umsteigebeziehungen (Fahrplanauskunft unter www.vpe.de).

(2) Anspruchsberechtigt sind Besitzer einer Monats- oder Jahreskarte für Erwachsene (auch Übergangszeitkarten und Deutschlandtickets), einer Netz 9, eines Job-Tickets Erwachsene sowie Personen mit Schwerbehindertenausweis inkl. Freifahrtberechtigung. Die VPE Mobilitätsgarantie gilt für Fahrten mit dem Deutschlandticket innerhalb des VPE, allerdings nur für Kunden, die im Gebiet des VPE ihren Wohnsitz haben und ihr Deutschlandticket beim VPE erworben haben. Eine Erstattung kann pro Fahrt und Fahrausweis nur einmal geltend gemacht werden. Die Taxikosten werden bei Jahreskarten bis zu 50 Euro, bei Monatskarten sowie Personen mit Schwerbehindertenausweis inkl. Freifahrtberechtigung bis zu 35 Euro ersetzt.

(3) Der Fahrgäst hat eine vom Taxiunternehmen ausgestellte Quittung zusammen mit dem ausgefüllten Erstattungsformular für die Mobilitätsgarantie, das unter www.vpe.de vorgehalten wird, innerhalb von zwei Wochen vorrangig beim betroffenen VPE-Verkehrsunternehmen oder beim VPE einzureichen (Ausschlussfrist). Die Erstattung erfolgt durch Banküberweisung. Eine Barauszahlung sowie eine Verrechnung beim Fahrscheinkauf sind nicht möglich.

(4) Die Inanspruchnahme ist ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall nicht auf das Verschulden eines der im VPE kooperierenden Verkehrsunternehmen zurückgeht. Insbesondere begründen Unwetter, Bombendrohungen, Streik, Suizid und Eingriffe Dritter in den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr keinen Anspruch auf Leistungen aus der Mobilitätsgarantie. Die Erstattung ist auch ausgeschlossen, wenn die Verspätung oder der Fahrtausfall auf ein Verschulden des Fahrgasts zurückgehen oder ihm vor dem Kauf des Fahrscheins bekannt waren. Sie ist ferner ausgeschlossen, wenn sie auf Maßnahmen wie Straßen- oder Streckensperrungen beruht bzw. auf andere Fälle höherer Gewalt.

(5) Die VPE-Mobilitätsgarantie besteht parallel zu den Kundengarantien bzw. Fahrgastrechten anderer Verkehrsunternehmen. Ansprüche aus demselben Sachverhalt können jedoch nur einmal geltend gemacht werden.

Abschnitt 2: Garantiezusagen der RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH für den Stadtverkehr Pforzheim

(1) Ankunftsgarantie: Dem Fahrgäst wird garantiert, dass er auch bei Fahrtausfall, Verspätung oder Anschlussverlust sein Ziel erreicht. Die Ankunftsgarantie wird durch den Betreiber (RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, RVS) gewährt, sobald der Fahrgäst vernünftigerweise davon ausgehen kann, dass er sein Fahrziel mit den zur Fahrt vorgesehenen Verkehrsmitteln unter Inanspruchnahme von Leistungen dieses Auftrages um mehr als 20 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesenen erreichen wird. Dies gilt auch, wenn der Fahrgäst den von ihm geplanten Bus infolge einer um mehr als eine Minute verfrühten Abfahrt dieses Busses an der Haltestelle verpasst. In diesen Fällen gewährt die RVS dem Fahrgäst das Recht auf eine Ersatzbeförderung. Hierzu hat der Fahrgäst unverzüglich telefonisch Kontakt mit der RVS aufzunehmen, um ihr die Möglichkeit zu geben, eine Ersatzbeförderung zu stellen. Hinweise hierzu (einschließlich der entsprechenden Telefonnummer) sind auf allen Fahrplanaushängen gut lesbar abgedruckt. Ist die RVS nicht erreichbar oder stellt keine Ersatzbeförderung zur Verfügung, gewährt die RVS dem Fahrgäst die Möglichkeit, die Reise mit einem durch den Fahrgäst gerufenen Taxi fortzusetzen. Die RVS erstattet den Fahrpreis der Taxifahrt bis zu einem Betrag von € 50,00 im Nachhinein. Weitergehender Schadensersatz ist ausgeschlossen; sind von der Garantie erhöhte Kosten für durch die Verspätung erforderlich werdende Um- bzw. Neubuchungen bei Reisen mit Übergängen auf den schienen- sowie straßengebundenen Fernverkehr (Fernreisezüge, Fernbusse), auf Flugzeuge, Fahrgastschiffe und Busdienste im Gelegenheitsverkehr nicht umfasst.

(2) Garantie für richtige und vollständige Auskunft: Die RVS garantiert für die vollständige und richtige Auskunft durch das eingesetzte Fahr-, Verkaufs- und Informationspersonal sowie durch Angaben/Anzeigen insbesondere an den Fahrzeugen und in den Informationsmedien der RVS. Das gilt insbesondere für Angaben/Auskünfte zu Fahrzeiten und Anschlüssen, zur Örtlichkeit von Haltestellen/Umsteigepunkten, bei der Ziel- und Linienwegbeschilderung der Busse sowie bei Haltestellen- und Standortinformationen in den Bussen. Die Garantie umfasst auch die Pflicht zur richtigen und vollständigen Information über Baustellen und sonstige vorübergehende Abweichungen in den Medien, im Internet und an den Haltestellen. Sind Auskünfte nicht richtig oder nicht vollständig, steht dem Kunden eine Entschädigung für durch die falsche Auskunft verursachte erhöhte Kosten bis zu € 50,00 zu. (3) Garantie für richtigen Fahrscheinverkauf: Der Betreiber garantiert für

den Vertrieb der Fahrausweise bei Vorverkaufsstellen und im Fahrzeug entsprechend den Vertriebsrichtlinien des VPE. Die Garantie umfasst insbesondere auch die Ausgabe durchgehender Fahrausweise im VPE und durchgehender Tarifangebote des Landes Baden-Württemberg sowie die Beratung der Kunden zur preisgünstigsten Möglichkeit. Hierzu gelten die üblichen Beweislastregelungen. Im Garantiefall steht dem Kunden eine Entschädigung zu.

(4) Sauberkeitsgarantie: Die RVS garantiert, dass die Benutzung ihrer Busse nicht zu Beschädigungen, Verfärbungen und/ oder Zerstörungen von Kleidungs- und Gepäckstücken der Fahrgäste führt. Der Fahrgäst hat im Garantiefall den Schaden unverzüglich, nach Möglichkeit noch beim Fahrpersonal, ansonsten am Kundentelefon anzuzeigen. Ihm steht dann eine Entschädigung zu. Die Beweislast richtet sich nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften.

Erstattungsregelungen

Erstattung von Fahrtkosten: Führt ein Nicht-Einhalten der Ankunftsgarantie nach (1) oder die Erteilung falscher Auskünfte nach (2) zu einer Verlängerung der Reisezeit eines Fahrgastes um mehr als 20 Minuten, ist die RVS dem Fahrgäst zum Ersatz der entstandenen Taxikosten von bis zu 50,00 € je Fahrgäst und Vorfall zur Erreichung des Fahrtziels oder alternativ zur Rückkehr zum Ausgangspunkt verpflichtet.

Voraussetzung des Anspruches ist, dass der Fahrgäst - innerhalb von zwei Wochen nach dem Vorfall bei der RVS oder einer Vorverkaufsstelle einen Antrag einreicht, - aus dem Datum, geplante Abfahrts- oder Ankunftszeit, Liniennummer, Fahrtziel, Haltestelle und gegebenenfalls verpasster Anschluss hervorgehen, - im Fall von (2) eine inhaltliche Beschreibung enthalten ist, warum eine Auskunft fehlerhaft war, und - dem Antrag prüffähige Belege über die dadurch verursachten Kosten für die Taxinutzung beifügt sind.

Der Garantieanspruch ist nicht gegeben, soweit die Pflicht zur Durchführung der Verkehrsleistungen im Einzelfall entfällt, insbesondere auch bei Fahrtausfällen, die direkt durch einen Streik der Mitarbeiter der RVS verursacht wurden. Der Garantieanspruch besteht nicht, wenn die RVS gegenüber dem Fahrgäst auf geeignete Weise nachvollziehbar darlegt, dass die nötigen Voraussetzungen nicht vorliegen.

Erstattung von erhöhten Kosten infolge falschen Fahrscheinverkaufs: Führt ein Nicht-Einhalten der Garantie nach (3) dazu, dass der Fahrgäst eine teurere Fahrkarte als die für seinen Fahrtzweck preisgünstigste erworben hat, ist die RVS dem Fahrgäst zum Ersatz des Differenzbetrages zwischen dem Preis des vom Fahrgäst erworbenen und dem für seinen Fahrtzweck preisgünstigsten Tickets zuzüglich einer Entschädigung von pauschal 10,00 € verpflichtet.

Voraussetzung des Anspruches ist, dass der Fahrgäst innerhalb von zwei Wochen nach dem Vorfall bei der RVS oder einer Vorverkaufsstelle einen Antrag einreicht, aus dem die genaue Bezeichnung von Ort (Vertriebsstelle/Haltestelle/Bus mit Bezeichnung der Linie), Datum und Uhrzeit des fehlerhaften Fahrscheinverkaufs sowie die genaue Beschreibung des Fahrtzweckes des Fahrgastes hervorgehen, und dem Antrag die entwerteten Original-Fahrscheine beifügt. Der Garantieanspruch besteht nicht, wenn die RVS gegenüber dem Fahrgäst auf geeignete Weise nachweist, dass die nötigen Voraussetzungen nicht vorliegen.

Erstattung von Kosten im Rahmen der Sauberkeitsgarantie: Wird die Garantie nach (4) nicht eingehalten, so ist die RVS dem Fahrgäst auf Antrag zum Ersatz der nachgewiesenen Reinigungskosten oder, falls eine Reinigung nicht möglich ist, der nachgewiesenen Kosten einer Ersatzbeschaffung jeweils bis zu einer Höhe von 100,00 € je Fall verpflichtet.

Die Geltendmachung des Garantieanspruchs setzt voraus, dass der Fahrgäst den Schaden unverzüglich beim Fahrpersonal angezeigt hat. Das Fahrpersonal hält für derartige Fälle den Vordruck einer Bestätigung darüber bereit, dass der Fahrgäst den Vorfall beim Fahrer gemeldet hat. Der Garantieanspruch besteht nicht, wenn die RVS dem Fahrgäst nachweist, dass der Schaden nicht durch die Benutzung seiner Fahrzeuge entstanden ist.

Für die Mitteilung Ihrer Beanstandung haben Sie mehrere Möglichkeiten: Sie kommen in unser Kundencenter oder Sie schicken uns einen Brief, eine E-Mail oder Sie kontaktieren uns telefonisch.

Kundencenter Südwestbus, Deimlingstraße 25, 75175 Pforzheim, Telefon: 07231 4431474,
E-Mail: pforzheimfaehrtbus@deutschebahn.com, Internet: www.pforzheimfaehrtbus.de

Abschnitt 3: Fahrgastrechte – Besondere Regelungen im Eisenbahnverkehr

(1) Für Fahrten in Eisenbahnzügen sind Rechte und Pflichten der Fahrgäste aufgrund der Verordnung (EU)2021/782 sowie nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) auch für Inhaber für Fahrkarten nach diesem Verbundtarif abschließend in den Beförderungsbedingungen des oder der jeweiligen vertraglichen Beförderer geregelt (näheres hierzu siehe auch unter www.fahrgastrechte.info). Darüber hinaus gelten die im Folgenden dargestellten besonderen Regelungen.

(2) Durch diese Regelungen werden ausschließlich Fahrkarten nach dem Gemeinschaftstarif des VPE erfasst, die zur Eisenbahnfahrt genutzt werden.

(3) Die Fahrgastrechte, die dem Fahrgärt durch Verspätung erwachsen, werden nur wirksam, soweit die Ursache und Wirkung einer Verspätung im Bereich der tatsächlichen oder geplanten Eisenbahnbeförderung eingetreten ist.

(4) Der Auszahlungsbetrag für eine Entschädigung muss mindestens 4 € betragen. Fahrpreisentschädigungen unter diesem Betrag werden nicht ausgezahlt.

(5) Das im Eisenbahnverkehr vorgesehene Recht, einen anderen, höherwertigeren als den vorgesehenen Zug zum Zielort zu wählen, gilt nicht für Nutzer von Baden-Württemberg-Tickets, Schönes-Wochenende-Tickets, MetropolTagesTickets, Kombikarten (Veranstaltungskarten mit Fahrberechtigung), Schwarzwald-Gätekarten Konus, Schnuppertickets und TagesTickets.

(6) Ansprüche nach den eisenbahnrechtlichen Regelungen können direkt bei den betriebseigenen Verkaufsstellen der Eisenbahnverkehrsunternehmen gestellt werden. Erstattungsvordrucke sind auch im Internet abrufbar.

(7) Im Übrigen gelten die besonderen Regelungen der Eisenbahnbeförderungsunternehmen (siehe Absatz 1).

(8) Die Fahrgastrechte der Eisenbahnunternehmen bestehen parallel zur VPE-Mobilitätsgarantie bzw. zu den Garantiezusagen der RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH. Ansprüche aus demselben Sachverhalt können nur einmal geltend gemacht werden.

B. Tarifbestimmungen und Fahrpreise

B 1 Geltungsbereich

Die Tarifbestimmungen gelten für die Beförderung von Personen, Sachen und Tieren auf den Linien und Strecken der in § 1 der Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) genannten Verkehrsunternehmen. Sie gelten auf den Linien der Deutschen Bahn AG grundsätzlich in allen Zügen der Produktklasse C (Regional-Express, Regional- bahn und S-Bahn [RE, RB]). Die Tarifbestimmungen finden keine Anwendung in IC-/EC- und ICE-Zügen.

B 2 Preisbildung

Für die Preisbildung ist der Tarifraum in Zonen eingeteilt (siehe Tarifzonenplan Anhang 3). Die Kennzeichnung der Tarifzonen erfolgt durch Zahlen (Zonennummern). Die Fahrpreise ergeben sich aus der Fahrpreistafel (Anhang 4). Der Fahrpreis richtet sich nach Anzahl der Tarifzonen, die befahren werden (tatsächlich benutzter Weg). Start- und Zielzonen zählen mit. Zonen, die bei einer Fahrt mehrmals durchfahren werden, werden bei der Preisbildung nur einmal berechnet. Die Zuordnung der einzelnen Städte und Gemeinden zu den Tarifzonen ergibt sich aus dem Ortsverzeichnis (Anhang 1). Die Tarifzone 10/30, Pforzheim, wird grundsätzlich als zwei Zonen gerechnet.

Beginnt eine Fahrt an einer Haltestelle, die auf einer Zonengrenze liegt, zählt diese Haltestelle zu der Zone, in der die Fahrt weitergeführt wird. Ebenso zählt bei Ende der Fahrt die Haltestelle, die auf einer Zonengrenze liegt, zu der Zone, aus der die Fahrt kommt. Fahrten entlang der Zonengrenze zählen jeweils nur zu einer Zone. Mit Zeitfahrkarten können bei gleicher Zonenanzahl auch mehrere Wege zwischen Start- und Zielort der Fahrt benutzt werden. Bei unterschiedlicher Zonenanzahl ist der längere Weg zu bezahlen.

B 3 Fahrkarten

Fahrkarten des Gemeinschaftstarifes sind:

B 3.1 Fahrkarten mit beschränkter Fahrtenzahl

- Einzelfahrschein für Erwachsene bzw. Kinder
- Einzelfahrschein mit BahnCard-Ermäßigung für Erwachsene

- Zuschlag 1. Klasse der Eisenbahnunternehmen
- Kurzstreckenfahrschein
- Sonderfahrscheine und Kombikarten
- Fahrrad-Fahrschein
- KurCard (KONUS)
- KultTour

B 3.2 Fahrkarten mit unbeschränkter Fahrtenzahl

- TagesTicket 3 Zonen
- TagesTicket Netz
- TagesTicket Kids
- StadtTicket Mühlacker
- Monatskarte für Erwachsene
- Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende
- Deutschlandticket
- Jahreskarte
- Netz 9 solo, Netz 9
- D-Ticket JugendBW (vormals VPE JugendticketBW)
- Studi-Ticket der Hochschule Pforzheim, Anschluss-Studi-Ticket
- Job-Ticket
- Übergangstarif Monats- und Jahreskarte für KVW-, VGC- bzw. VWS-Zeitkartenbesitzer
- Zuschlag 1. Klasse der Eisenbahnunternehmen
- Sonderfahrscheine und Kombikarten/CiCoBW
- Im VPE anerkannte Tarifangebote des Baden-Württemberg-Tarifs gemäß den jeweils geltenden Tarifbestimmungen der Baden-Württemberg-Tarif Gesellschaft.

B 3.3 Kinder

Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr (bis 5 Jahre einschließlich) werden unentgeltlich befördert, wenn sie in Begleitung einer Aufsichtsperson reisen. Eine Aufsichtsperson kann bis zu 2 Kinder oder alle Kinder der Familie der Aufsichtsperson bis zum vollendeten 6. Lebensjahr (bis einschließlich 5 Jahre) kostenlos mitnehmen. Sonst ist der Fahrpreis für Kinder zu entrichten. Für Kinder vom vollendeten 6. Lebensjahr an (ab 6 Jahre) bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (bis 14 Jahre einschließlich) gelten die Kinderfahrpreise. Für Kindergartengruppen und Schulklassen gelten besondere Bedingungen nach B 4.8

B 4 Einzelbestimmungen

B 4.1 Einzelfahrschein für Erwachsene bzw. Kinder

Einzelfahrscheine gelten für eine Fahrt in Richtung auf das Fahrziel und innerhalb des VPE-Tarifbereichs innerhalb der Gültigkeitsdauer, für die sie gelöst sind. Umsteigen und Fahrtunterbrechungen sind beliebig oft gestattet. Rund- und Rückfahrten innerhalb der gelösten Zonen sind unzulässig.

Einzelfahrscheine haben folgende Gültigkeitsdauer (einschließlich Umsteigezeit und Fahrtunterbrechung):

- 60 Minuten bei Fahrten innerhalb der Stadtgebiete Pforzheim bzw. Mühlacker
- 120 Minuten bei allen anderen Fahrten

Einzelfahrscheine sind nicht übertragbar.

B 4.2 Einzelfahrschein mit BahnCard-Ermäßigung

Inhaber einer BahnCard 25, BahnCard 50 oder BahnCard 100 der Deutschen Bahn AG erhalten einen Einzelfahrschein zu einem vergünstigten Tarif. Sie werden für Erwachsene ausgegeben. Die gültige BahnCard ist mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen. Im Übrigen gelten die Bedingungen für Einzelfahrkarten nach B 4.1.

B 4.3 Zuschlag 1. Klasse der Eisenbahnunternehmen

Für die Benutzung der 1. Klasse ist zusätzlich zum Fahrschein (bei Gruppenfahrten generell je Person) ein Zuschlag zu lösen, wenn nicht bereits auf dem Fahrschein ein Aufdruck 1. Klasse aufgedruckt ist. Es werden Zuschläge für Einzelfahrten und Erwachsenen-Zeitkarten ausgegeben. Die zeitliche Gültigkeit des Zuschlages richtet sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Fahrkarte. Der Preis des Zuschlages für die Benutzung der 1. Klasse ist einheitlich für Erwachsene und Kinder. Der Zuschlag 1. Klasse wird ausgegeben zu einem Pauschalpreis für eine einzelne Fahrt, unabhängig von der durchfahrenen Zonenanzahl. Außerdem wird er ausgegeben für Erwachsenen-Zeitkarten, dieser beträgt monatlich einen Pauschalpreis (bei

Monatskarten für Schüler, Studenten und Auszubildende sowie Studi-Tickets ist der Übergang in die 1. Klasse nicht möglich). In Verbindung mit einem Einzelfahrtschein oder einer Zeitkarte gilt der Zuschlag stets innerhalb des örtlichen Geltungsreichs des Einzelfahrscheines oder der Zeitkarte, bei D-Ticket Kunden in Baden-Württemberg.

B 4.4 Kurzstreckenfahrschein

Der Kurzstreckenfahrschein ist ein Einzelfahrtschein nach B 4.1. Er gilt für eine Fahrt ohne Fahrtunterbrechung und ohne Umstieg montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztags. Er gilt jeweils innerhalb einer gesamten Gemeinde bzw. innerhalb der Stadt Heimsheim, Maulbronn, Mühlacker, Knittlingen oder Neuenbürg. In der Stadt Pforzheim gilt der Kurzstreckenfahrschein zur Fahrt von bis zu drei Haltestellen (EinstiegsHaltestelle nicht mitgerechnet). Der Kurzstreckenfahrschein gilt nicht in Schienenfahrzeugen.

B 4.5 TagesTickets

Das TagesTicket berechtigt zu beliebig häufigen Fahrten im jeweiligen Geltungsbereich innerhalb der Geltungsdauer. Die Geltungsdauer beginnt am Geltungstag bis 3.00 Uhr des Folgetages.

B 4.5.1 TagesTicket 3 Zonen/Netz

Das TagesTicket gilt für

- bis zu fünf gemeinsam reisende Personen oder
- eine Person mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln bis einschließlich 14 Jahren (sog. „Familienkinder“) und eine weitere zahlungspflichtige Person (mit TagesTicket für zwei Personen). Das heißtt, reisen maxi- mal zwei zahlungspflichtige Personen (Erwachsener oder Kind ab 15 Jahre) zusammen, so kann ein Erwachse- ner beliebig viele eigene Kinder bzw. Enkel bis einschließlich 14 Jahren ohne zusätzliche Kosten mitnehmen. Mitgeführte entgeltpflichtige Hunde werden bei der Ermittlung der Teilnehmerzahl als Person/Erwachsener berücksichtigt. Die Anzahl der gemeinsam reisenden Personen muss beim Kauf der TagesTickets angegeben werden. Im Falle von Reisenden, die mit beliebig vielen eigenen Kindern bzw. Enkeln reisen, ist lediglich die Anzahl der Erwachsenen anzugeben. Nachträgliche Änderungen (Ergänzungen oder Streichungen) sind nicht möglich.

Das TagesTicket wird für 2 Geltungsbereiche ausgegeben. Der jeweilige Geltungsbereich wird durch die befahrenen Zonen bestimmt. Es werden Fahrkarten für folgende Geltungsbereiche ausgegeben:

- bis zu 3 Zonen
- bis zu 5 Zonen (Netz).

B 4.6 Mobile Tickets/Elektronische Fahrausweise

Besondere und ergänzende Tarifbestimmungen für den Erwerb und die Nutzung von elektronischen Fahrausweisen

B 4.6.1 DB Navigator

Beim „DB Navigator“ handelt es sich um elektronische Fahrkarten, die gemäß den jeweils gültigen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen bargeldlos per Handy erworben werden können. Um eine elektronische Fahrkarte zu erwerben, muss sich der Nutzer zuvor im App-Store die Applikation der Deutschen Bahn downloaden.

B 4.6.1.1 Anwendungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst den Verkehrsraum des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis (VPE). Für Fahrten mit dem „DB Navigator“ gelten ausschließlich die Verbundtarife des VPE. Ergänzend zu diesen Tarifbestimmungen gelten die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für den DB Navigator der Deutschen Bahn.

B 4.6.1.2 Angebot

Es werden Fahrkarten in elektronischer Form als „HandyTicket“ verkauft. Die Fahrkarten sind nicht übertragbar und gelten zum sofortigen Fahrtantritt. Die Monatskarten für Erwachsene sind gleitende persönliche Monatskarten. Der Tag des Beginns kann frei gewählt werden. Diese Monatskarten gelten bis zum gleichen Tag des Folgemonats (einschließlich). Ist der letzte Geltungstag ein Samstag, Sonntag oder Feiertag, gilt die Monatskarte noch am nächstfolgenden Werktag. Die Berechnung des Fahrpreises erfolgt auf Basis der zum Zeitpunkt des Fahrkartenerwerbs gültigen Tarife des VPE. Es gelten jeweils die Bestimmungen für Monatskarten Erwachsene und Schüler siehe 4.7.1 und 4.7.2.

B 4.6.1.3 Erwerb und Nutzung von elektronischen Fahrkarten

Erst mit Zusendung der vom Nutzer gewählten Verbindung auf sein Handy ist dieser zum Fahrtantritt berechtigt. Ein Erwerb nach Fahrtantritt ist nicht gestattet. Der Beförderungsvertrag kommt mit demjenigen Verkehrsunternehmen zustande, dessen Verkehrsmittel genutzt wird. Die für die Nutzung von Mobilfunkleistungen (z. B. Datenübermittlung) beim jeweiligen Mobilfunkanbieter entstehenden Kosten richten sich nach den jeweils gültigen Preislisten des entsprechenden Anbieters und sind vom Nutzer zu zahlen.

B 4.6.1.4 Fahrkartenkontrolle

Bei der Fahrkartenkontrolle hat der Nutzer nach Aufforderung durch das Prüfpersonal das Handy mit der auf dem Display angezeigten Fahrberechtigung bei aktivierter Hintergrundbeleuchtung sowie das Kontrollmedium vorzuzeigen.

Die Bedienung des Endgerätes nimmt der Nutzer vor. Das Prüfpersonal kann jedoch die Aushändigung des Mobiltelefons und des Kontrollmediums zu Prüzfzwecken in Anwesenheit des Nutzers verlangen. Der Nutzer ist für die fehlerfreie Funktion des Handys zur Anzeige der zugesandten Fahrkarte im Rahmen der Fahrkartenkontrolle sowie für die notwendige Sorgfalt gegen Missbrauch (u. a. unbefugtes Vorzeigen der Fahrberechtigung durch Dritte) verantwortlich. Kommt der Nutzer seinen Pflichten nicht nach, liegt eine Fahrt ohne gültigen Fahrausweis vor.

B 4.6.1.5 Umtausch und Erstattung

Der Umtausch ist ausgeschlossen. Zur Geltungsmachung von Erstattungen für Fahrscheine gem. B 4.6.1 gilt § 10 der Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis. Anträge auf Erstattung sind dabei vom Nutzer schriftlich an den Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH, Luitgardstr. 14-18, 75177 Pforzheim zu richten. Als Fahrt- bzw. Kaufnachweis ist dem Antrag eine Kopie der Ticketquittung seiner für diese Fahrt geladenen elektronischen Fahrkarten beizufügen.

B 4.6.1.6 Haftung

Die Haftung richtet sich nach § 14 der Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis.

B 4.6.2 CiCoBW

Über Check-in/Check-out BW (CiCoBW) erworbene Fahrscheine

B 4.6.2.1 Anwendungsbereich

Im VPE können elektronische Fahrausweise mittels des Mobiltelefon-Vertriebssystems Check-in/Check-out BW (CiCoBW) erworben werden. Voraussetzung für den Erwerb und die Nutzung von elektronischen Fahrausweisen ist die Registrierung über eine CiCoBW-App. Es können nur personalisierte nicht übertragbare Fahrausweise für den sofortigen Fahrtantritt vom registrierten Nutzer zur eigenen Nutzung erworben werden.

B 4.6.2.2 Geltungsbereich

CiCoBW gilt auf sämtlichen Linien und Strecken des Landes BW sowie entsprechend dem bwtarif auch auf ausgewählten Schienenstrecken des Landes. Eine vollständige Liste finden Sie auf „www.bwtarif.info/geltungsraeume/tarifbestimmungen-und-befoerderungsbedingungen“ unter „Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des bwtarif“.

B 4.6.2.3 Fahrberechtigung

Mit dem Check-in in der App wird dem Nutzer systemseitig eine Fahrberechtigung in der verwendeten App bereitgestellt. Diese ist nicht übertragbar und gilt für die vor dem Check-in ausgewählte Wagenklasse. Sofern über die genutzte App die Nutzung der 1. Klasse nicht abgebildet wird, ist über einen anderen Vertriebsweg ein entsprechender, fahrtspezifischer Einzelzuschlag zu erwerben.

Für die Mitnahme von Personen, Kindern ab 6 Jahren, Sachen und Tieren gelten die allgemeinen Mitnahmeregelungen des Gemeinschaftstarifs. Danach ist eine unentgeltliche Mitnahme von Kindern bis zum vollendeten 6. Lebensjahr möglich. Für Personen ab dem vollendeten 6. Lebensjahr ist an den Verkaufsstellen bzw. den Automaten ein separater Fahrschein zu erwerben. Dasselbe gilt für Hunde, mit Ausnahme kleiner Hunde in Behältnissen.

Bei Fahrausweisprüfungen ist die erteilte Fahrberechtigung in der App auf dem Display des Mobiltelefons dem Prüfpersonal vorzuzeigen. Kann keine gültige Fahrberechtigung vorgezeigt werden, wird ein erhöhtes Beförderungsgeld erhoben. Der Nutzer ist verantwortlich für die Kapazität seines Mobiltelefons, die Garantie der technischen Parametrierung und die Funktionstauglichkeit des Mobiltelefons (einschließlich dem Zugang zum Netz und zur Stromversorgung).

Mit dem Check-out wird die erteilte Fahrberechtigung systemseitig entzogen. Außerdem erfolgt ein automatischer Check-out zu einem vom App-Anbieter definierten Abrechnungszeitraum. Dabei wird die Fahrberechtigung automatisch durch das System entzogen. Sofern eine Weiterfahrt nach dem appspezifischen Abrechnungszeitpunkt gewünscht ist und ein Check-in bereits am Vortag durchgeführt wurde, ist vor Fahrtantritt der Weiterfahrt zunächst ein Check-out und ein erneuter Check-in außerhalb des Fahrzeugs erforderlich. Es gilt die zuletzt durchfahrene Haltestelle, die systemseitig erfasst wurde, als preisbildend für die Fahrpreisberechnung. Sollte eine neue Fahrberechtigung ausgestellt werden, beginnt eine neue Fahrt unter Berücksichtigung der bisherigen berechneten Tickets.

B 4.6.2.4 Fahrpreisberechnung

Fahrpreise werden im Nachgang der durchgeführten Fahrt/en im Sinne eines Tages-Bestpreises auf Basis des gesamten in CiCoBW enthaltenen Tarifproduktsegments an Kurzstreckentickets, Einzeltickets und Einzeltagestickets bzw. anhand gefahrener Luftliniennilometer für den Kunden automatisch ermittelt. Dazu werden die aktuell gültigen Preise der bei CiCoBW berücksichtigten Tarifangebote nach den Tarifbestimmungen der jeweils befahrenen Verkehrsverbünde sowie bei verbund-überschreitenden Fahrten des bwtarif herangezogen.

Preisdeckel für einen Monat befristet für den Zeitraum 01.04.2026 bis 31.03.2027: Für Fahrten im CiCoBW Tarif (Nahverkehrs-Fahrten in Baden-Württemberg und in den gesamten Verbundräumen aller baden-württembergischer Verbünde, inkl. Außengrenzen DING, bodo, VRN, KVV und auf einzelne den Verbünden tarifarisch verbundene Gebiete des angrenzenden Auslands (bodo in Vorarlberg/A, VHB-Ostwind/CH-Kombitarif, RVL nach Basel SBB/CH, KVV-Wabe auf Linie im Elsass/F) gibt es einen Monatsdeckel. Er begrenzt den Gesamtfahrpreis für alle in diesem Kalendermonat durchgeführten Fahrten auf die maximale Höhe vom aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets plus 9 Euro. Der Monatsdeckel kommt zur Anwendung, sobald der Fahrpreis für die Summe aller CiCoBW-Fahrten im gesamten CiCoBW-Geltungsbereich den Preis des Deutschlandtickets plus 9 Euro übersteigt. Dieser Monatsdeckel gilt für einen Zeitraum von einem Kalendermonat pro CiCoBW-Applikation und Kundenaccount. Der Kalendermonat beginnt ab dem ersten Tag des Monats um 0:00 Uhr und endet am letzten Tag des Monats um 23:59 Uhr. Es werden alle Fahrten in den CiCoBW-Tarifen hinzugezählt, die innerhalb dieses Zeitraums beendet wurden. Wird eine Fahrt nicht innerhalb eines Kalendermonats beendet, gilt diese Fahrt als erste des nachfolgenden Kalendermonats. Maßgeblich für die Zuordnung der Fahrten zum jeweiligen Preisdeckel für einen Monat ist der tatsächliche Zeitpunkt, zu dem die Fahrt beendet wurde.

Bei Angabe einer Bahncard (BC) erfolgt die Preisberechnung bei einzelnen Tarifpartnern unter Berücksichtigung des BC-Rabatts. Für Fahrten in der 1. Klasse (auch wenn für genutzte Verkehrsmittel nicht verfügbar) wird ein 1. Klasse Ticket oder Zuschlag berechnet. Die angegebene BC ist mitzuführen und bei der Kontrolle vorzuzeigen. Bei einem Tages-Bestpreis bedeutet dies, dass für alle innerhalb eines Kalendertages durchgeführte Fahrten maximal ein BW-Ticket TAG (der jeweiligen Fahrzeugklasse) berechnet wird. Der Ticketerwerb des Vortages wird bei der Preisbildung berücksichtigt. Da der Abrechnungszeitraum je nach Lizenznehmer nicht zwangsläufig mit dem Kalendertag zusammenfällt, können in einem Abrechnungszeitraum auch höhere Kosten als ein BW-Ticket TAG anfallen.

Erstattungen sind grundsätzlich ausgeschlossen. Wird nach Abrechnung der Fahrt(en) vom Nutzer ein unkorrekt berechneter Tarif oder eine durch eine betriebsbedingte Störung erhöhte Preisberechnung festgestellt, ist dies innerhalb des vom App-Anbieter festgelegten Zeitraums nach Beendigung der Fahrt dem Kundenservice des Kundenvertragspartners zu melden. Stellt der Kundenservice fest, dass ohne eigenen Verschulden des Nutzers ein unkorrekter Preis berechnet wurde, wird der Differenzbetrag zum korrekten Preis zurückgestattet. Bei Abweichungen zwischen diesem Dokument und den Tarifbestimmungen der einzelnen Tarifverbünde gelten für die Nutzung von CiCoBW jeweils die aktuellen Tarifbestimmungen der einzelnen Verbünde bzw. des bwtarif, die von den einzelnen Verbünden bzw. der Baden-Württemberg-Tarif-Gesellschaft veröffentlicht worden sind. Sofern diese keine Hinweise zu CiCoBW enthalten, gelten hilfsweise die Ausführungen dieses Dokuments.

B 4.6.3 StadtTicket Mühlacker

Das StadtTicket Mühlacker gilt für eine Person und berechtigt zu beliebig häufigen Fahrten im gesamten Geltungsbereich: Mühlacker, Dürrmenz, Großglattbach, Lomersheim, Mühlhausen, Enzberg, Lienzingen, innerhalb der Geltungsdauer. Die Geltungsdauer beginnt am Geltungstag bis 3.00 Uhr des Folgetages.

B 4.7 Zeitkarten

Zu diesen Zeitfahrkarten gehören alle Fahrkarten mit mehr als einem Tag Gültigkeit.

B 4.7.1 Monatskarte für Erwachsene

Die Monatskarten für Erwachsene sind gleitende Monatskarten. Der Tag des Beginns kann frei gewählt werden. Diese Monatskarten gelten bis zum gleichen Tag des Folgemonats (einschließlich). Ist der letzte Geltungstag ein Samstag, Sonntag oder Feiertag, gilt die Monatskarte noch am nächstfolgenden Werktag.

Monatskarten sind beliebig übertragbar (ausgenommen bei OnlineTickets/HandyTickets), sie dürfen aber jeweils nur von einer Person für eine Fahrt verwendet werden und müssen dabei vom Benutzer mitgeführt werden. Die Monatskarten berechtigen zu beliebig vielen Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs. Während ihrer Geltungsdauer haben die Monatskarten darüber hinaus Gültigkeit als Netzkarte im gesamten VPE-Tarifgebiet zu folgenden Zeiten: montags-freitags von 9.00 bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr), samstags, sonn- und feiertags ganztags. Bei Fahrten montags bis freitags vor 9.00 Uhr über den Geltungsbereich der Monatskarte hinaus muss vor der Tarifzonengrenze, die überfahren

werden soll, ein Einzelfahrschein für Erwachsene für die zusätzlich benötigten Zonen gelöst werden.

Fahrten ohne mitgeführte Monatskarte sind gesondert zu bezahlen. Kann die Karte bei einer Fahrausweiskontrolle nicht vorgezeigt werden, ist das erhöhte Beförderungsentgelt zu entrichten. Eine nachträgliche Vorlage der Monatskarte nach § 9 Abs. 3 wird nicht anerkannt. Für verloren gegangene oder nicht genutzte Monatskarten wird wegen der Übertragbarkeit kein Ersatz geleistet. Es gilt der Familienvorteil (siehe B 8). Wird die Monatskarte als HandyTicket oder OnlineTicket erworben, ist es eine persönliche, nicht übertragbare Fahrkarte (siehe B 4.6.1.2).

B 4.7.2 Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende

Sie besteht aus der Monatsstammkarte und der dazugehörigen Wertmarke und ist eine persönliche, nicht übertragbare Fahrkarte. Sie gilt für den auf der Wertmarke angegebenen Kalendermonat und ist nur gültig, wenn auf der Wertmarke die Nummer der Monatsstammkarte eingetragen ist. Weiterhin ist die Monatskarte nur gültig, wenn Vor- und Zuname, Geburtsdatum sowie Wohnort (Ort, Straße, Hausnummer) des Fahrgastes dokumentenecht in Druckschrift eingetragen sind. Auf die Monatsstammkarte ist ein persönliches Lichtbild fest anzubringen und sie ist zu unterschreiben.

Die Monatskarte berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb des auf der Wertmarke angegebenen Geltungsbereiches. Die Monatskarte behält ihre Gültigkeit bis einschließlich des ersten Kalendertages des Folgemonats. Ist der erste Kalendertag des Folgemonats ein Samstag, Sonntag oder Feiertag, gilt die Monatskarte auch noch am nächstfolgenden Werktag. Montags bis freitags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr und vor 3.00 Uhr des Folgetages) gilt die Schülermonatskarte während ihrer Gültigkeitsdauer als Netzkarte im gesamten VPE-Tarifgebiet, auch außerhalb der in der Wertmarke angegebenen Zonen. Bei Fahrten montags bis freitags vor 9.00 Uhr über den Geltungsbereich der Schülermonatskarte hinaus muss vor der Tarifzonengrenze, die überfahren werden soll, ein Einzelfahrschein für Kinder oder ab 15 Jahren ein Einzelfahrschein für Erwachsene für die zusätzlich benötigten Zonen gelöst werden. Samstags, sonn- und feiertags und in den landeseinheitlichen Schulferien in Baden-Württemberg (nicht an „beweglichen Ferientagen“ einzelner Schulen) gilt diese Monatskarte ganztags während ihrer Gültigkeitsdauer als Netzkarte im gesamten VPE-Tarifgebiet, auch außerhalb der in der Wertmarke angegebenen Zonen.

Inhaber einer Schülermonatskarte können durch den vorzeitigen Kauf der Wertmarke des Monats September bereits in den gesamten Sommerferien in Baden-Württemberg einschließlich des letzten Tages vor Schulbeginn die Busse und Züge des Nahverkehrs des VPE kostenlos nutzen.

Die Monatskarte für Schüler, Studenten und Auszubildende wird ausgegeben an schulpflichtige Personen bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (bis einschließlich 14 Jahre). Nach dem vollendeten 15. Lebensjahr (ab 15 Jahre) gilt die Schülermonatskarte nur in Verbindung mit einem gültigen Schülerausweis oder einem Nachweis der Bildungs- oder sonstigen Einrichtung, die unter Punkt a) bis g) fällt.

Sie wird laut den gesetzlichen Bestimmungen der jeweils gültigen Fassung des Personbeförderungsgesetzes (PBefG) ausgegeben an:

- a) Schüler und Studenten öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater
 - allgemeinbildender Schulen,
 - berufsbildender Schulen,
 - Einrichtungen des zweiten Bildungsweges,
 - Hochschulen, Akademien mit Ausnahme der Verwaltungskademie, Volkshochschulen, Landesvolkshochschulen.
- b) Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen, die nicht unter Buchstaben a fallen, besuchen, sofern sie aufgrund des Besuches dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder sofern der Besuch dieser Schule und sonstigen privaten Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz förderungsfähig ist.
- c) Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum nachträglichen Erwerb des Hauptschul- oder Realschulabschlusses besuchen.
- d) Personen, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrweg besuchen.
- e) Praktikanten und Volontäre, sofern die Ableistung eines Praktikums oder Volontariats vor, während oder im Anschluss an eine staatlich geregelte Ausbildung oder ein Studium an einer Hochschule nach den für Ausbildung und Studium geltenden Bestimmungen vorgesehen ist.
- f) Beamtenanwärter/-innen des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikanten und Personen, die durch Besuch eines Verwaltungslehrganges die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erst erwerben müssen, sofern sie keinen Fahrtkostenersatz von der Verwaltung erhalten.
- g) Teilnehmer/-innen an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbaren sozialen Diensten sowie Teilnehmer am Bundesfreiwilligendienst (BFD). Angehörige der Bundeswehr erhalten keine Monatskarte im Ausbildungsverkehr.

B 4.7.3 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist eine persönliche, nicht übertragbare Zeitkarte und berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb des Verbundnetzes des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE). Bei einer Fahrkartenkontrolle ist auf Verlangen des Betriebspersonales ein Lichtbildausweis/Schülerausweis vorzuzeigen.

Studenten wird der Ticketpreis um den bisher gezahlten Solidarbeitrag gemindert. Job-Ticket-Kunden erhalten das Deutschlandticket zu einem um 5 % reduzierten Preis, wenn der Arbeitgeber mindestens 25 % des Ticketpreises übernimmt.

Mitnahmeregelung bundesweit und im VPE

Personen bis zum 6. Geburtstag können kostenlos mitgenommen werden. Keine Mitnahme von Fahrrädern und Hunden.

Mitnahmeregelung nur gültig im VPE

Ein Hund oder ein anderes Kleintier wird in Begleitung eines zahlungspflichtigen Fahrgastes kostenlos befördert, ein Fahrrad nach dem VPE-Gemeinschaftstarif § 17.

Bundesweite Gültigkeit und im VPE

Das Deutschlandticket gilt für beliebig viele Fahrten in allen Regional- und Nahverkehrszügen sowie S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen in der gesamten Bundesrepublik Deutschland im gesamten Geltungsbereich. Im SPNV gilt es nur in der 2. Klasse, ein Übergang in die 1. Klasse (bundesweit) ist nicht möglich. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist nach den Tarifen der Verbünde und Landestarifgesellschaften aber möglich. Das Deutschlandticket gilt in den Sonderlinienverkehren nach § 43 PBefG, also insbesondere Schülerlinien und Berufsverkehren, soweit diese allgemein zugänglich sind.

Nicht gültig ist das Deutschlandticket in touristischen und historischen Verkehren.

Gültigkeit nur im VPE

Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist mit dem Erwerb einer entsprechender Fahrkarte im VPE und in Baden-Württemberg nach § B 4.3. des VPE-Gemeinschaftstarifs möglich.

Antrag

Bestell-Stichtag bei Chipkarten ist der 10. des Vormonats für den Folgemonat. Bei HandyTicket der 20. für den laufenden Monat oder Folgemonat. Für Bestellungen innerhalb des laufenden Kalendermonats erfolgt keine anteilige Preisanpassung. Das Deutschlandticket kann nur in dem dafür vorgesehenen digitalen Vertriebssystem erworben werden. Es wird als Chipkarte oder Handyticket über die „Wohin-du-Willst“ App ausgegeben. Die Teilnahme am Deutschlandticket kann verweigert werden, sofern keine ausreichende Bonität des Abonnenten vorliegt bzw. der Abonnement einer Bonitätsprüfung bei einer Wirtschaftsauskunftei nicht zustimmt. Das Deutschlandticket ist ein Abonnement mit monatlicher Abbuchung des Beförderungsentgelts, eine Barzahlung ist nicht möglich. Um eine elektronische Fahrkarte zu erwerben, muss sich der Nutzer zuvor im Internetportal des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis registrieren. Nach erfolgreicher Registrierung kann der Nutzer elektronische Fahrkarten erwerben. Vertragspartner für den Erwerb von elektronischen Fahrkarten ist der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH im Auftrag der Verkehrsunternehmen.

Abbuchungsverfahren/Einzugsermächtigung (kein Barzahler)

Voraussetzung für die Teilnahme am Deutschlandticket ist die Erteilung eines SEPA-Basis-Lastschriftmandats oder einer Einzugsermächtigung. Das kontoführende Kreditinstitut des Kunden muss im SEPA-Bereich liegen. Die Abbuchung erfolgt in Euro. Daueraufträge oder Einzelüberweisungen sind nicht möglich.

Abweichend von der 14 Tage Pre-Notification, basierend auf dem SEPA-Basis-Lastschriftverfahren, wird eine Vorankündigungspflicht von zwei Tagen für die Durchführung von Lastschriften vereinbart. Wählt der Kunde das Verfahren der Einzugsermächtigung/SEPA-Lastschriftmandat, so verlängert sich das Deutschlandticket automatisch, wenn es nicht gekündigt wird. Die Einzugsermächtigung ist jederzeit widerrufbar. Bei Widerruf erlischt die Gültigkeit des Deutschlandtickets.

Die Einzugsermächtigung bzw. das SEPA-Lastschriftmandat schließt die Erhöhung oder Verringerung des monatlichen Einzugsbetrages bei Änderungen des Geltungsbereiches oder der Tarife mit ein. Die Beträge werden monatlich im Voraus abgebucht. Änderungen von Adresse, Bankverbindung oder Kontoänderung sind unverzüglich direkt dem VPE oder dem vom VPE beauftragten AboCenter mitzuteilen. Ist der Abonnement nicht volljährig, muss die Onlinebestellung durch den Erziehungsberechtigten erfolgen. Mit der Einzugsermächtigung verpflichtet sich der Kunde, den monatlichen Einzugsbetrag auf dem angegebenen Konto ab dem jeweiligen Monatsersten bereitzustellen. Ist eine fristgerechte Abbuchung nicht möglich oder wird eine Lastschrift vom Kontoinhaber trotz korrekter Abbuchung zurückgegeben, kann das Abonnement

vom ausgebenden Unternehmen oder dem VPE fristlos gekündigt werden. Dem Kontoinhaber werden die entstandenen Kosten (z. B. Rücklastschriftgebühren des Geldinstituts) in Rechnung gestellt, es sei denn der Abonnement weist nach, dass Kosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind. Für ein Mahnschreiben des ausgebenden Unternehmens werden 2,50 € je Mahnung in Rechnung gestellt.

Kündigung

Die Kündigung muss bis zum 20. eines Monats zum Ende des jeweiligen Kalendermonats vom Inhaber erfolgen. Das Deutschlandticket gilt im Falle einer Kündigung bis Betriebsschluss nach dem Ende des letzten Tages dieses Kalendermonats, längstens jedoch bis 3.00 Uhr des Folgetags. Der Kunde verpflichtet sich, den monatlichen Einzugsbetrag auf dem angegebenen Konto ab dem jeweiligen Monatsersten bereitzustellen. Ist eine fristgerechte Abbuchung nicht möglich, kann der VPE oder das vom VPE beauftragte AboCenter fristlos kündigen. Durch die Kündigung wird das Deutschlandticket ungültig.

B 4.7.4 Jahreskarte

Sie besteht aus der Jahresstammkarte und der dazugehörigen Wertmarke. Sie gilt für den auf der Wertmarke angegebenen Kalendermonat. Die Jahreskarte berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb der auf der Stammkarte angegebenen Zonen.

Zu der Jahresstammkarte ist die dazugehörige, mit der identischen Nummer der Stammkarte versehene Wertmarke mitzuführen. Sie behält ihre Gültigkeit bis einschließlich des ersten Kalendertages des Folgemonats. Ist der erste Kalendertag des Folgemonats ein Samstag, Sonntag oder Feiertag, gilt sie auch noch am nächstfolgenden Werktag. Während ihrer Geltungsdauer haben die Jahreskarten darüber hinaus Gültigkeit als Netzkarte im gesamten VPE-Tarifgebiet zu folgenden Zeiten: montags-freitags in der Zeit von 9.00 bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr), samstags, sonn- und feiertags ganztags. Bei Fahrten montags bis freitags vor 9.00 Uhr über den Geltungsbereich der Jahreskarte hinaus muss vor der Tarifzonengrenze, die überfahren werden soll, ein Einzelfahrtschein für Erwachsene für die zusätzlich benötigten Zonen gelöst werden. Es gilt der Familienvorteil nach B 8 (hiervon ausgenommen sind Netz 9 solo unter B 4.7.5.2).

Antrag

Antragsformulare sind bei allen Vorverkaufsstellen erhältlich. Die Jahreskarte wird frühestens zum nächsten Monatsersten ausgestellt, wenn der Antrag bis zum 10. Kalendertag des laufenden Monats spätestens bei dem Verkehrsunternehmen abgegeben ist. Die Bezahlung erfolgt über ein monatliches Abbuchungsverfahren durch Einzugsermächtigung vom Girokonto des Kunden (Abbuchung durch Einzugsermächtigung). Die Teilnahme am Abonnement kann verweigert werden, sofern keine ausreichende Bonität des Abonnenten vorliegt bzw. der Abonnement einer Bonitätsprüfung bei einer Wirtschaftsauskunftei nicht zustimmt.

Jahreskartenabonnement

Der Vertrag über das Jahreskartenabonnement kommt mit Zusendung der Jahreskarte zustande. Voraussetzung für die Teilnahme am Abonnement ist die Erteilung eines SEPA-Basis-Lastschriftmandats oder einer Einzugsermächtigung. Das kontoführende Kreditinstitut des Kunden muss im SEPA-Bereich liegen. Die Abbuchung erfolgt in Euro. Daueraufträge oder Einzelüberweisungen sind nicht möglich.

Abweichend von der 14 Tage Pre-Notification, basierend auf dem SEPA-Basis-Lastschriftverfahren, wird eine Vorankündigungspflicht von zwei Tagen für die Durchführung von Lastschriften vereinbart. Wählt der Kunde das Verfahren der Einzugsermächtigung/SEPA-Lastschriftmandat, so verlängert sich das Jahreskartenabonnement nach Ablauf des 12-Monats-Zeitraums automatisch, wenn es nicht gekündigt wird. Die Einzugsermächtigung ist jederzeit widerrufbar. Bei Widerruf erlischt die Gültigkeit der Jahreskarte. Diese ist zurückzugeben.

Die Einzugsermächtigung bzw. das SEPA-Lastschriftmandat schließt die Erhöhung oder Verringerung des monatlichen Einzugsbetrages bei Änderungen des Geltungsbereiches oder der Tarife mit ein; in diesem Fall hat der Abonnementkunde jedoch ein Sonderkündigungsrecht innerhalb von zwei Wochen nach Kenntnis oder Kennenmüssen des Abonnementkunden von der Änderung auf dem Kontoauszug. Der ab Änderung eingezogene Betrag wird in diesem Fall zurückerstattet. Die Stammkarte mit allen restlichen Wertmarken ist zurückzugeben. Die Teilbeträge werden monatlich im Voraus abgebucht. Änderungen von Adresse, Bankverbindung oder Kontoänderung sind unverzüglich direkt beim einzugsberechtigten Verkehrsunternehmen mitzuteilen. Ist der Abonnement nicht volljährig, ist eine Unterschrift der/des Erziehungsberechtigten für den Abonnementvertrag sowie ggf. für die Einzugsermächtigung erforderlich.

Kündigung

Das Jahreskartenabonnement kann vom Inhaber jederzeit mit einer Frist von einem Monat zum Ende eines Kalendermonats schriftlich gekündigt werden. Endet dadurch das Abonnement vor Ablauf des ersten 6-Monats-Zeitraumes, wird für den

abgelaufenen Zeitraum der Unterschied zwischen den Monatsbeträgen des Abos und den Preisen der entsprechenden Monatskarten nach erhoben. Dies gilt nicht, wenn der/die Abonnent/in eine andere Fahrtrelation innerhalb des VPE-Tarifgebietes oder eine andere Jahreskarte im VPE-Tarifgebiet im direkten Anschluss erwirbt. Bei einer Netz 9/Netz 9 solo wird die Preisdifferenz zu einer erwachsenen Jahreskarte für 1 Zone berechnet.

Mit der Einzugsermächtigung, verpflichtet er sich, den monatlichen Einzugsbetrag auf dem angegebenen Konto ab dem jeweiligen Monatsersten bereitzustellen. Ist eine fristgerechte Abbuchung nicht möglich, kann das befördernde Verkehrsunternehmen oder der VPE fristlos kündigen. Durch die Kündigung wird die Jahreskarte ungültig. Die Stammkarte mit allen restlichen Wertmarken sind dann unverzüglich an das befördernde Verkehrsunternehmen oder an den VPE zurückzugeben.

Der monatliche Einzugsbetrag und ggf. die Differenz zur Monatskarte sind bis zur Rückgabe der Jahreskarte weiter zu bezahlen. Sofern bei Zahlungsverzug keine Kündigung erfolgt, wird der Restbetrag für alle ausgegebenen Wertmarken sofort fällig. Gleichzeitig endet das Jahreskartenabonnement zum Ablauf des 12. Monatszeitraumes. Es sind die anfallenden Kosten des Geldeinzuges zu erstatten.

B 4.7.4.1 Übertragbare Jahreskarte

Die übertragbare Jahreskarte darf jeweils nur von einer Person für eine Fahrt verwendet werden und muss dabei vom Benutzer mitgeführt werden. Fahrten ohne mitgeführte Jahreskarte sind gesondert zu bezahlen. Kann die Jahreskarte bei einer Fahrausweiskontrolle nicht vorgezeigt werden, ist das erhöhte Beförderungsentgelt zu entrichten. Eine nachträgliche Vorlage der übertragbaren Jahreskarte nach § 9 Abs. 3 wird nicht anerkannt.

Für verlorene gegangene oder nicht genutzte übertragbare Jahreskarten wird wegen der Übertragbarkeit kein Ersatz geleistet (§ 10 Abs. 3 bleibt unberührt). Für verlorene gegangene Jahresstammkarten wird gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 (es sei denn, der Kunde weist nach, dass Bearbeitungskosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind) und Rückgabe aller Wertmarken für die restliche Laufzeit eine neue Jahreskarte für die restliche Laufzeit ausgestellt. Soll die Ersatzjahreskarte schon im laufenden Monat gelten, muss auch die Wertmarke des laufenden Monats zurückgegeben werden. Für verlorene gegangene Wertmarken wird gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 und die Rückgabe der Stammkarte eine neue Jahreskarte für die restliche Laufzeit ausgestellt.

Die Ausgabe einer neuen Jahresstammkarte und Wertmarken erfolgt gegen Vorlage eines gültigen Ausweises oder einer Vollmacht. Können weder Stammkarte noch Wertmarken für die restliche Laufzeit der Jahreskarte zurückgegeben werden, ist wegen der Übertragbarkeit der Jahreskarte kein Ersatz möglich.

B 4.7.4.2 Persönliche Jahreskarte

Die Jahreskarte kann auf Wunsch als persönliche Jahreskarte ausgegeben werden. Sie ist mit einem persönlichen Lichtbild, das fest an der Stammkarte angebracht ist, und der Anschrift zu versehen. Sie ist dann nicht übertragbar. Für abhandengekommene persönliche Jahreskarten wird gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 (es sei denn, der Kunde weist nach, dass Bearbeitungskosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind) eine Ersatzstammkarte und Monatswertmarken für die restliche Geltungsdauer ausgestellt. Abhandengekommene Jahreskarten sind ungültig und bei Wiederauffinden an das befördernde Unternehmen zurückzugeben. Ansonsten gelten die Regelungen wie bei den Jahreskarten unter B 4.7.4. Die Ausgabe einer neuen Jahresstammkarte und Wertmarken erfolgt gegen Vorlage eines gültigen Ausweises oder einer Vollmacht.

B 4.7.5 Netz 9 (Jahresnetzkarten ab 9.00 Uhr)

Die Netz 9-Jahreskarte ist eine Jahreskarte, die nur montags bis freitags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr und vor 3.00 Uhr des Folgetages) gültig ist. Fahrten vor 9.00 Uhr müssen extra bezahlt werden! An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gilt die Netz 9-Jahreskarte ganztags. Die Netz 9-Jahreskarte gilt im gesamten Netz des VPE. Im Übrigen gelten die Bestimmungen unter B 4.7.4 für Jahreskarten. Die Netz 9-Jahreskarte wird als Netz 9 oder Netz 9 solo ausgegeben.

B 4.7.5.1 Netz 9

Die Netz 9 ist eine Jahreskarte, die nur montags bis freitags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr und vor 3.00 Uhr des Folgetages) gültig ist. Fahrten vor 9.00 Uhr müssen extra bezahlt werden. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gilt die Netz 9 ganztags. Die Netz 9 gilt im gesamten Netz des VPE. Die Netz 9 ist übertragbar. Es gilt der Familienvorteil nach B 8.

Die Netz 9 darf jeweils nur von einer Person für eine Fahrt verwendet werden und muss dabei vom Benutzer mitgeführt werden. Fahrten ohne mitgeführte Netz 9 sind gesondert zu bezahlen. Kann die Karte bei einer Fahrausweiskontrolle nicht

vorgezeigt werden, ist das erhöhte Beförderungsentgelt zu entrichten. Eine nachträgliche Vorlage der übertragbaren Netz 9 nach § 9 Abs. 3 wird nicht anerkannt.

Für eine abhandengekommene Netz 9 wird einmalig gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 (es sei denn, der Kunde weist nach, dass Bearbeitungskosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind) eine neue Ersatzkarte für die Geltungsdauer ausgestellt. Abhandengekommene Karten sind ungültig und bei Wiederauffinden an das befördernde Unternehmen zurückzugeben. Im Übrigen gelten die Bestimmungen unter B 4.7.4 für Jahreskarten.

Die Ausgabe einer neuen Netz 9 Karte erfolgt gegen Vorlage eines gültigen Ausweises oder einer Vollmacht.

B 4.7.5.2 Netz 9 solo

Die Netz 9 solo ist eine Jahreskarte, die nur montags bis freitags in der Zeit von 9.00 Uhr bis 3.00 Uhr des Folgetages (Fahrtantritt nach 9.00 Uhr und vor 3.00 Uhr des Folgetages) gültig ist. Fahrten vor 9.00 Uhr müssen extra bezahlt werden. Bei einer Fahrkartenkontrolle muss ein Lichtbildausweis vorgezeigt werden! An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gilt die Netz 9 solo ganztags. Die Netz 9 solo gilt im gesamten Netz des VPE.

Die Netz 9 solo ist eine persönliche, nicht übertragbare Karte. Es gilt nicht der Familienvorteil nach B 8. Für eine abhandengekommene persönliche Netz 9 solo wird einmalig gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 (es sei denn, der Kunde weist nach, dass Bearbeitungskosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind) eine neue Ersatzkarte für die Geltungsdauer ausgestellt. Abhandengekommene Netz 9 solo sind ungültig und bei Wiederauffinden an das befördernde Unternehmen zurückzugeben. Im Übrigen gelten die Bestimmungen unter B 4.7.4 für Jahreskarten.

Die Ausgabe einer neuen Netz 9 solo Karte erfolgt gegen Vorlage eines gültigen Ausweises oder einer Vollmacht.

B 4.7.5.3 D-Ticket JugendBW (vormals VPE JugendticketBW)

Das D-Ticket JugendBW wird jeweils als Ticket des Verbundes ausgegeben, in dem die/der Bezugsberechtigte seinen Hauptwohnsitz (Baden-Württemberg) hat. Bei Schülern ist es der Standort der Schule und bei Studierenden der Standort der Hochschule.

Das D-Ticket JugendBW können alle Personen bis zum 27. Geburtstag erwerben. Ab dem 21. Geburtstag wird ein Ausbildungsnachweis oder Fortbildungsnachweis (Aufstiegsfortbildung in Vollzeit) benötigt. Anspruch auf ein D-Ticket JugendBW mit Nachweis haben Schüler, Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende nach B 4.7.2.

Das D-Ticket JugendBW ist eine persönliche nicht übertragbare Jahresnetzkarte im Abonnement mit monatlicher Abbuchung. Bei einer Fahrkartenkontrolle ist auf Verlangen des Betriebspersonals ein Lichtbildausweis/Schülerausweis vorzuzeigen. Die Bezugsberechtigung erlischt mit dem 21. Geburtstag (ohne Ausbildungsnachweis) bzw. mit dem 27. Geburtstag (mit Ausbildungsnachweis). Die Nutzungsberechtigung bleibt hiervon unberührt, dass Ticket bleibt bis zum Ablauf des Abonnements gültig.

Bundesweite Gültigkeit (Baden-Württemberg)

Das D-Ticket JugendBW gilt für beliebig vielen Fahrten in allen Regional- und Nahverkehrszügen sowie S-Bahnen, Stadtbahnen und Bussen aller Verkehrsverbünde in ganz Deutschland im gesamten Geltungsbereich und im Weiteren auch für freigegebene Ferverkehrsangebote. Im SPNV nur in der 2. Klasse, ein Übergang in die 1. Klasse ist nicht möglich.

Antrag/Vertragsbeginn

Berechtigte können jeden Monat in ein Abonnement des D-Ticket JugendBW einsteigen. Hierfür muss die Online-Bestellung mit allen notwendigen Angaben und Unterlagen zu folgenden Terminen eingegangen sein: bei Chipkarten bis zum 10. des Vormonats für den Folgemonat, bei HandyTicket bis zum 20. des Monats für den laufenden Monat oder ab dem Folgemonat. Für Bestellungen innerhalb des laufenden Kalendermonats erfolgt keine anteilige Preisanpassung.

Das Abonnement wird zunächst für ein Jahr abgeschlossen und verlängert sich dann auf unbestimmte Zeit. Es kann nach Ablauf des ersten Vertragsjahres gekündigt werden, ohne dass eine Nachberechnung erfolgt. Der Abo-Vertrag und damit auch die Nutzungsberechtigung enden automatisch zum Ablauf des Monats, in dem die Bezugsberechtigung nicht mehr besteht, ohne dass es einer Kündigung bedarf, frühestens jedoch zwölf Monaten nach Beginn des Abo-Vertrages. Der Abonent ist verpflichtet, den Wegfall der Bezugsberechtigung gegenüber dem jeweiligen Abo-Center unverzüglich anzugeben.

Abbuchungsverfahren/Einzugsermächtigung

Voraussetzung für die Teilnahme am D-Ticket JugendBW ist die Erteilung eines SEPA-Basis-Lastschriftmandats oder einer

Einzugsermächtigung. Das kontoführende Kreditinstitut des Kunden muss im SEPA-Bereich liegen. Die Abbuchung erfolgt in Euro. Daueraufträge oder Einzelüberweisungen sind nicht möglich. Abweichend von der 14 Tage Pre-Notification, basierend aus dem SEPA-BasisLastschriftverfahren, wird eine Vorankündigungsplik von zwei Tagen für die Durchführung von Lastschriften vereinbart. Wählt der Kunde das Verfahren der Einzugsermächtigung/SEPA-Lastschriftenmandat, so verlängert sich das Jahreskartenabonnement nach Ablauf des 12-Monats-Zeitraums automatisch, wenn es nicht gekündigt wird. Die Einzugsermächtigung ist jederzeit widerrufbar. Bei Widerruf erlischt die Gültigkeit der Jahreskarte. Diese ist zurückzugeben.

Die Einzugsermächtigung bzw. das SEPA-Lastschriftenmandat schließt die Erhöhung oder Verringerung des monatlichen Einzugsbetrages bei Änderungen des Geltungsbereiches oder der Tarife mit ein; in diesem Fall hat der D-Ticket JugendBW Kunde jedoch ein Sonderkündigungsrecht innerhalb von zwei Wochen nach Kenntnis oder Kennen müssen des Ausbildungsabonnementkunden von der Änderung auf dem Kontoauszug. Der ab Änderung eingezogene Betrag wird in diesem Fall zurückerstattet. Die Stammkarte mit allen restlichen Wertmarken ist zurückzugeben. Die Teilbeträge werden monatlich im Voraus abgebucht. Änderungen von Adresse, Bankverbindung oder Kontoänderung sind unverzüglich direkt beim einzugsberechtigten Verkehrsunternehmen mitzuteilen. Ist der Abonnent nicht volljährig, ist eine Unterschrift der/des Erziehungsberechtigten für den Abonnementvertrag sowie ggf. für die Einzugsermächtigung erforderlich.

Mit der Einzugsermächtigung verpflichtet sich der Kunde, den monatlichen Einzugsbetrag auf dem angegebenen Konto ab dem jeweiligen Monatsersten bereitzustellen. Ist eine fristgerechte Abbuchung nicht möglich oder wird eine Lastschrift vom Kontoinhaber trotz korrekter Abbuchung zurückgegeben, kann das Abonnement vom ausgebenden Unternehmen oder dem VPE fristlos gekündigt werden. Dem Kontoinhaber werden die entstandenen Kosten (z. B. Rücklastschriftgebühren des Geldinstituts) in Rechnung gestellt, es sei denn der Abonnement weist nach, dass Kosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind. Für ein Mahnschreiben des ausgebenden Unternehmens werden 2,50 € je Mahnung in Rechnung gestellt.

Kündigung

Das D-Ticket JugendBW kann vom Inhaber jederzeit mit einer Frist von einem Monat zum Ende eines Kalendermonats schriftlich gekündigt werden. Endet dadurch das Abonnement vor Ablauf des ersten 12-Monats-Zeitraumes, wird für den abgelaufenen Zeitraum der Unterschied zwischen dem Monatsbetrag eines Deutschlandtickets nach erhoben. Dies gilt nicht, wenn der/die Abonnent/in eine andere Zeitkarte innerhalb des VPE-Tarifgebietes im direkten Anschluss erwirbt.

Kündigung Vollzeitschüler im Schülerlistenverfahren

Das D-Ticket JugendBW im Schülerlistenverfahren kann vom Inhaber jederzeit mit einer Frist von einem Monat zum Schuljahresende schriftlich gekündigt werden. Dies gilt nicht, wenn der/die Abonnent/in eine andere Zeitkarte innerhalb des VPE-Tarifgebietes im direkten Anschluss erwirbt. Das D-Ticket JugendBW im Schülerlistenverfahren kann bei einem Schulaustritt, Schulwechsel, Umzug, Verkürzung des Schuljahres oder bei besonderen Härtefällen wie längere Krankheit oder Auslandsaufenthalt vorzeitig gekündigt werden. Der Grund für eine vorzeitige Kündigung ist der Schule nachzuweisen und von der Schule zu bestätigen. Ein Anspruch auf den Differenzbetrag zwischen 11maliger und 12maliger Abbuchung besteht nicht. Für Schüler, die unterjährig das Ticket erwerben, kann die erste Ticket-Laufzeit auch zum Schuljahresende und damit nach weniger als einem Jahr enden.

Verlust

Für eine abhandengekommenes D-Ticket JugendBW wird einmalig gegen ein Bearbeitungsentgelt von € 15,00 (es sei denn, der Kunde weist nach, dass Bearbeitungskosten überhaupt nicht oder nur in wesentlich geringerer Höhe entstanden sind) eine neue Ersatzkarte für die Geltungsdauer ausgestellt. Abhandengekommene Karten sind ungültig und bei Wiederauffinden an das befördernde Unternehmen zurückzugeben. Die Ausgabe einer neuen D-Ticket JugendBW Karte erfolgt gegen Vorlage eines gültigen Ausweises oder einer Vollmacht.

B 4.8 TagesTicket Kids

Für Kindergartengruppen und Schüler der Klassenstufen 1- 4, Grundstufen der Sonder- und Förderschulen (ab fünf Personen). Das TagesTicket Kids gilt im gesamten Netz des VPE für bis zu 30 Personen inklusive deren Betreuer. Die Geltungsdauer beginnt mit dem Zeitpunkt der Ausstellung der Fahrkarte (unentgeltliche Beförderung) bis 3.00 Uhr des Folgetages, ein Übergang in die 1. Klasse (SPNV) ist nicht möglich. Es ist ein geeigneter Nachweis der Kindertagesstätte/Schule mitzuführen. Die regelmäßige Beförderung zwischen Wohnort und der Einrichtung ist hiervon ausgenommen. Die Gruppe muss während der Fahrt zusammenbleiben. Gruppen empfehlen wir eine rechtzeitige Anmeldung beim Verkehrsunternehmen (Anhang 2).

B 5 Unentgeltliche Beförderung

B 5.1 Polizeibeamte in Uniform/Kriminalbeamte

Polizeibeamtinnen und Polizeibeamte in Uniform sowie Kriminalbeamtinnen und Kriminalbeamte des Landes, soweit sie während der Fahrt entsprechend ihren Dienstvorschriften das K-Etui sichtbar tragen, werden in Bussen und in den Zügen der Produktklasse C (Regional-Express, Regionalbahn und S-Bahn [RE, RB]) in der 2. Klasse unentgeltlich befördert.

B 5.2 Mitarbeitende der Bahnhofsmissionen auf einer Dienstfahrt

Mitarbeitende der Bahnhofsmissionen auf einer Dienstfahrt zur Begleitung sowie zur jeweiligen Rückfahrt in Dienstkleidung (Weste oder Jacke) und mit Dienstausweis mit Lichtbild und dem jeweiligen Fahrauftrag der Bahnhofsmission Mobil werden in Bussen und in den Zügen des Verkehrsverbundes in der 2. Klasse unentgeltlich befördert.

B 6 Beförderung von Schwerbehinderten

Die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten, deren Begleitpersonen sowie deren Krankenfahrstühle und Blindenführhunde richtet sich nach dem Sozialgesetzbuch (SGB IX) in der jeweils gültigen Fassung. Bei Übergang in die 1. Wagenklasse gilt der Schwerbehindertenausweis nicht als 2. Klasse-Basisfahrkarte. Es ist eine komplett neue 1. Klasse-Fahrkarte zu lösen.

B 7 Kinderwagen, Gepäck, Hunde und andere Kleintiere

B 7.1 Kinderwagen

Kinderwagen werden frei befördert, soweit sie nicht zweckentfremdet verwendet werden.

B 7.2 Gepäck

Handgepäck wird nach Maßgabe der Bestimmungen des § 11 der Beförderungsbedingungen unentgeltlich befördert.

B 7.3 Fahrräder

Fahrräder werden nach Maßgabe der Bestimmungen des § 17 der Beförderungsbedingungen unentgeltlich befördert.

B 7.4 Hunde und andere Kleintiere

Ein Hund oder ein anderes Kleintier wird in Begleitung eines zahlungspflichtigen Fahrgastes kostenlos befördert, soweit hierfür genügend Platz in den Fahrzeugen vorhanden ist. Für jeden weiteren Hund oder jedes weitere andere Kleintier ist der Fahrpreis für Kinder zu entrichten. Es gelten die Mitnahmeregelungen der TagesTickets.

B 8 Familienvorteil

Wenn bei einer Fahrkarte der Familienvorteil gilt, dürfen werktags ab 19 Uhr, samstags, sonntags und feiertags ganztags, maximal zwei Erwachsene und zwei zahlungspflichtige Kinder bis einschließlich 14 Jahren, bei Familien zwei erwachsene Familienmitglieder und alle Kinder bzw. Enkelkinder der Familie bis einschließlich 14 Jahren (sog. Familienkinder) mit der Fahrkarte gemeinsam fahren. Die Familienzugehörigkeit muss belegbar sein. Bei gemeinsam reisenden Personen ist die Erweiterung der Gruppengröße nach Antritt der Fahrt nicht zugelassen.

B 9 In-Kraft-Treten

Der Gemeinschaftstarif des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) tritt am 14. Dezember 2025 in Kraft.

C. Sonderregelungen

C 1 Job-Ticket

C 1.1 Job-Ticket BW für Beschäftigte des Landes Baden-Württemberg

Das Job-Ticket BW ist eine persönliche, nicht übertragbare Jahreskarte im Aboverfahren für Beschäftigte des Landes Baden-Württemberg. Das Job-Ticket BW ist grundsätzlich eine Netzkarte ohne zeitliche Beschränkung. Eingeschlossen ist der Familienvorteil nach B 8 sowie die Mobilitätsgarantie § 19. Ansonsten gelten die Regelungen für Jahreskarten unter B 4.7.4.

C 1.2 Job-Ticket für Firmen mit indirektem Arbeitgeberzuschuss

Firmen oder Firmenzusammenschlüsse ab 50 Beschäftigte können mit dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) eine Sondervereinbarung über ein Job-Ticket treffen. Das Job-Ticket ist eine persönliche Jahresnetzkarte für Firmenmitarbeiter. Beim Job-Ticket für Erwachsene gilt der Familienvorteil (nach B 8). Der monatliche Preis für Firmenmitarbeiter ist ein stark rabattierter Preis einer Jahresnetzkarte. Die Firmen bezahlen hierfür einen Ausgleich. Mindestabnahme: 20 Job-Tickets. Ansonsten gelten die Regelungen für Jahreskarten unter B 4.7.4.

C 1.3 Job-Ticket für Firmen mit direktem Arbeitgeberzuschuss

Der Mitarbeiter selbst bezahlt sein persönliches Job-Ticket mit einem gewährten Rabatt. Der Arbeitgeber gibt darüber hinaus seinen Mitarbeitern einen Zuschuss zum Ticket. Wie hoch die Ersparnis für die Belegschaft ausfällt, hängt von der Höhe des Rabatts und der Höhe des Arbeitgeberzuschusses ab. Ansonsten gelten die Regelungen für Jahreskarten unter B 4.7.4.

C 2 Kombikarten

Kombikarten sind Eintrittskarten mit Fahrberechtigung. Die zeitliche und örtliche Gültigkeit werden in Sondervereinbarungen geregelt.

C 3 Ermäßigung für Sonderangebote

Generelle Ermäßigung bis zu höchstens 50 % können eingeräumt werden für Sonderangebote mit zeitlicher begrenzter Geltungsdauer, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Verbundverkehrs nicht verschlechtert wird.

C 4 Besondere Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr

C 4.1 Anerkennung von Schienenfahrausweisen der Deutschen Bahn AG

Im Geltungsbereich des VPE-Tarifs werden folgende Fahrkarten der Deutschen Bahn AG im Schienennetz der Deutschen Bahn anerkannt:

- BahnCard 100
- Fahrkarten für Züge der Produktklasse IC/EC bzw. ICE, soweit keine Zugbindung besteht,
- alle Fahrkarten von oder nach Zielen außerhalb des VPE Tarifgebietes (ein- und ausbrechender Verkehr).

C 4.1.1 City-Ticket der DB AG

Fernverkehrsreisende mit einem „City-Ticket“- Fahrschein der DB AG sind berechtigt, am Reisetag (Hin- und/oder Rückfahrt) an dem auf dem Ticket ausgewiesenen Start- und Zielort „Pforzheim + City“ alle Nahverkehrsmittel in der gesamten Zone 10 für eine einmalige Fahrt zu nutzen. Die Mitnahmeregelungen der DB AG finden Anwendung. Für das „City-Ticket“ gelten die jeweils gültigen Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG.

C 4.1.2 BahnCard 100

Die BahnCard 100 beinhaltet die City-Ticket-Funktion und berechtigt zu beliebig häufigen Fahrten innerhalb der gesamten Zone 10 sowie in allen Bahnen im Netz des VPE als auch auf allen von Südwestbus betriebenen Linien. Die Mitnahmeregelungen der DB AG gelten nur in Schienenverkehrsmitteln.

C 4.2 Fahrkartenaufgabe für die Nutzung von Zügen der Schienenunternehmen

Im Verbundraum können die Schienenunternehmen den Verkauf bei Fahrkartenaufgaben und sonstigen Verkaufsstellen auf bestimmte Verbundfahrkarten beschränken sowie einen ausschließlichen Verkauf aus Fahrkartautomaten vorsehen. Fahrkartenaufgaben, Bahnhöfe und sonstige Verkaufsstellen, die außerhalb des Verkehrsverbundes liegen, geben grundsätzlich keine Verbund-Fahrkarten aus. Ausnahmen werden örtlich bekannt gegeben.

C 5 Besondere Bestimmungen für Baden-Württemberg

C 5.1 Anerkennung des Baden-Württemberg-Tarifs

Im Geltungsbereich des VPE Tarifs werden Fahrkarten des Baden-Württemberg-Tarifs anerkannt.

C 5.1.1 Baden-Württemberg-Ticket

Für alle Produkte der Baden-Württemberg Tarif Gesellschaft gelten die jeweils aktuellen Tarifbestimmungen der Baden-Württemberg-Tarif Gesellschaft. Diese finden Sie unter: www.bwett.de.

C 6 Tarife im ein- und ausbrechenden Verkehr

Für Fahrten von und nach Orten, die außerhalb des VPE-Tarifgebietes liegen, werden Fahrausweise nach dem Haustarif der betroffenen Verkehrsunternehmen bzw. dem geltenden Tarif der Baden-Württemberg-Tarif Gesellschaft ausgegeben.

C 7 Studi-Ticket

C 7.1 Studi-Ticket der Hochschule Pforzheim

Mit dem Einschreiben an der Hochschule Pforzheim und der Bezahlung eines ÖPNV-Pauschalbetrages mit dem Studentenwerksbeitrag gilt der Studierendenausweis der Hochschule Pforzheim als Fahrausweis (Studi-Ticket). Das Studi-Ticket ist personengebunden und nicht übertragbar. Es berechtigt zu beliebig vielen Fahrten während des Gültigkeitszeitraumes mit Bus und Bahn (RB, RE und S-Bahn) im VPE-Tarifgebiet, solange die Vereinbarung über das Studi-Ticket mit der Hochschule Pforzheim und dem VPE Bestand hat. In den Bahnen ist zum Studi-Ticket ein Personalausweis mitzuführen. Hier gilt nicht der Familienvorteil (nach B 8).

Der Gültigkeitszeitraum für das Wintersemester beginnt am 1. September und endet am 28. bzw. 29. Februar. Der Gültigkeitszeitraum für das Sommersemester beginnt am 1. März und endet am 31. August.

Bis zu vier Wochen nach Vorlesungsbeginn eines Semesters (längstens bis 31. Oktober bzw. 30. April) gilt auch die Immatrikulationsbescheinigung für die Hochschule Pforzheim als Fahrausweis. Für Erstsemester gilt am ersten Tag des Studienbeginns auch der Zulassungsbescheid als Fahrausweis. Die Bescheinigungen gelten nur in Verbindung mit einem Personalausweis oder Reisepass.

C 7.2 Anschluss-Studi-Ticket zum KVV oder zum VVS

Inhaber eines gültigen KVV- oder VVS-Studi-Tickets können ein Anschluss-Studi-Ticket erwerben. Eine Quittung ist stets zu verlangen und aufzubewahren. Das Anschluss-Studi-Ticket gilt im Netz des VPE ohne zeitliche Beschränkung für jeweils 6 Monate. Bei Kauf und bei Benutzung des Anschluss-Studi-Tickets im VPE-Gebiet ist das entsprechend gültige Studi-Ticket des KVV bzw. VVS mitzuführen, ansonsten ist das Anschluss-Studi-Ticket des VPE ungültig.

Bei Verlust oder Zerstörung des Anschluss-Studi-Tickets erhält der Fahrgäste gegen Vorlage der Quittung nach einer Bearbeitungszeit gegen ein Bearbeitungsentgelt einmalig pro Semester ein Ersatz-Anschluss-Studi-Ticket. Das Bearbeitungsentgelt beträgt 15 €. Im Übrigen gelten die Bestimmungen unter B 4.7.2 Monatskarten für Schüler, Studenten und Auszubildende.

C 8 Schnupperticket

Zeitweise wird für bestimmte Städte und Gemeinden im VPE an Neubürger ein Gutschein über ein Schnupperticket ausgegeben. Das Schnupperticket ist eine persönliche Netzkarte, die eine Woche gültig ist.

C9 Schwarzwald-Gästekarte KONUS

KONUS (Kostenfreie Nutzung des ÖPNV für Schwarzwaldtouristen): Die Schwarzwald-Gästekarte mit dem KONUS-Symbol wird im Tarifgebiet des VPE auf folgenden Teilstrecken als Fahrkarte anerkannt:

Buslinien

716 - zwischen Dobel und Bad Herrenalb

724 - zwischen Schömberg und seinen Ortsteilen Oberlengenhardt und Langenbrand

725 - zwischen Schömberg und Neuenbürg

743 - zwischen Schömberg sowie seinen Ortsteilen Langenbrand, Oberlengenhardt, Schwarzenberg, Bieselsberg und direkte Weiterfahrt bis Kapfenhardt

Auf diesen Linienabschnitten der Buslinie 716 der Fa. Engel, der Linien 724 (VGC) und 743 der Fa. Eberhardt sowie der Linie 725 der Fa. Maisch ersetzt die Schwarzwald-Gästekarte mit dem KONUS-Symbol die ehemals gültige KurCard. Für die Benutzung von VPE-Linienbussen ist deshalb auch weiterhin beim Busfahrer ein kostenloser Einzelfahrschein zu lösen.

Schienenstrecken

S 6 (Enztalbahn) - zwischen Bad Wildbad und Pforzheim Hauptbahnhof

RB74 (Kulturbahn) - zwischen Unterreichenbach und Pforzheim Hauptbahnhof

Die Schwarzwald-Gästekarte mit dem KONUS-Symbol berechtigt in Verbindung mit dem amtlichen Lichtbildausweis zur kostenfreien Fahrt auf den oben genannten Linien und Strecken und darüber hinaus in den an KONUS beteiligten Verkehrsverbünden sowie für verbundübergreifende Fahrten zwischen diesen Verkehrsverbünden. Die Gültigkeit der KONUS-Gästekarte richtet sich nach dem auf der Rückseite eingetragenen Datum der An- und Abreise. Ebenfalls ist dort die Anzahl aller Personen ab einem Alter von 6 Jahren erfasst, die zur Fahrt berechtigt sind. Kinder unter 6 Jahren erhalten keine gesonderte Gästekarte und fahren ebenfalls kostenfrei.

Gästekarten ohne KONUS-Symbol gelten nicht als Fahrausweis. Der Geltungsbereich der KONUS-Gästekarte ist nicht mit VPE-Ergänzungskarten erweiterbar. Für die Mitnahme von Hunden und Fahrrädern sind Fahrausweise entsprechend den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des jeweiligen Verkehrsverbundes oder verbundüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmens zu lösen. Die KONUS-Gästekarte gilt nur in der 2. Wagenklasse; ein Übergang in die 1. Klasse ist nicht möglich. Die KONUS-Gästekarte gilt nicht in Bergbahnen.

C10 Nacht-Taxi

Soweit Nacht-Taxi angeboten wird, wird pauschal und ausnahmlos der Nacht-Taxi-Tarif für jede Person nach Vollendung der 6. Lebensjahres (ab 6 Jahre) erhoben. Er gilt auch für zur Freifahrt im öffentlichen Nahverkehr berechtigte Schwerbehinderte und deren Begleitpersonen. Es gibt einen Pauschalpreis für das Stadtgebiet Pforzheim und einen Pauschalpreis für Fahrten von Pforzheim aus in den Enzkreis und nach Dobel. Fahrgäste des Nacht-Taxis müssen sich 10 Minuten vor Abfahrt an der Haltestelle einfinden. Ansonsten besteht kein Anspruch auf Beförderung.

C11 On-Demand-Verkehr

Im VPE-On Demand Verkehr wird der VPE-Tarif anerkannt. Es findet kein Fahrkarteverkauf statt. Kunden müssen vor Fahrtantritt im Besitz einer gültigen Fahrkarte sein. Die Fahrt kann nur per App oder telefonisch gebucht werden. Die Fahrradmitnahme ist in On-Demand-Verkehren ausgeschlossen. Die Regelung der Mobilitäts- und Pünktlichkeitsgarantie § 19 findet keine Anwendung.

C 11.1 Linienbedarfsverkehr PforzheimShuttle

Für die Benutzung des PforzheimShuttle gelten besondere Tarifbestimmungen. Grundsätzlich gilt der VPE-Tarif; alle VPE-Fahrkarten mit Gültigkeit im Stadtgebiet Pforzheim werden mit Ausnahme des Kurzstreckenfahrscheins anerkannt.

Der PforzheimShuttle-Verkehr wird montags bis freitags außer an Feiertagen zwischen 8 und 20 Uhr angeboten. Das Bedienungsgebiet in der Pforzheimer Nordstadt wird im Norden durch die Hohenzollernstraße und die Blücherstraße, im Süden durch die Bahnlinie, im Osten durch die Zeppelinstraße und im Westen durch die Richard-Wagner-Allee begrenzt. Außerhalb dieses Gebietes werden noch der Hauptfriedhof, der ZOB/Hauptbahnhof und der Leopoldplatz angefahren.

Der PforzheimShuttle-Verkehr besitzt keinen festen Linienvorlauf. Die Fahrzeuge verkehren aufgrund eines Buchungseingangs via App bzw. nach telefonischer Buchung zwischen dem gewünschten Start- und Zielpunkt im Bedienungsgebiet. Gegebenenfalls werden Umwege gefahren, um weitere Fahrgäste aufzunehmen oder abzusetzen. Es sind keine parallel zu bestehenden Linienverkehren liegende Fahrtrelationen zulässig. An den Haltestellen des PforzheimShuttles sind die von dort aus jeweils buchbaren Zielhaltestellen ausgewiesen.

C 12 Anrufsammeltaxi (AST)

Im VPE gibt es verschiedene Anrufsammeltaxen (AST) siehe Anhang 2. Für die Benutzung der Anrufsammeltaxen gelten gesonderte Tarife.

C 13 Besonderheiten im Stadtlinienverkehr Pforzheim

Für Fahrten von Schulklassen im Stadtlinienverkehr Pforzheim (außer Linie 741/742) wird ein Gutschein von der Stadt Pforzheim an zugehörige Schulen ausgegeben. Gegen Vorlage beim Betriebspersonal darf die Schulkasse mit Begleitpersonen im Stadtlinienverkehr fahren. Der Stadtlinienbetreiber erhebt für diesen Gutschein einen Pauschalbetrag.

D. Übergangsregelungen

D 1 Übergangsregelungen zum Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

Für Fahrten von und nach Zielen, die außerhalb des VPE-Gebietes im Bereich des VVS liegen, werden durchgehende Fahrkarten nach dem Haustarif der betroffenen Unternehmen ausgegeben. Es gelten folgende Ausnahmen:

D 1.1 Übergangsregelungen im Busverkehr

Bei den Buslinien 652/653 bzw. bei Buslinie 666 gibt es Übergangsregelungen zum Verbundgebiet des VVS.

Auf diesen Linien nach Haustarif der Busunternehmen ausgegebene Schülermonatskarten gelten zusätzlich montags bis freitags ab 9.00 Uhr im ganzen Netz des VPE. Samstags, sonntags, feiertags und in den landeseinheitlichen Schulferien gelten sie ohne zeitliche Begrenzung. Für durchgehende Fahrten in das VPE-Gebiet und aus dem VPE-Gebiet mit Bussen der Linie 707 gilt VPE-Tarif.

D 1.2 Übergangstarife für Zeitkarten

Für Zeitkarten des VVS werden vergünstigte Übergangstarife des VPE angeboten. Die VVS-Zeitkarten müssen mindestens die an den VPE angrenzende Ringzone 4 oder 5 des VVS enthalten.

Für Erwachsenenzeitzkarten des VVS werden Übergangstarife für Erwachsene als Monats- oder Jahreskarten des VPE angeboten. Hierfür gelten die Bestimmungen unter B 4.7.1 Monatskarten bzw. B 4.7.4 Jahreskarten. Ist die Karte des Nachbarverbunds eingeschränkt (z. B. 9-Uhr-Karte oder persönliche Karte), dann gilt diese Einschränkung auch für die Übergangstarif-Monats- oder -Jahreskarte.

D 2 Übergangsregelungen zum Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)

D 2.1 Fahrkarten des KVV im VPE-Verbundgebiet

Zeitfahrkarten des KVV mit Netztäglichkeit sind nur im ein- und ausbrechenden Schienenverkehr zwischen dem KVV Verbundgebiet und dem jeweiligen Bahnhalt im VPE-Verbundgebiet gültig. Für die Nutzung des Schienenverkehrs im Binnenverkehr des VPE-Verbundgebietes gilt ausschließlich der VPE-Tarif.

D 2.2 Übergangstarife für Zeitkarten

Für folgende Zeitkarten des KVV werden Übergangstarife (vergünstigte Zeitkarten des VPE) entsprechend angeboten:

- für Umwelt-Monatskarten, für Umwelt-Jahreskarten und -Abos, für die Jahreskarte ab 60, für KombiCard und 9-Uhr-Karte und für Firmenkarten des KVV vergünstigte Monats- oder Jahreskarten Erwachsene des VPE nach B 4.7.1 bzw. B 4.7.4.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

- Die oben genannten Zeitkarten des KVV müssen mindestens mit einer KVV-Zone direkt an eine VPE-Zone angrenzen, in denen eine verbundüberschreitende ÖPNV-Verbindung vorhanden ist.
- Die entsprechenden Zeitkarten des VPE (Monats- und Jahreskarte Erwachsene des VPE) gelten nur, wenn sie mindestens eine VPE-Zone enthalten, die direkt an eine KVV-Zone angrenzt, oder VPE-Netzkarten sind.
- Die Zeitkarten des VPE können als Ein- oder Zwei-Zonen- bzw. Netzkarte erworben werden, vorausgesetzt die VPE-Zonen grenzen aneinander. Die Zone 10, Pforzheim, zählt als zwei Zonen.

Bei Kauf und bei Benutzung der verbilligten Zeitkarten im VPE-Gebiet ist die entsprechend gültige Zeitkarte des KVV mitzuführen, ansonsten ist die Zeitkarte des VPE ungültig. Für die Benutzung der VPE-Zonen gelten die Bestimmungen des VPE, für die Benutzung der Zeitkarten des KVV gelten die Bestimmungen des KVV. Ist die Karte des Nachbarverbunds eingeschränkt (z. B. 9-Uhr-Karte oder persönliche Karte), dann gilt diese Einschränkung auch für die Übergangstarif-Monats- oder -Jahreskarte.

D 2.3 Gegenseitige Anerkennung von Verbundfahrscheinen KVV/VPE

Der KVV-Tarif wird im VPE-Verbundgebiet auf folgenden Buslinien im verbundraumüberschreitenden Verkehr anerkannt:

- Flehingen-Oberderdingen-Sternenfels mit Ortsteil Diefenbach bis Haltestelle Schielenswald (Buslinie 702); in Sternenfels und im ein- und ausbrechenden Verkehr zwischen Sternenfels, Oberderdingen und Flehingen gilt im Binnenverkehr VPE-Tarif
- Bretten-Knittlingen/Stadt-Freudenstein-Diefenbach bis Haltestelle Schülenswald-Sternenfels (Buslinie 700, 706; 734/735) zwischen Bretten Bhf.-Knittlingen-Sternenfels gilt im Binnenverkehr VPE-Tarif
- Singen (Buslinie 722); zwischen Singen und Bahnhof Wilferdingen gilt im Binnenverkehr VPE-Tarif
- Wilferdingen (Buslinie 722); zwischen Wilferdingen und Bahnhof Wilferdingen gilt im Binnenverkehr VPE-Tarif
- Langensteinbach-Auerbach (Buslinie 721), zwischen Langensteinbach und Pforzheim gilt im Binnenverkehr der VPE-Tarif
- Ittersbach (Buslinie 720), zwischen Ittersbach und Pforzheim gilt im Binnenverkehr der VPE-Tarif

Der VPE-Tarif wird im KVV-Verbundgebiet auf folgenden Linien im verbundraumüberschreitenden Verkehr anerkannt:

- Ittersbach-Langensteinbach-Mutschelbach (Bahnlinie S11, Buslinie 158, 152), zwischen Ittersbach-Langensteinbach-Mutschelbach gilt im Binnenverkehr KVV-Tarif
- Ittersbach-Langensteinbach-Auerbach (Bahnlinie S11, Buslinie 153), zwischen Ittersbach-Langensteinbach-Auerbach gilt im Binnenverkehr KVV-Tarif
- Sternenfels (mit Ortsteil Diefenbach)-Oberderdingen-Flehingen-Kürnbach (Buslinie 143, 144, 145), zwischen Kürnbach-Oberderdingen-Flehingen gilt im Binnenverkehr KVV-Tarif
- Kürnbach-Oberderdingen (Buslinie 144, 145), zwischen Kürnbach-Oberderdingen-Bretten gilt im Binnenverkehr KVV-Tarif
- Knittlingen-Großvillars-Oberderdingen-Flehingen (Buslinie 143), zwischen Großvillars-Oberderdingen-Flehingen gilt im Binnenverkehr KVV-Tarif
- Bretten-Innenstadt (Stadtbahnlinie S4 und Buslinie 146) zwischen Bretten Bahnhof und Schulzentrum: VPE-Fahrkarten werden im verbundüberschreitenden Verkehr (nach/von) Bretten bis Bretten Schulzentrum anerkannt. Sprantal - Bretten (Buslinie 733), zwischen Sprantal und Bretten Bahnhof werden VPE Fahrkarten im verbundüberschreitenden Verkehr anerkannt, im Binnenverkehr gilt der KVV-Tarif.

D 3 Übergangsregelungen zur Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH (VGC)

D 3.1 Ein- und ausbrechende Verkehre auf der Enztalbahn Linie S6

Für Fahrten mit Zeitfahrkarten mit Netzhaltigkeit (Monats- und Jahreskarten) des VPE auf der Schiene zwischen den Orten Höfen, Calmbach und Bad Wildbad und Zielen im übrigen Tarifgebiet des VPE gilt der VPE-Tarif. Für Fahrten innerhalb Höfen, Calmbach und Bad Wildbad gilt der VGC-Tarif.

D 3.2 Ein- und ausbrechende Verkehre auf der Kulturbahn

Für Fahrten ausgehend von Unterreichenbach nach Zielen im Tarifgebiet des VPE gilt der VPE-Tarif.

D 3.3 Übergangstarife für Zeitkarten

Für Zeitkarten des VGC werden vergünstigte Übergangstarife des VPE angeboten:

- Für Erwachsenenzeitzkarten des VGC werden Übergangstarife für Erwachsene als Monats- und Jahreskarten des VPE angeboten. Hierfür gelten die Bestimmungen unter B 4.7.1 Monatskarten bzw. B 4.7.4 Jahreskarten.

Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein:

- Die VGC-Zeitzkarten müssen mindestens mit einer VGC-Zone direkt an eine VPE-Zone angrenzen, in denen eine verbundüberschreitende ÖPNV-Verbindung vorhanden ist.
- Die entsprechenden Zeitkarten des VPE (Monats- und Jahreskarte Erwachsene des VPE) gelten nur, wenn sie mindestens eine VPE-Zone enthalten, die direkt an eine VGC-Zone angrenzt, oder VPE-Netzkarten sind.
- Die Zeitkarten des VPE können als Ein- oder Zwei-Zonen- bzw. Netzkarte erworben werden, vorausgesetzt die VPE-Zonen grenzen aneinander. Die Zone 10, Pforzheim, zählt als zwei Zonen.

Bei Kauf und bei Benutzung der verbilligten Zeitkarten im VPE-Gebiet ist die entsprechend gültige Zeitkarte des VGC mitzuführen, ansonsten ist die Zeitkarte des VPE ungültig. Ist die Karte des Nachbarverbunds eingeschränkt (z. B. 9-Uhr-Karte oder persönliche Karte), dann gilt diese Einschränkung auch für die Übergangstarif-Monats- oder -Jahreskarte.

D 4 Übergangsregelungen zur Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV)

D 4.1 Anerkennung von Verbundfahrscheinen des HNV

Der HNV-Tarif wird im VPE-Verbundgebiet auf folgenden Busanschlüssen im verbundraumüberschreitenden Verkehr anerkannt:

- Zaberfeld - Leonbronn - Sternenfels (Buslinie 702) zwischen Leonbronn und Sternenfels gilt im Binnenbereich VPE-Tarif
- Ochsenburg - Leonbronn - Sternenfels (Buslinie 702) zwischen Leonbronn und Sternenfels gilt im Binnenbereich VPE-Tarif

Ortsverzeichnis zur Tarifzoneneinteilung

Ortsverzeichnis	Linien	Zonen
Bad Herrenalb		
Bad Herrenalb	716	63
Neusatzt	716	63
Rotensol	716	63
Birkfeld		
Birkfeld	10, 712, 715, 716, 717, 718, 721, S6	33 Neuenbürg, 10 Pforzheim
Gräfenhausen	716/718	33
Obernhausen	716/718	33
Bretten		
Bretten	700, 733, RE71, RB71	48
Rechberg	RB71	48
Ruit	RB71	48
Sprantal	733	48 Bretten, 38 Neulingen
Dobel	716	53
Eisingen	731	31 Stein, 10 Pforzheim
Engelsbrand		
Engelsbrand	743, 744	33
Salmbach	743, 744	33 Engelsbrand, 44 Schömberg
Grunbach	743, 744	33
Friolzheim	652, 653, 762	47
Heimsheim	652, 653, 660, 762	47
Illingen		
Illingen	707, MEX17, RE71, RB71	70 Mühlacker, 75 Vaihingen
Schützingen	707	70 Zaisersweiher, 75 Vaihingen
Ispringen	731, S5	31 Ersingen, 10 Pforzheim
Kämpfelbach		
Bilfingen	S5	31
Ersingen	S5	31
Karlsbad		
Langensteinbach	152, 153, 158, 721, S11	43 Langensteinbach, 41 Nöttingen
Ittersbach	715, 717, 720, 721, S11	43
Auerbach	153, 721	43 Langensteinbach, 41 Nöttingen
Mutschelbach	152, 158	41
Spielberg	S11	43
Kieselbronn	734, 735	38 Ölbronn, 10 Pforzheim, 60 Niefern-Vorort
Kelttern		
Ellmendingen	720, 721, 722	33
Niebelsbach	720	33
Dietlingen	720, 721, 722	33 Ellmendingen, 10 Pforzheim
Dietlingen-Schönbiegel	720, 721, 722	33 Ellmendingen, 10 Pforzheim
Dietenhausen	720, 721, 722	33 Ellmendingen, 43 Auerbach, 41 Nöttingen
Weiler	720	33 Keltern, 43 Ittersbach

Ortsverzeichnis	Linien	Zonen
Knittlingen		
Knittlingen-Stadt	143, 700, 706, 734, 735	48
Freudenstein	700, 706	48
Kleinwillars	734, 735, RB71	48 Knittlingen, 38 Ölbronn
Hohenklingen	700, 706	48
Königsbach-Stein		
Königsbach	731, S5	31 Stein, 41 Wilferdingen
Stein	731	31
Kürnbach	144, 145	80
Maulbronn		
Maulbronn-Stadt	700, 706, 735, Klosterstadtexpress	70
Maulbronn-West/Stadtbahn-Bahnhof	735, RB71, Klosterstadtexpress	70 Maulbronn Stadt, 60 Ötisheim, 38 Ölbronn
Zaisersweiher	700, 702, 706	70 Maulbronn, 80 Diefenbach
Schmie	700	70
Mönsheim	653, 660, 763	47 (75 Weissach Porsche)
Gewerbegebiet Heckengäu	652, 660	47 (75 Weissach Porsche)
Mühlacker		
Mühlacker	101, 102, 103, 105, 106, 107, 109, 700, 701, 702, 703, 705, 707, RE1, MEX17, RE71, RB71, Klosterstadtexpress	60
Dürrmenz	103, 703	60
Großglattbach	102, 707	60, 70
Lomersheim	101, 102, 109, 707	60
Mühlhausen (b. Mühlacker)	109, 707	60 Mühlacker, 70 Illingen
Enzberg	701, MEX17, Klosterstadtexpress	60
Lienzingen	107, 700, 702	60 Mühlacker, 70 Maulbronn
Neuenbürg		
Neuenbürg Stadt	724, 725, S6, MEX17	33
Neuenbürg Wilhelmshöhe	715, 716, 717, 724, 725	33
Arnbach	716, 718, 724	33
Waldrennach	725	33 Neuenbürg, 44 Langenbrand
Dennach	716	33 Schwann, (43 Richtung Bad Herrenalb.)
Dreimarkstein	716	33 Schwann, (43 Richtung Bad Herrenalb.)
Rotenbach	S6	33
Eyachbrücke	S6	33
Neuhausen		
Neuhausen	663, 741, 742	46
Steinegg	741, 742	46
Hamberg	741, 742	46
Schellbronn	741, 742	46 Neuhausen, 36 Hohenwart
Neulingen		
Nußbaum	733, 933	38
Göbichen	733, 933	38
Bauschlott	733, 734, 735, 933	38

Ortsverzeichnis	Linien	Zonen
Niefern-Öschelbronn		
Öschelbronn	736, 737, 738, 739	36
Niefern	736, 737, 738, 739	36 Öschelbronn, 10 Pforzheim
Niefern-Vorort	736, 737, 738, 739, MEX17	60 Enzberg, 10 Niefern
Oberderdingen	143, 144, 145, 702	80
Flehingen	143, 702	80
Großvillars	143	80 Oberderdingen, 48 Knittlingen
Ölbronn-Dürrn		
Ölbronn	734, 735, RB71	38
Dürrn	705, 734, 735	38
Ötisheim		
Ötisheim	705, RB71 Klosterstadtexpress	60
Erlenbach	705	60
Corres	705	60 Ötisheim, 38 Dürrn
Schönenberg	705	60
Perouse	652, 660, 762	76
Pforzheim	1, 2, 3, 4, 41, 42, 5, 6, 63, 7, 9, 10, 11, 16, 17, 20, 43, 666, 712, 715, 716, 717, 718, 720, 721, 722, 731, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 741, 742, 743, 744, 762, 763, RB74, Klosterstadtexpress, S5, S6, RE1, MEX17	10
Altgefäß	16, 763	10
Arlinger (Wohngebiet)	1, 9	10
Au (Wohngebiet)	5, 6, 10, 16	10
Brötzingen	1, 9, 10, 11, RB74, S6	10
Brötzinger Tal/ Oberes Enztal (Gewerbegebiet)	10, S6	10
Buckenberg (Wohngebiet)	6, 10, 63	10 Pforzheim, 33 Engelsbrand/ Salmbach
Büchenbronn	43, 743, 744	10
Dillweißenstein	3, RB74	10
Eutingen	1, 9, 736, 737, 738, 739, MEX17	10
Hagenschießsiedlung	762, 763	10
Haidach (Wohngebiet)	6, 10, 16	10 Pforzheim, 36 Schellbronn
Hohenwart	4, 741, 742	10 Pforzheim, 36 Schellbronn
Huchenfeld	4, 42, 741, 742	10
Maihalden (Wohngebiet)	9	10
Mäuerach (Wohngebiet)	1, 9	10
Nordstadt	2, 3, 6, 17	10
Oststadt	1, 10	10
Redtenbacherstraße (Wohngebiet)	2	10
Seehaus (Ausflugsgebiet)	5	10
Sonnenhof (Wohngebiet)	2	10
Südstadt/Wildpark	5	10
Wartberg	3, 5	10
Wasserturm/Rodplatte (Wohngebiet)	7, 11	10
Weststadt	1, 10	10
Weitherberg	10	10
Wilferdinger Höhe	6, 11	10
Würm	4, 41, 666	10 Pforzheim, 36 Tiefenbronn
Würm-Liebeneck	666	36

Ortsverzeichnis	Linien	Zonen
Remchingen		
Darmsbach	722	41
Nöttingen	721, 722	41
Wilferdingen	722, RE1, MEX17, S5	41
Singen	722, RE1, MEX17, S5	41
Sperlingshof	722	41 Wilferdingen, 31 Pforzheim
Renningen		
Renningen	762	77
Malmsheim	762	77
Schömberg		
Schömberg	725, 743	44
Langenbrand	725, 743	44
Schwarzenberg	743	44
Bieselberg	743	44
Oberlengenhardt	743	44
Sternenfels		
Sternenfels	702	80
Dieffenbach	702, 706	80 Sternenfels, 70 Zaisersweiher
Straubenhardt		
Pfinzweiler	715, 717	43
Langenalb	715, 717	43
Conweiler	715, 717, 718	43
Schwann	715, 716, 717	43 Conweiler, 33 Neuenbürg
Feldrennach	715, 717, 718	43
Ottenhausen	718, 720	43 Feldrennach, 33 Arnbach
Tiefenbronn		
Mühlhausen	666	46
Tiefenbronn	652, 666	46
Lehninghen	666	46
Unterreichenbach		
Kapfenhardt	743, 744	33
Unterreichenbach	RB74	35 Pforzheim
Vaihingen (Enz)		
Vaihingen (Enz)	707, RE1, MEX17, RE71, RB71	75
Wiernsheim		
Wiernsheim	653, 660, 737, 739	47 Mönsheim, 36 Pinache
Serres	703	47
Iptingen	703, 763	47
Pinache	703, 739, 737	47 Wiernsheim, 36 Öschelbronn
Weissach Porsche	653, 763	75
Wimsheim	653, 762, 763	47
Wurmberg		
Wurmberg	739, 762, 763	36 Neubärenthal, 47 Wimsheim
Neubärenthal	763	36
Zaberfeld		
Leonbronn	902	80
Ochsenburg	902	80

Verzeichnis der in den Gemeinschaftstarif einbezogenen Unternehmen, Linien und Strecken

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) Tullastraße 71 76131 Karlsruhe Telefon 0721 6107-5886	Klingel & Seiz Busverkehr GbR Industriestraße 28 71263 Weil der Stadt Telefon 07033 5394-50	DB Regio Stuttgart GmbH Presselstraße 17 70191 Stuttgart Telefon 0711 469028253 kundendialog.baden-wuerttemberg @deutschebahn.com
ARVERIO Baden-Württemberg GmbH Rotebühlplatz 21-25 70178 Stuttgart Telefon 0711 40053499 stuttgart@arverio.de	Klingel GmbH Omnibusverkehr und Reisen Industriestraße 28 71263 Weil der Stadt Telefon 07033 5394-50	Taxizentrale Mühlacker Inh. Sonja Mylonas Lienzinger Straße 78 75417 Mühlacker Telefon 07041 2400
Binder Omnibusse GmbH Im Steinernen Kreuz 2 75449 Wurmberg Telefon 07044 4095	Müller-Reisen GmbH & Co. KG Arnacher Str. 58 75217 Birkenfeld-Gräfenhausen Telefon 07231 92266-0 Fundsachen-Telefon 07082 946125	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) Luitgardstraße 14-18 75177 Pforzheim Telefon 07231 414660
Binder Reisen GmbH Bergheimer Str. 12 70499 Stuttgart Telefon 0711 13965-0	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH Eisenbahnstr. 20 71636 Ludwigsburg Telefon 07231 4431474	Willi Maisch GmbH Bleichstr. 3a 75173 Pforzheim Telefon 07231 92266-0 Fundsachen-Telefon 07082 946125
DB Regio AG Region Baden-Württemberg Bahnhofsplatz 1 72160 Horb a. Neckar Telefon 07451 5539-0	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH Blücherstraße 1 75177 Pforzheim Telefon 07231 4431474	Reisebüro Wöhrle GmbH Hagenfeldstr. 6 75038 Oberderdingen Telefon 07045 3063 omnibus@woehrle-reisen.de
Richard Eberhardt GmbH Industrieweg 14 75331 Engelsbrand Telefon 07082 7900	Seitter-Mobilitäts-Service Steinäckerstr. 9 71292 Friolzheim Telefon 07044 94400 info@seitterbus.de	Wolf Reisen GmbH Industriestraße 3 75223 Niefern-Öschelbronn Telefon 07233 4231
ENGEL Omnibusverkehr Fa. Viktor Engel Inhaber Jim Engel Industriestraße 110 75417 Mühlacker Telefon 07041 6565	Seiz Reisen GmbH Tafingerstraße 6 71665 Vaihingen-Enz Telefon 07042 98031	Stadtwerke Mühlacker GmbH Danziger Straße 13 75417 Mühlacker Telefon 07041 876444

Liniennummer	Linienweg	Verkehrs-unternehmen
1	Arlinger - Brötzingen - Leopoldplatz - Enzauenpark - Eutingen	RVS Südwestbus
2	Sonnenhof - Leopoldplatz - ZOB/Hbf - Redtenbacherstraße	RVS Südwestbus
3	Dillweißenstein - Leopoldplatz - ZOB/Hbf - Wartberg - Buchbusch/Hängsteig	RVS Südwestbus
4	ZOB/Hbf - Leopoldstraße - Schmuckmuseum - Würm - Huchenfeld	RVS Südwestbus
41	ZOB/Hbf - Leopoldstraße - Schmuckmuseum - Würm	RVS Südwestbus
42	ZOB/Hbf - Leopoldstraße - Jahnstraße/Bleichstraße - Huchenfeld	RVS Südwestbus
43	ZOB/Hbf - Leopoldplatz - Turnplatz - Büchenbronn	RVS Südwestbus
5	Hängsteig - ZOB/HBF - Leopoldstraße - Hochschule/Wildpark - Seehaus	RVS Südwestbus
6	Haidach - Klinikum Pforzheim - Leopoldstraße - ZOB/Hbf - Wilferdinger Höhe	RVS Südwestbus
7	Rodrücken - Vogesenallee - Sedanplatz - Leopoldstraße - ZOB/Hbf - Heim am Hachel/Hauptgüterbahnhof	RVS Südwestbus
9	Birkenfeld - Brötzingen - Maihalden - Leopoldplatz - Mäuerach - Eutingen	RVS Südwestbus
10	Oberes Enztal - Brötzingen - Leopoldplatz - ZOB/Hbf	RVS Südwestbus
11	Wasserturm - Arcus Klinik	RVS Südwestbus
16	ZOB/Hbf - Haidach - Altgefäß	RVS Südwestbus
17	Heim am Hachel - Weiherberg	RVS Südwestbus
20	Frühwagen Sonnenberg - Haidach - Nordstadt - Leopoldplatz - Brötzingen	RVS Südwestbus
101	Mühlacker - Lomersheim	Engel
102	Mühlacker - Großglattbach	Engel
103	Mühlacker - Dürrmenz	Engel
105	Mühlacker - Senderhang	Engel
106	Mühlacker - Stöckach	Engel
107	Mühlacker - Lienzingen	Engel
109	Mühlacker - Mühlhausen/Enz	Engel
158	Langensteinbach - Mutschelbach - Grünwettersbach (zwischen Langensteinbach und Mutschelbach)	Engel
143	Knittlingen - Großvillars - Oberderdingen - Flehingen	Wörhrle
144	Kürnbach - Oberderdingen - Bretten (zwischen Kürnbach und Oberderdingen)	Wörhrle
145	Flehingen - Oberderdingen - Kürnbach - (Sulzfeld) (zw. Flehingen und Kürnbach)	Wörhrle
152	Langensteinbach - Mutschelbach - Kleinsteinbach (zwischen Mutschelbach und Kleinsteinbach)	Engel
153	Langensteinbach - Auerbach	Engel
Anruf-Sammeltaxi	Schützingen - Illingen	Taxi-Zentrale Mühlacker
652	Weissach Porsche - Heimsheim Dieb. - Friolzheim - Tiefenbronn - Heimsheim - Leonberg	Seitter
653	Weissach/Wiernsheim - Mönsheim - Heimsheim - Rutesheim - Leonberg	Seitter
653A	Heckengäu - Rutesheim - Weissach/JCB-Schule (Schülerverkehr)	Seitter

Linien-nummer	Linienweg	Verkehrs-unternehmen
660	Schnellbus Wiernsheim - Mönsheim - Heimsheim - Leonberg*	Seitter
663	Neuhausen - Münklingen - Merklingen - Weil der Stadt*	Klingel
666	Pforzheim - Tiefenbronn - Weil der Stadt (zwischen Pforzheim und Lehningen)	Klingel
700	Mühlacker - Maulbronn - Knittlingen - Bretten (Bahnhof)	Engel
701	Enzberg-Mühlacker	Klingel/Seiz
702	Mühlacker - Sternenfels - Oberderdingen - Flehingen (zwischen Mühlacker und Flehingen)	Engel
703	Mühlacker - Wiernsheim - Serres - Iptingen	Klingel/Seiz
705	Mühlacker - Ötisheim - Dürren	Klingel/Seiz
706	Maulbronn - Zaisersweiher - Diefenbach - Freudenstein - Knittlingen - Schützingen	Wöhrle
707	Mühlacker - Mühlhausen - Illingen - Vaihingen/Enz - Großglattbach**	Seiz
712	Pforzheim - Birkenfeld	Engel
715	Pforzheim - Schwann - Feldrennach - Pfinzweiler - Ittersbach	FMO
716	Pforzheim - Dennach - Dobel - Bad Herrenalb	Engel
717	Pforzheim - Neuenbürg Wilhelmshöhe - Schwann - Langenalb - Ittersbach	FMO
718	Pforzheim - Gräfenhausen - Arnbach - Conweiler	Engel
720	Pforzheim - Dietlingen - Ellmendingen - Niebelsbach - Ottenhausen - Weiler - Dietenhausen - Ittersbach	Müller
721	Pforzheim - Dietlingen - Auerbach - Langensteinbach	Müller
722	Pforzheim - Dietlingen - Nöttingen - Wilferdingen	Maisch
724	Ellmendingen - Niebelsbach - Arnbach - Neuenbürg	Maisch
725	Neuenbürg - Waldrennach - Schömberg	Maisch
731	Pforzheim - Ispringen - Eisingen - Königsbach	SWEG
733	Pforzheim - Bauschlott - Göbrichen - Bretten	SWEG
734	Pforzheim - Kieselbronn - Ölbronn - Knittlingen	Wöhrle
735	Pforzheim - Kieselbronn - Ölbronn - Maulbronn	Wöhrle
736	Pforzheim - Niefern - Öschelbronn	Binder/Wolf
737	Pforzheim - Niefern - Öschelbronn - Wiernsheim	Binder/Wolf
738	Pforzheim - Niefern	Binder/Wolf
739	Pforzheim - Öschelbronn - Wiernsheim - Wurmberg	Binder/Wolf
741	Pforzheim - Schellbronn - Neuhausen - Steinegg - Hamberg	RVS Südwestbus
742	Pforzheim - Schellbronn - Hamberg - Steinegg - Neuhausen	RVS Südwestbus
743	Pforzheim - Engelsbrand - Schömberg - Bieselsberg	Eberhardt

Linien-nummer	Linienweg	Verkehrs-unternehmen
744	Pforzheim - Grunbach - Engelsbrand - Salmbach - Kapfenhardt	Eberhardt
762	Pforzheim - Heimsheim - Malmsheim - Bosch Campus - Renningen	Klingel
763	Pforzheim - Wurmberg - Mönsheim - Iptingen/Weissach	Klingel
822	Keltern - Wilferderdingen On-Demand-Verkehr	Maisch
666A	Tiefenbronn - Verbandsch. im Biet - Tiefenbronn GS**	Klingel
901	Gemeinschaftsschule Illingen/Maulbronn	Engel
902	Ochsenburg - Leonbronn - Diefenbach Freie Schule - Mühlacker	Engel
903	Friolzheim - Iptingen	Seiz
916	Neuenbürg/Conweiler - Schwann - Dennach - Dobel - Rotensol - Bad Herrenalb	Engel
917	Pforzheim - Birkenfeld - Neuenbürg - Schwann - Conweiler - Feldrennach - Pfinzweiler - Langenalb	FMO
919	Keltern - Conweiler WGS	Müller
922	Keltern - Wilferd. Realschule/Singen Gymn. und Bergschule	Maisch
923	Pforzheim - Ellmendingen - Itterbach/Langensteinbach (Keltern)	Müller
933	Bauschlott - Göbrichen - Nußbaum, Stein - Königsbach	SWEG
936	Wiernsheim - Öschelbronn - Pforzheim	Binder/Wolf
938	Kieselbronn - Niefern Grundschule	Binder/Wolf
939	Neubärental - Wurmberg - Wiernsheim	Binder/Wolf
943	Unterleng. - Schömb. - Engelsbr. - Otterstein/Reuchling./Waldorf.	Eberhardt
952	Heckengäu - Heimsheim LUS	Klingel
961	Steinegg - Neuhausen - Heimsheim LUS	Klingel
RE1	Karlsruhe - Wilferdingen/Singen - Pforzheim - Vaihingen/Enz (Bahnhof) - Stuttgart zwischen Wilferdingen/Singen und Vaihingen/Enz (Bahnhof)	ARVERIO BW
MEX17	(Karlsruhe -) Pforzheim - Bietigheim-Bissingen - Stuttgart	DB Regio
RE71	Mühlacker - Heidelberg	DB Regio
RB71	Mühlacker - Bruchsal	DB Regio
RB74	Pforzheim - Calw - Horb - Tübingen zwischen Pforzheim Hbf und Unterreichenbach	RAB
Klosterstadt-express	Tübingen - Horb - Calw - Pforzheim - Enzberg - Maulbronn (Freizeitexpress Kloster Maulbronn) zwischen Unterreichenbach und Maulbronn	RAB
S5	Pforzheim - Wilferdingen/Singen - Karlsruhe zwischen Pforzheim und Wilferdingen/Singen	AVG
S6	Pforzheim - Bad Wildbad (zwischen Neuenbürg Eyachbrücke und Bad Wildbad gilt VGC-Tarif)	AVG
S11	Ittersbach - Langensteinbach - Busenbach - Ettlingen - Karlsruhe - Eggenstein - Leopoldshafen - Hochstetten (zwischen Ittersbach und Langensteinbach)	AVG

* Neue Linie ab 1.1.2026

** Bis 31.12.2025: Linienverlauf entsprechend VPE Gemeinschaftstarif 2025 (gültig ab 15.12.2024)

Tarifzoneneinteilung für den VPE-Gemeinschaftstariff



Bereiche, die zum Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) gehören. Hier gilt der KVV-Tarif. Für Fahrten in das VPE-Gebiet und aus dem VPE-Gebiet gilt der VPE-Tarif bzw. wird anerkannt. Für durchgehende Fahrten in das VPE-Gebiet und aus dem VPE-Gebiet (von/nach Bad Herrenalb) mit dem Bus der Linie 716 gilt ebenfalls der VPE-Tarif.

Verbundraumübergreifende Bahnfahrten VPE/KVV: Für Fahrten auf der Schiene mit KVV-Zeitkarten mit Netzhaltigkeit in das KVV-Gebiet und aus dem KVV-Gebiet gilt der KVV-Tarif. Für die Nutzung des Schienenverkehrs innerhalb des VPE-Gebietes gilt der VPE-Tarif.

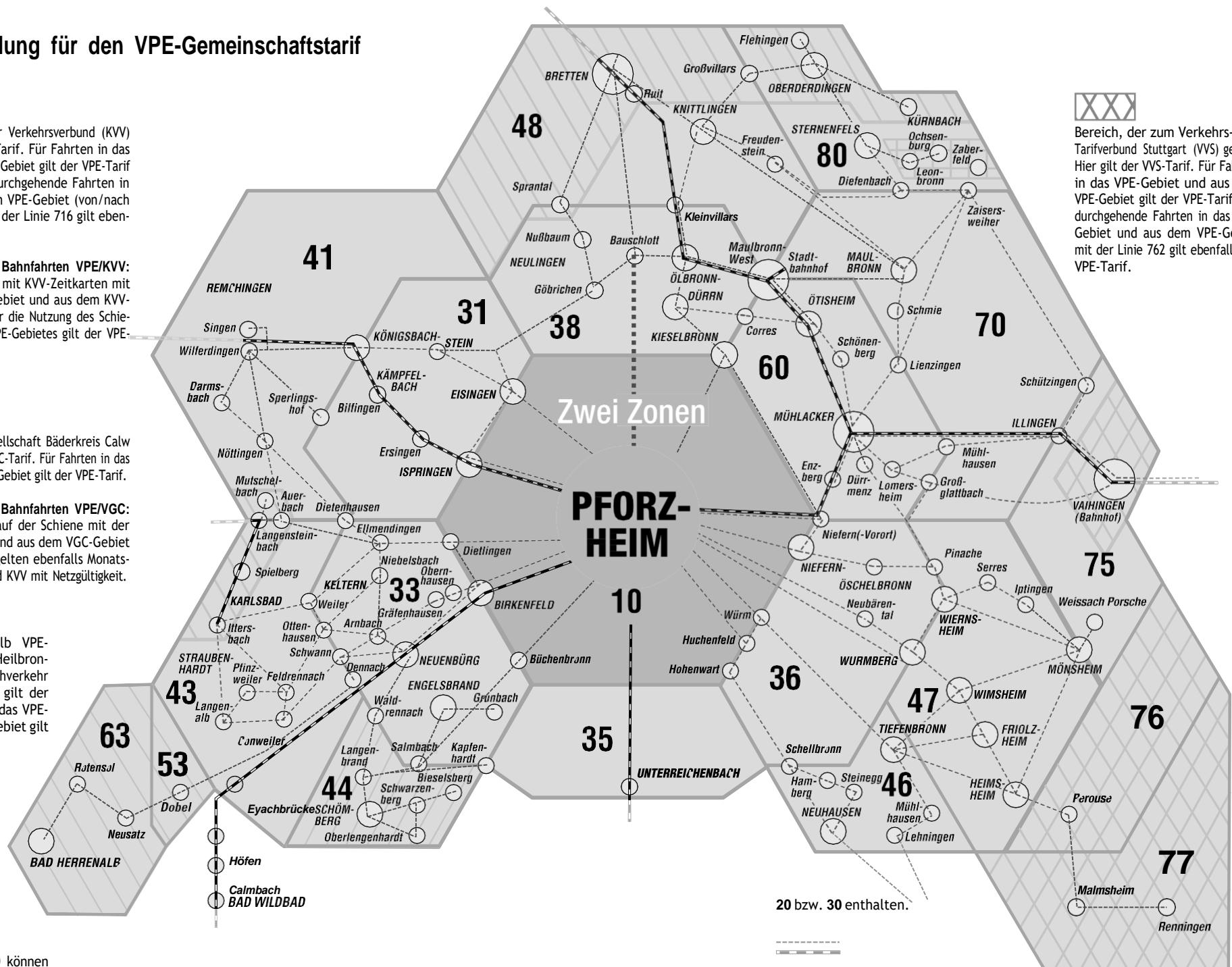


Bereich, der zur Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw (VGC) gehört. Hier gilt der VGC-Tarif. Für Fahrten in das VPE-Gebiet und aus dem VPE-Gebiet gilt der VPE-Tarif.

Verbundraumübergreifende Bahnfahrten VPE/VGC: Für durchgehende Fahrten auf der Schiene mit der Linie S6 in das VGC-Gebiet und aus dem VGC-Gebiet von und nach Bad Wildbad gelten ebenfalls Monats- und Jahreskarten des VPE und KVV mit Netzgültigkeit.



Bahn-/Buslinien außerhalb VPE-Tarif. Bereich, der zur Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV) gehört. Hier gilt der HNV-Tarif. Für Fahrten in das VPE-Gebiet und aus dem VPE-Gebiet gilt der VPF-Tarif.



Fahrpreisübersicht des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE)

Geltungsbereich	1 Zone	2 Zonen Stadtgebiet Pforzheim	3 Zonen	4 Zonen	5 Zonen und mehr
Einzelfahrschein Erwachsene	3,20	3,60	5,10	6,50	6,90
Einzelfahrschein Kinder (6–14 J.)	1,80	2,00	2,70	3,10	3,40
BahnCard Erwachsene	2,40	2,70	3,90	4,90	5,20
Monatskarte	73,00	84,00	103,00	118,00	136,00
Jahreskarte Preis/Monat	60,00	70,00	85,50	98,50	113,00
Übergangstarif-Monatskarte	37,50	62,50			81,50
Übergangstarif-Jahreskarte Preis/Monat	31,50	52,00			68,00
Netz 9 Preis/Monat					55,00
Netz 9 solo Preis/Monat					50,00
Schüler-Monatskarte	54,50	62,00	77,00	88,00	102,00
Übergangstarif-Schüler-Monatskarte	28,00	46,50			61,00
D-Ticket JugendBW			(ab 01.01.2026)		45,00
Deutschlandticket			(ab 01.01.2026)		63,00

Fahrpreisübersicht (HandyTicket) des Verkehrsverbundes Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE)

Geltungsbereich	1 Zone	2 Zonen Stadtgebiet Pforzheim	3 Zonen	4 Zonen	5 Zonen und mehr
Einzelfahrschein Erwachsene	3,00	3,40	4,80	6,20	6,70
Einzelfahrschein Kinder (6–14 J.)	1,60	1,80	2,40	2,90	3,20
BahnCard Erwachsene	2,30	2,60	3,60	4,70	5,00

Kurzstrecke: € 2,00.

TagesTicket

Preise	1 Person	2 Personen	3 Personen	4 Personen	5 Personen
bis 3 Zonen	7,40	8,70	10,00	11,30	12,60
bis 5 Zonen (Netz)	13,30	15,80	18,30	20,80	23,30

StadtTicket Mühlacker: Es kostet € 3,80 (für 1 Person, gültig in Mühlacker und Stadtteilen).

TagesTickets der Baden-Württemberg-Tarif Gesellschaft

Stand Dezember 2025 - Für alle Produkte der Baden-Württemberg-Tarif-Gesellschaft gelten die jeweils gültigen Tarifbestimmungen der Baden-Württemberg-Tarif-Gesellschaft. Diese finden Sie unter: www.bwgt.de

Kurzstreckenfahrschein

Er kostet € 2,30. HandyTicket € 2,00.

Zahlungspflichtiger Hund

Preis eines Kinderfahrscheins

TagesTicket Kids

kostenlos

Zuschlag 1. Klasse

Für einen Einzelfahrschein beträgt der Zuschlag für die Benutzung der 1. Klasse unabhängig von der Anzahl der durchfahrenen Zonen € 4,30 im örtlichen Geltungsbereich des Einzelfahrscheins. Für Erwachsenenzeitkarten beträgt der Zuschlag für die Benutzung der 1. Klasse monatlich und unabhängig von der Anzahl der durchfahrenen Zonen (ab 01.01.2026) € 63,00 im örtlichen Geltungsbereich der Zeitkarte, bei D-Ticket Kunden in Baden-Württemberg.

Job-Ticket

Es gilt eine besondere Vereinbarung.

Studi-Ticket der Hochschule Pforzheim

Für Studierende der FH Pforzheim gilt eine besondere Vereinbarung. Es kostet € 27,00 und ist im Semesterbeitrag enthalten.

Anschluss-Studi-Ticket

Es kostet € 222,00 für 6 Monate.

Fahrrad-Fahrschein

Die Mitnahme eines kostenpflichtigen Fahrrads kostet unabhängig von der Anzahl der durchfahrenen Zonen den Fahrpreis eines Einzelfahrscheins Erwachsene für 2 Zonen. BahnCard-Rabatt wird nicht gewährt.

Schülerbeförderung Stadtlinienverkehr Pforzheim nach C 13

€ 30,00

Nacht-Taxi (wenn Angebot verfügbar)

Der Nacht-Taxitarif beträgt pauschal für einen Erwachsenen oder ein Kind im Stadtgebiet Pforzheim 5,50 und für Fahrten aus Pforzheim in den Enzkreis bzw. nach Döbel € 7,50.

Anrufsammeltaxi (AST)

Es gelten die jeweiligen aktuellen Tarife der einzelnen Anrufsammeltaxi-Linien.

Kontrolle D-Ticket

06/2024

Ergebnisdokument der AG Kontrolle Deutschlandticket

Gesamtbearbeitung

Ausschuss Preisbildung und Vertrieb
Arbeitsgruppe Kontrolle Deutschlandticket

Autorenverzeichnis

Tobias Focken, Martin Haase,
Daniel Ackers, Elmar Sticht, Nils Conrad

Anlage: 3

Versionsverwaltung

Version	Bearbeiter	Datum	Bemerkung
1.0	Tobias Focken, Martin Haase, Daniel Ackers, Elmar Sticht	27.02.2023	Initiale Erstellung
1.1	Tobias Focken, Martin Haase, Daniel Ackers, Elmar Sticht, Nils Conrad	21.04.2023	<p>Regelung zum Geburtsdatum (Kap. 1.II., S. 5, Kap. 3, S. 9)</p> <p>Akzeptanz der Bahncard 100 (Kap. 7.4, S. 19)</p> <p>Akzeptanz nicht ausgedruckter PDF (Kap. 1.IV., S. 6, Kap. 7.3, S. 17)</p> <p>Akzeptanz von Tickets in der Wallet (Kap. 5.2, S. 12, Kap. 5.3, S. 14)</p> <p>Vorgehen bei der Reduzierung eines EBE (Kap. 9.4, S. 23)</p> <p>Konkretisierung Sperrlistenthematik (Kap. 1.IV., S.6, Kap. 7.2, S.17)</p> <p>Berichtigung Ausdruck (Kap. 2, S. 8, Kap. 5, S. 11)</p> <p>Aktualisierung Verweis (Kap. 1.I., S. 5, Kap. 3, S. 9)</p> <p>Schlüsselbezug UIC (Kap. 5.3.2.4, S.15, Kap. 7.3.2.4, S. 18 f.)</p> <p>Konkretisierung bzgl. Zusatzprodukten (Kap. 3, S. 9)</p> <p>Quellenverzeichnis (Kap. 10, S. 24)</p>
1.2	Tobias Focken, Martin Haase, Daniel Ackers, Elmar Sticht, Nils Conrad	07.07.2023	Ergänzung der Akzeptanz von Abo- bzw. Bestellbestätigungen als D-Ticket bis zum 31.12.2023 (Kap. 1 IV, S. 7, Kap. 7.5, S. 21)

		Ergänzungen der Regeln zur Prüfung von Personen unter 16 Jahren (Kap. 3, S. 10)
1.3	Tobias Focken, Martin Haase, Daniel Ackers, Elmar Sticht, Nils Conrad	<p>Entfernung „Kontrolle Deutschlandticket in der Startphase“ [ehemals Kapitel 6]</p> <p>Entfernung von „Kontrolle Deutschlandticket in der Migrationsphase“ [ehemals Kapitel 7], beinhaltend die Unterkapitel „Kontrolle mittels Prüfhandys“, „Anbindung an Sperrlistenservice“, „Kontrolle von Papiertickets (auch als PDF“, „Kontrolle der Bahncard 100 als Deutschlandticket“, „Abo- bzw. Bestellbestätigungen als Fahrberechtigung“</p> <p>Entfernung von „Kontroll-Apps (Kooperation von VDV-ETS und Industrie) [ehemals Kapitel 9.1]</p> <p>Entfernung von „Ausschließliche Verwendung der Kürzungsregel 2“ [ehemals Kapitel 8.6]</p> <p>Verschieben von „Zentraler technischer PV“ aus Kapitel 8.5, im Bereich „Ausblick“ in Kapitel 7.4, im Bereich „Details zu zentralen Themenfeldern des Kontrollkonzepts“</p> <p>Ergänzung von Teilen der Präsidiumsbeschlüsse vom 05.10.2023 und 24.04.2024, vor allem in Kapitel 3</p> <p>Weitere redaktionelle Änderungen von geringerer Relevanz</p>

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	6
2	Ausgangslage	8
3	Grundsätzliche Festlegungen	9
4	Erläuterung des Begriffs Kontrolle	12
4.1	Tarifliche Prüfung	12
4.2	Prüfung auf bzw. Prävention gegen Betrug und missbräuchliche Nutzung	12
5	Kontrolle Deutschlandticket	13
5.1	Kontrolle von VDV-KA Chipkarten	13
5.1.1	Tarifliche Prüfung	13
5.1.2	Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch	13
5.1.2.1	Stornierte, erstattete und gekündigte Tickets	13
5.1.2.2	Kopien	13
5.1.2.3	Fälschungen	14
5.2	Kontrolle von Handytickets nach VDV KA	14
5.2.1	Tarifliche Prüfung	14
5.2.2	Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch	15
5.2.2.1	Stornierte, erstattete und während des Monats gekündigte Tickets	15
5.2.2.2	Regulär gekündigte Tickets	15
5.2.2.3	Kopien	15
5.2.2.4	Fälschungen	15
5.2.3	Kontrolle von mit dynamischen Barcodes abgesicherten Handytickets – frühestens relevant ab 01.01.2025	16
5.3	Kontrolle von Handytickets nach UIC	16
5.3.1	Tarifliche Prüfung	16
5.3.2	Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch	17
5.3.2.1	Stornierte, erstattete und während des Monats gekündigte Tickets	17
5.3.2.2	Regulär gekündigte Tickets	17
5.3.2.3	Kopien	17
5.3.2.4	Fälschungen	17
6	Ausblick	19
6.1	Lückenlose elektronische und automatische Prüfung	19
6.2	Account-Based-Ticketing	19
6.3	Deutschlandweiter ALISE	19

7	Details zu zentralen Themenfeldern des Kontrollkonzeptes	20
7.1	Umsetzung im PKM-Kontrollmodul	20
7.2	Sperrmanagement	20
7.3	Reduzierung eines EBE auf Bearbeitungsentgelt	21
7.4	Zentrales technisches PV-System (ZPVS)	21
7.5	Transaktionsnachweise	21
<hr/>		
8	Quellenverzeichnis	23
<hr/>		
9	Glossar	25

1 Management Summary

I. Rahmenbedingungen

- a. Die Ausgabe des Deutschlandtickets erfolgt gemäß Kap. 2 der Tarifbestimmungen digital auf Chipkarten nach deutschem eTicket-Standard oder auf Smartphone mit VDV- bzw. UIC-Barcode.
- b. Bei der Ausgabe sind die einheitlichen elektronischen Bildungsvorschriften für die digitalen Tickets einzuhalten. Die Bildungsvorschrift für die Tickets nach Standard der VDV-KA werden durch die VDV-ETS herausgegeben. Die Bildungsvorschrift für den UIC-Barcode als Deutschlandticket wird durch den DTVG herausgegeben.
- c. Bei der Ausgabe von Tickets über Smartphones sind zudem die Vorgaben zum VDV-Einheitslayout einzuhalten.

II. Kontrolle digitaler Deutschlandtickets

- a. Die Gültigkeit des Deutschlandtickets kann nur durch die elektronische Kontrolle geprüft werden.
- b. Da das Deutschlandticket nicht übertragbar ist, ist zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen (Abgleich elektr. hinterlegter Name). Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerausweis. Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.
- c. Um missbräuchliche Nutzung von Deutschlandtickets zu vermeiden bzw. zu erkennen, erfolgt im Rahmen der elektronischen Prüfung der Abgleich gegen eine deutschlandweite Sperrliste.

III. Sicherheit und Entwicklungsbedarf

- a. Das VDV-Präsidium hat am 05.10.2023 einstimmig empfohlen, dass ein Deutschland-Ticket nur ausgegeben werden darf, wenn die Mindestanforderungen für IT-Sicherheit für das Deutschland-Ticket erfüllt sind.
- b. Als Mindestanforderung wurden dabei u. a. definiert:
 - Ausschließlich geheime digitale Schlüssel zur Signatur von Tickets sowie zur Verschlüsselung der Kommunikation sind zu verwenden und diese sind in Trustcentern zu erzeugen und zu verwahren.

- Die Verwendung einer gemeinsamen bundesweiten, für alle Marktteilnehmer zugänglichen Sperrliste ist verpflichtend.
 - Die automatisierte, revisionssichere Meldung aller erzeugten und ausgegebenen Deutschland-Tickets an eine zentrale Stelle muss gewährleistet sein.
- c. Aktuell werden vor allem Betrugsfälle durch die Verwendung von Kopien und die Anwendung von Zahlungsmittel- bzw. Dreiecksbetrug bei Barcodetickets festgestellt. Um diesen Betrugsszenarien wirksam begegnen zu können, sind die vereinbarten Mindestanforderungen an die IT-Sicherheit zeitnah umzusetzen.

IV. Ausblick

- a. Für die Zukunft wird die Etablierung weiterer Technologien (Account-Based-Ticketing, ...) geprüft.

V. Finanzierung Anpassung Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur

- a. Für politisch gewollte Anpassungen der Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur entstehen den Verkehrsunternehmen und -verbünden in Zukunft Kosten.
- b. Diese Kosten sind regional auf Grund der heterogenen Gegebenheiten sehr unterschiedlich.
- c. Die Erstattung dieser Kosten aus den Ausgleichsmitteln ist aus Sicht der Verkehrsunternehmen sowie Verbünde notwendig und teilweise Voraussetzung für eine fristgerechte Umsetzung.

2 Ausgangslage

Die Bundesregierung hat 2022 im Rahmen des ersten Energieentlastungspaketes den Bürgerinnen und Bürgern in Zusammenarbeit mit der Branche über einen Zeitraum von drei Monaten die bundesweite Nutzung des ÖPNV für nur 9 Euro pro Monat ermöglicht. Begleitet wurde diese Phase durch eine umfängliche Marktforschung. Auf Basis der daraus erzielten Erkenntnisse wurden seitens des Bundes und der Länder die Rahmenbedingungen für ein dauerhaft angelegtes Nachfolgeprodukt definiert – das Deutschlandticket. Gemäß Beschluss soll das Deutschlandticket bundesweit gültig sein und elektronisch ausgegeben werden.

In den Tarifbestimmungen wurde der Rahmen für eine einheitliche Ausgabe des Deutschlandtickets definiert. Dabei ist die Ausgabe von KA-Chipkarten bzw. signiert als VDV-KA-Barcode oder UIC-Barcode vorgesehen. Seitens der VDV-ETS (VDV eTicket Service) wurde die Datenstruktur für die Abbildung auf KA-Chipkarten bzw. als KA-Barcode detailliert unterstellt. Für die Abbildung als UIC-Barcode wurden diese Vorgaben von der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) erstellt. Diese Vorgaben sind bindende Voraussetzungen für die Ausgabe des Deutschlandtickets und damit auch Grundlage für die Konzeption einer bundesweiten Kontrolle. Abweichungen von diesen Vorgaben führen zu negativen Kontrollergebnissen und damit zur Ausstellung von EBE (Erhöhtes Beförderungsentgelt).

Um eine bundesweite Kontrolle sicherstellen zu können, ist eine Verständigung über die wesentlichen Rahmenbedingungen und Mindestanforderung herbeizuführen. Auf Basis dieser Festlegung sind Migrationsszenarien abzuleiten, die der großen Heterogenität beim Status Quo der Kontrollinfrastruktur Rechnung tragen und eine Vereinheitlichung von Kontrollprozessen und Sicherheitsniveau in Deutschland zum Ziel haben. Zu diesem Zweck hat der Ausschuss für Preisbildung Vertrieb des VDV eine Arbeitsgruppe Kontrolle Deutschlandticket gegründet. Die Ergebnisse der regelmäßigen Abstimmungen seit November 2022 wurden in diesem Dokument zusammengefasst.

3 Grundsätzliche Festlegungen

Die Rahmenbedingungen für die Kontrolle des Deutschlandtickets ergeben sich vor allem aus den Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket. Zu beachten ist hierbei das Dokument *Beschluss Tarifbestimmungen Deutschlandticket der VMK* in seiner aktuellen Version. Außerdem gelten die Vorgaben aus dem Dokument *Technische Anforderung Deutschlandticket in seiner aktuellen Version*, sowie für Tickets nach UIC die Vorgaben aus dem Dokument *Ergebnisdokument Deutschlandticket UIC in seiner aktuellen Version*. Für das hier vorliegende Dokument sind folgende Aspekte besonders zu berücksichtigen:

- Als amtliches Ausweisdokument, gegen welches der im Ticket angegebene Name zu prüfen ist, gelten ausschließlich ein Personalausweis, ein Reisepass, ein Aufenthaltstitel oder ein Führerschein.
- Das Deutschlandticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren. Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerausweis. Liegt ein solcher nicht vor, entfällt die Legitimation. Empfehlungen zur praktischen Umsetzung hinsichtlich dieses Vorgehens sind noch zu spezifizieren sowie mögliche Folgen zu bewerten.
- In Tickets nach VDV-KA können Namen nach Kürzungsregel 1 oder 2 vorkommen, weitere Informationen hierzu finden Sie im Dokument *KA HD_BOM-Spec*.
- Das Deutschlandticket ist ausschließlich in der 2. Klasse im Nahverkehr gültig.
- Das Ticket ist nicht übertragbar.
- Das Layout der Chipkarten bzw. auf der Chipkarte aufgedruckte Informationen sind nicht relevant für die Prüfung. Die Gültigkeit des Tickets ergibt sich einzig aus der elektronischen Prüfung des Datensatzes auf der Chipkarte.
- Ein Ticket, das als Barcode-Ticket ausgegeben wird, muss, aufgrund des gesteigerten Risikos von unberechtigter Fremdnutzung durch Kopien, immer das Geburtsdatum des Fahrgastes enthalten. Ab dem 01.01.2025 müssen auch Tickets, die auf Chipkarte ausgegeben werden, zwingend mit dem Geburtsdatum des Kunden versehen werden. Da zu diesem Zeitpunkt noch viele Fahrausweise (bzw. Tickets) auf Chipkarte im Umlauf sein werden, die noch kein Geburtsdatum beinhalten, kann das Fehlen eines Geburtsdatums bei auf Chipkarten ausgegebenen Tickets erst zum 01.01.2030 als Beanstandungsgrund in der Kontrolle vorgebracht werden.
- Die Verwendung eines Lichtbildes auf der Chipkarte bzw. im App-Ticket ist gestattet, aber nicht vorgeschrieben. Ein solches Bild stellt daher kein verpflichtendes Prüfmerkmal dar und ist kein Teil des verpflichtend einzuhaltenden Prüfprozesses. Das Fehlen eines Bildes ist daher auch kein Grund für eine Beanstandung bei der Kontrolle.
- Regional kann es Zusatznutzen zum Deutschlandticket geben. Die notwendige Voraussetzung zum reibungslosen Funktionieren der automatisierten Prüfung ist, dass keine regionalen Sonderregelungen bzw. Zusatznutzen in die Deutschlandtickets integriert werden. Diese müssen, sollten sie vorliegen, über ein zusätzliches Ergänzungsticket dargestellt werden. Dies kann als separates „Nebenprodukt“ auf der gleichen Chipkarte erfolgen, jedoch nicht in einem gemeinsamen Barcode.

- Vergünstigte Tickets, die eines zusätzlichen (Berechtigungs-) Nachweises bedürfen (z.B. Semestertickets), werden in der Kontrolle wie jedes andere Deutschlandticket behandelt. Die Berechtigung zum Besitz des Tickets, ist bei der Ausgabe von dem Verkehrsunternehmen zu überprüfen, welches den Vertrag mit der betreffenden Institution bzw. den Kunden geschlossen hat.

Das VDV-Präsidium hat am 05.10.2023 einstimmig empfohlen, dass ein Deutschland-Ticket nur ausgegeben werden darf, wenn die Mindestanforderungen für IT-Sicherheit für das Deutschland-Ticket erfüllt sind. Als Mindestkriterien wurden festgelegt:

- a) Durch kryptografische Sicherung sind Deutschland-Tickets gegen Manipulation zu sichern. Geheime digitale Schlüssel zur Signatur von Tickets sowie zur Verschlüsselung der Kommunikation sind ausschließlich in speziell digital wie physisch abgesicherten IT-Systemen zu erzeugen und zu verwahren (Trustcenter). Nicht-auditfähige dezentrale Eigenerzeugung von Schlüsseln ist nicht zulässig.
- b) Die Verschlüsselung der Kommunikation zwischen vertriebsrelevanten Systemen ist nach dem aktuellen Stand der Technik sicherzustellen.
- c) Öffentliche digitale Schlüssel der Verkehrsunternehmen sind nur über abgesicherte Verteilsysteme zu veröffentlichen, um das unerlaubte Hinzufügen oder Unterdrücken von Schlüsseln zu verhindern. Manuelle Prozessschritte sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig, sofern diese vor der Implementierung begutachtet und nach der Implementierung durch den Produktverantwortlichen auditiert wurden.
- d) Die Verwendung einer gemeinsamen bundesweiten, für alle Marktteilnehmer (alle das Deutschlandticket anerkennenden Unternehmen/Akzeptanzstellen) zugänglichen Sperrliste oder zentrale Instanz ist verpflichtend. Manuelle Prozessschritte sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig, sofern diese vor der Implementierung begutachtet und nach der Implementierung durch den Produktverantwortlichen auditiert wurden.
- e) Die automatisierte, revisionssichere Meldung aller erzeugten und ausgegebenen Deutschland-Tickets an eine zentrale Stelle muss gewährleistet sein.

Für dieses Dokument sind besonders die Punkte a, c und d zu beachten. Den kompletten Beschluss finden Sie im *VDV-Rundschreiben VPV 71/23*.

Des Weiteren hat das VDV-Präsidium am 24.04.2024 einstimmig (mit einer Enthaltung) die folgenden, thematisch für die AG-Kontrolle relevanten, Beschlussvorschläge angenommen:

1. Einführung eines deutschlandweiten Account Based Ticketing (ABT)-Systems

Beschlussvorschlag:

Die Hauptgeschäftsstelle wird gebeten, die Szenarien und Fragestellungen im bisherigen Verfahren in der Branche weiter abzuklären, für die kommenden Präsidiumssitzungen über die Diskussionen und Bewertungen Zwischenberichte zu erstellen und bis spätestens zur Herbstsitzung 2024 eine Entscheidungsvorlage für ein ABT-Modell, zum Vorgehen bei der Erstellung der Spezifikationen, einem Zeitplan zum Flächenrollout der nötigen Infrastrukturen und einem möglichen Migrationspfad vorzulegen.

2. Einführung eines Kopierschutzes durch dynamischen Barcode (z. B. Motics)

Beschlussvorschlag:

Das VDV-Präsidium empfiehlt die Nutzung von dynamischen Barcodes (Motics) zur Einnahmensicherung und Verbesserung der Kontrollqualität. Eine deutschlandweite Prüfbarbarkeit soll bis Ende Dezember 2024 umgesetzt werden.

3. Einführung einer online/neartime Sperrliste für das Deutschland-Ticket

Beschlussvorschlag:

Das VDV-Präsidium empfiehlt den Aufbau einer neartime/online Sperrliste für das Deutschland-Ticket zu prüfen und voranzutreiben.

Die Hauptgeschäftsstelle wird aufgefordert, mit der Statistikabfrage 2024 auch den Stand der Onlinefähigkeit der Prüfgeräte (Bordrechner in Fahrzeugen, mobile Prüfgeräte etc.) in Erfahrung zu bringen.

4. Qualitätssicherung der Deutschland-Ticket-Prüfgeräte

Beschlussvorschlag:

Das VDV-Präsidium fordert die Anbieter bzw. nationalen Koordinierungsstellen der Ticketing-Systeme (UIC, KA etc.) auf, zur Qualitätssicherung der Prüfprozesse und -geräte geeignete Prozesse, Beschreibungen und Prüf-/Test-Material für eine unternehmenseigene Qualitätssicherung zur Prüfung des Deutschland-Tickets bis Ende August 2024 zur Verfügung zu stellen. Alle Unternehmen, die D-Tickets herausgeben und/oder prüfen, sind angehalten, die Qualitätssicherungsmaßnahmen regelmäßig durchzuführen.

Die Hauptgeschäftsstelle wird aufgefordert, Bund und Ländern die Beschlusspunkte zur Kenntnis zu bringen und für allgemeinverbindlich erklären zu lassen. Bund und Länder mögen prüfen, ob die Musterrichtlinie hierfür geeignet ist oder ggfs. Regelungen auf Verordnungs- oder Gesetzesebene nötig sind.

4 Erläuterung des Begriffs Kontrolle

Grundsätzlich wird zwischen zwei Aspekten der Kontrolle unterschieden. Zum einen sind Deutschlandtickets hinsichtlich der tariflichen Gültigkeitsmerkmale zu prüfen. Zum anderen sind im Rahmen der Kontrolle Betrug und missbräuchliche Nutzung des Tickets weitestgehend auszuschließen.

4.1 Tarifliche Prüfung

Die tarifliche Prüfung umfasst folgende Aspekte:

- **Räumlich:** Prüfung, ob das kontrollierte Ticket räumlich gültig ist
- **Zeitlich:** Prüfung, ob das kontrollierte Ticket zeitlich gültig ist
- **Personenbezug:** Prüfung, ob die angetroffene Person der namentlich genannte Nutzer des Tickets ist
- **Verkehrsmittel:** Prüfung, ob das genutzte Verkehrsmittel zugelassen ist (z.B. Fernverkehr)
- **Serviceklasse:** Prüfung, ob das kontrollierte Ticket in der genutzten Serviceklasse gültig ist

4.2 Prüfung auf bzw. Prävention gegen Betrug und missbräuchliche Nutzung

Die Prüfung auf Betrug und missbräuchliche Nutzung umfasst folgende Aspekte:

- **Stornierte / erstattete Tickets:** Stornierte / erstattete Tickets dürfen nicht mehr durch den Kunden nutzbar sein bzw. müssen im Rahmen der Prüfung erkannt werden
- **Kauf nach EBE:** Es muss erkannt werden, wenn ein Ticket erst nach einem EBE-Vorgang gekauft wurde
- **Gekündigte Tickets:** Gekündigte Tickets dürfen nach Ablauf der Gültigkeit nicht mehr durch den Kunden nutzbar sein bzw. müssen im Rahmen der Prüfung erkannt werden
- **Kopie:** Das Kopieren von Tickets darf nicht möglich sein bzw. Kopien müssen im Rahmen der Prüfung erkannt werden
- **Fälschung:** Das Fälschen von Tickets darf nicht möglich sein bzw. Fälschungen müssen im Rahmen der Prüfung erkannt werden

5 Kontrolle Deutschlandticket

Als Mindestumfang für die Prüfung des Deutschlandtickets wird das gesicherte elektronische Auslesen der auf KA-Chipkarten verschlüsselten bzw. als VDV-KA-Barcode bzw. UIC-Barcode signierten Deutschlandtickets, das Prüfen der Tickets gegen eine deutschlandweite Sperrliste, die Prüfung der räumlichen sowie zeitlichen Gültigkeit und die Prüfung des Personenbezugs durch Abgleich mit einem Ausweisdokument definiert.

5.1 Kontrolle von VDV-KA Chipkarten

Die Spezifikation zum technischen Kontrollablauf bei der Kontrolle von elektronischen Tickets nach VDV-KA finden Sie im Dokument *KA SYSLH_DLRT*.

5.1.1 Tarifliche Prüfung

Bei der räumlichen und zeitlichen Prüfung kommt bei VDV-KA Tickets auf Chipkarte entweder das PKM-KM, wie im Kapitel 7.1 beschrieben zum Einsatz oder aber ein proprietäres KM (Kontrollmodul) muss regional individuell auf das Deutschlandticket hin angepasst werden.

Der Personenbezug wird per Abgleich des ausgelesenen Namens mit einem Ausweisdokument wie unter 3 Grundsätzliche Festlegungen genannt überprüft. Der Name wird nach der Kürzungsregel 1 oder Kürzungsregel 2 der VDV-ETS ausgegeben – beide Varianten sind zu erwarten und zu akzeptieren.

Fotos auf Chipkarten sind zulässig und können die Prüfung des Personenbezugs erleichtern, sind aber nicht Teil der überregional geltenden Mindestanforderungen an die Kontrolle. Es ist den PV (Produktverantwortlichen) bzw. VU (Verkehrsunternehmen) freigestellt, ob Fotos auf den Chipkarten eingesetzt werden. Das Fehlen eines Fotos auf der Chipkarte ist kein Grund für eine Beanstandung oder gar ein EBE.

Anhand der Information, dass es sich um ein Deutschlandticket handelt, kann durch das Kontrollpersonal bzw. durch das KM entschieden werden, ob das Deutschlandticket in dem Verkehrsmittel zugelassen ist bzw. ob noch ein Zuschlag zu zahlen ist. Das Deutschlandticket ist immer nur in der 2. Klasse gültig, regionale Upgrades (in Form eines Ergänzungstickets) für die 1. Klasse sind entsprechend der regionalen Vorgaben zu prüfen.

5.1.2 Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch

5.1.2.1 Stornierte, erstattete und gekündigte Tickets

Die in der Überschrift genannten Tickets müssen auf eine deutschlandweite Sperrliste gesetzt werden damit diese in der Kontrolle erkannt werden können. Dies ist für alle Tickets nach VDV-KA der gemeinsame Kontroll- und Sperrlistenservice – KOSE.

5.1.2.2 Kopien

Die Tickets werden per Kryptografie an ein Nutzermedium gebunden. Mittels Challenge-Response-Verfahren basierend auf sicheren Schlüsseln wird dies geprüft.

Eine Prüfung per Sichtkontrolle ist nicht möglich, da das Design der Chipkarten zum einen nicht standardisiert sein wird und zum anderen auch ein Standarddesign leicht zu kopieren wäre.

Eine Überprüfung auf Mehrfachnutzung muss über den zentralen oder die jeweiligen dezentralen PV im Rahmen einer Betrugsfallanalyse geschehen. Die eingehenden Kontrolltransaktionen werden, hinsichtlich Menge sowie Entstehungsort- und Zeit, auf Plausibilität überprüft. Bedingung hierfür ist, dass die Systeme der Verkehrsunternehmen flächendeckend Ausgabe- und Kontrollnachweise erzeugen und übertragen.

5.1.2.3 Fälschungen

Die Prüfung der Integrität des Tickets, also Sicherstellung, dass das Ticket nicht verändert wurde, wird über ein asymmetrisches Signaturverfahren erreicht. Die kryptografische Prüfung erfolgt über Schlüssel im SAM (Secure Application Module).

Die Prüfung der Authentizität und Zurechenbarkeit des Tickets, also der Sicherstellung, dass das Ticket von einem zulässigen Herausgeber stammt und auch wirklich ordnungsgemäß ausgegeben wurde, erfolgt zum einen über den Bezug der Zertifikate über ein bundesweites, vertrauenswürdiges Trust-Center (DTS-Systems – Deutsche Telekom Security) und zum anderen über die Möglichkeit per deutschlandweiter Sperrliste kompromittierte Sicherheitselemente zu sperren. Der sichere Bezug der Zertifikate wird mit Teilnahme am VDV-KA Standard automatisch sichergestellt.

5.2 Kontrolle von Handytickets nach VDV KA

Die Spezifikation zum technischen Kontrollablauf bei der Kontrolle von elektronischen Tickets nach VDV-KA finden Sie im Dokument KA SYSLH_DLRT.

5.2.1 Tarifliche Prüfung

Bei der räumlichen und zeitlichen Prüfung kommt bei VDV-KA Tickets als Handyticket entweder das PKM-KM, wie im Kapitel 7.1. beschrieben zum Einsatz oder aber ein proprietäres KM muss regional individuell auf das Deutschlandticket hin angepasst werden.

Der Personenbezug wird per Abgleich des ausgelesenen und angezeigten Namens mit einem Ausweisdokument wie unter *3 Grundsätzliche Festlegungen* überprüft. Der Name wird nach Kürzungsregel 1 oder Kürzungsregel 2 der VDV-ETS ausgegeben.– Beide Varianten sind zu erwarten und zu akzeptieren.

Anhand der Information, dass es sich um ein Deutschlandticket handelt, kann durch das Kontrollpersonal bzw. durch das KM entschieden werden, ob das Deutschlandticket in dem Verkehrsmittel zugelassen ist bzw. ob noch ein Zuschlag zu zahlen ist. Das Deutschlandticket ist immer nur in der 2. Klasse gültig, regionale Upgrades (in Form eines Ergänzungstickets) beispielsweise für die 1. Klasse sind entsprechend der regionalen Vorgaben zu prüfen.

Aufgrund des hohen Risikos Kopien oder Fälschungen nicht zu erkennen, ist es ausdrücklich nicht zulässig eine Überprüfung der Gültigkeit allein anhand der im Ticketlayout eingebetteten Sichtprüfmerkmale vorzunehmen.

5.2.2 Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch

5.2.2.1 Stornierte, erstattete und während des Monats gekündigte Tickets

Die in der Überschrift genannten Tickets sollten schnellstmöglich auf eine deutschlandweite Sperrliste gesetzt werden. Durch das gehäufte Auftreten von Zahlungsbetrugs- bzw. Dreiecksbetrugsfällen im Zusammenhang mit Barcodetickets entsteht Handlungsdruck. Eine Möglichkeit diesen Betrugsversuchen zu begegnen und damit den Einnahmeausfall zu begrenzen ist, die betroffenen Tickets schnellstmöglich nach Zahlungsausfall auf die Sperrliste zu setzen. Bei begründetem Verdacht ist dabei die Kündigung sowie Sperrung von Tickets auch während eines Kalendermonats möglich und wird von einigen Verkehrsunternehmen bereits auch so durchgeführt. Neue technische Möglichkeiten bzw. Ansätze zur Begegnung dieser Betrugsfälle sind zu prüfen.

Das Ticket über einen App-internen Rücknahmearauftrag aus der App entfernen zu lassen, kann einen Beitrag zur Betrugsprävention leisten. Es bestünde allerdings die Möglichkeit die Rücknahme zu verhindern, indem das Handy nicht online geht und so den Zugriff auf das Ticket unmöglich macht.

5.2.2.2 Regulär gekündigte Tickets

Regulär und somit zum Monatsende gekündigte Tickets, müssen nicht auf die Sperrliste gesetzt werden, da beim Handyticket das Deutschlandticket monatsweise ausgegeben wird. Der Weg missbräuchliche Nutzung zu verhindern, besteht hier darin, keinen Barcode für den nächsten Monat auszustellen. Dies ist bei der Umsetzung bzw. der Ertüchtigung der App-Lösungen zwingend zu berücksichtigen.

5.2.2.3 Kopien

Die erste Maßnahme ist es, das angezeigte Geburtsdatum und den angezeigten Namen, unabhängig davon, ob und welche Kürzungsregel verwendet wurde, gegen ein Ausweisdokument zu prüfen.

Eine Überprüfung auf Mehrfachnutzung muss über den zentralen – oder die jeweiligen dezentralen PV im Rahmen einer Betrugfallanalyse geschehen. Die eingehenden Kontrolltransaktionen zu einem Ticket werden, hinsichtlich Menge sowie Entstehungsort- und Zeit, auf Plausibilität überprüft. Bedingung hierfür ist, dass die Systeme der Verkehrsunternehmen flächendeckend Ausgabe- und Kontrollnachweise erzeugen und übertragen.

5.2.2.4 Fälschungen

Die Prüfung der Integrität des Tickets, also Sicherstellung, dass das Ticket nicht verändert wurde, wird über ein asymmetrisches Signaturverfahren erreicht. Die kryptografische Prüfung erfolgt über Zertifikatsketten.

Die Prüfung der Authentizität und Zurechenbarkeit des Tickets, also der Sicherstellung, dass das Ticket von einem zulässigen Herausgeber stammt und auch wirklich ordnungsgemäß ausgegeben wurde, erfolgt zum einen über den Bezug der Zertifikate über ein bundesweites, vertrauenswürdiges Trust-Center (T-Systems) und zum anderen über die Möglichkeit per deutschlandweiter Sperrliste kompromittierte Sicherheitselemente zu sperren.

5.2.3 Kontrolle von mit dynamischen Barcodes abgesicherten Handytickets – frühestens relevant ab 01.01.2025

Im Zielzustand wäre es wünschenswert, dass alle Handytickets mit einem dynamischen Barcode abgesichert sind. Dazu könnte der Motics-Standard nach VDV-KA, aber auch alternative standardisierte Lösungen genutzt werden.

Motics sichert das Handyticket in großem Maße gegen Kopien ab. Das Ticket wird per eindeutiger ID an das Nutzermedium bzw. die Appinstallation gebunden und außerdem wird von der mit einem Zertifikat ausgestatteten App, sobald das Ticket sich im Kontrollmodus befindet, in vorgegebenen Zeitintervallen ein neuer Zeitstempel in die dynamische Hülle der statischen Berechtigung (bzw. dem Ticket) geschrieben, der vom Kontrollgerät auf seine Aktualität hin überprüft wird.

In diesem Zusammenhang müssen, um eine fehlerfreie Kontrolle zu gewährleisten, auf Seite des Vertriebs und auf Seiten der Kontrolle Vorgaben bzgl. des sich im Kontrollmodus erneuernden Timestamps eingehalten werden.

Das VDV-Präsidium empfiehlt die Nutzung von dynamischen Barcodes (Motics) zur Einnahmensicherung und Verbesserung der Kontrollqualität. Eine deutschlandweite Prüfbarbarkeit soll bis Ende Dezember 2024 umgesetzt werden.

Weitere Informationen zum Thema Motics finden Sie im Dokument *KA STB-SPEC_mobile plus*.

5.3 Kontrolle von Handytickets nach UIC

5.3.1 Tarifliche Prüfung

Die räumliche und zeitliche Prüfung von Handytickets nach UIC-Standard kann aktuell nicht automatisiert durch ein PKM-KM geleistet werden. UIC 918.3-Barcodes können nur ausgelesen und die Inhalte zwecks Sichtprüfung zur Anzeige gebracht werden. Für UIC 918.9 - Flexible-Content-Barcodes wird zeitnah eine Prüfung mittel PKM-KM möglich sein. Informationen hierzu finden Sie in den Dokumenten *PKM-Datenanbindung von Flexible-Content-Barcodes und Ticket-Layout-Barcodes (UIC 918.9)* und *Ergebnisdokument Deutschlandticket UIC, in der jeweils aktuellen Version*.

Der Personenbezug wird per Abgleich des ausgelesenen und angezeigten Namens mit einem Ausweisdokument überprüft. Der Name wird als Klarname dargestellt.

Anhand der Information, dass es sich um ein Deutschlandticket handelt, kann durch das Kontrollpersonal entschieden werden, ob das Deutschlandticket in dem Verkehrsmittel zugelassen ist bzw. ob noch ein Zuschlag zu zahlen ist. Das Deutschlandticket ist immer nur in der 2. Klasse gültig, regionale Upgrades (in Form eines Ergänzungstickets) beispielsweise für die 1. Klasse sind entsprechend der regionalen Vorgaben zu prüfen.

Aufgrund des hohen Risikos Kopien oder Fälschungen aufzusitzen, ist es ausdrücklich nicht zulässig eine Überprüfung der Gültigkeit allein anhand der im Design eingebetteten Sichtprüfmerkmale vorzunehmen.

5.3.2 Prüfung auf bzw. Prävention gegen Missbrauch

5.3.2.1 Stornierte, erstattete und während des Monats gekündigte Tickets

Die in der Überschrift genannten Tickets sollten schnellstmöglich auf eine deutschlandweite Sperrliste gesetzt werden. Durch das gehäufte Auftreten von Zahlungsbetrugs- bzw. Dreiecksbetrugsfällen im Zusammenhang mit Barcodetickets entsteht Handlungsdruck. Eine Möglichkeit diesen Betrugsvorwürfen zu begegnen und damit den Einnahmeausfall zu begrenzen ist, die betroffenen Tickets schnellstmöglich nach Zahlungsausfall auf die Sperrliste zu setzen. Bei begründetem Verdacht ist dabei die Kündigung sowie Sperrung von Tickets auch während eines Kalendermonats möglich und wird von einigen Verkehrsunternehmen bereits auch so durchgeführt. Neue technische Möglichkeiten bzw. Ansätze zur Begegnung dieser Betrugsfälle sind zu prüfen.

Im UIC-Standard existiert bisher keine Sperrliste. Die Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG) bereitet derzeit allerdings eine eigene Offline-Sperrliste vor, die bis Ende 2024 zur Verfügung stehen soll. Weitere Informationen dazu finden Sie im Dokument *Anforderungskonzept UIC-Sicherheitsportal*. Die Informationen im Dokument stehen noch unter Vorbehalt, da das Dokument noch nicht durch die Teilnehmer geprüft wurde.

Das Ticket über einen App-internen Rücknahmeeintrag aus der App entfernen zu lassen, ist kein zielführender Weg. Es bestünde die Möglichkeit die Rücknahme zu verhindern, indem das Handy nicht online geht und so den Zugriff auf das Ticket unmöglich macht.

5.3.2.2 Regulär gekündigte Tickets

Regulär und somit zum Monatsende gekündigte Tickets, müssen nicht auf die Sperrliste gesetzt werden, da im Handyticket das Deutschlandticket monatsweise ausgegeben wird. Der Weg missbräuchliche Nutzung zu verhindern, besteht hier darin, keinen Barcode für den nächsten Monat auszustellen. Dies ist bei der Umsetzung bzw. der Ertüchtigung der App-Lösungen zwingend zu berücksichtigen.

5.3.2.3 Kopien

Der im Ticket hinterlegte Namen, vorzugsweise der elektronisch ausgelesene, ist gegen ein Ausweisdokument zu prüfen.

Um eine Überprüfung auf Mehrfachnutzung auch für UIC-Deutschlandtickets dezentral über den PV im Rahmen einer Betrugfallanalyse zu ermöglichen, müssen auch für UIC-Deutschlandtickets Ausgabe- und Kontrollnachweise erzeugt und übertragen werden. Die eingehenden Kontrolltransaktionen zu einem Ticket könnten dann, hinsichtlich Menge sowie Entstehungsort- und Zeit, auf Plausibilität überprüft werden.

5.3.2.4 Fälschungen

Die Prüfung der Integrität des Tickets, also Sicherstellung, dass das Ticket nicht verändert wurde, wird über ein asymmetrisches Signaturverfahren erreicht.

Die Prüfung der Authentizität und Zurechenbarkeit des Tickets, also der Sicherstellung, dass das Ticket von einem zulässigen Herausgeber stammt und auch wirklich ordnungsgemäß ausgegeben wurde, erfolgt über den Bezug der öffentlichen Schlüssel über die DTVG. Dabei sind die allg. geltenden Sicherheitsanforderungen an ein Trust-Center einzuhalten. Die DTVG bereitet derzeit die Umsetzung einer sicherheitstechnisch vergleichbaren Lösung vor.

Eine Sperrliste für Tickets, welche mit einem korrumptierten oder nicht zulässigen Schlüssel erstellt wurden, ist bisher nicht vorhanden. DTVG und DB prüfen derzeit die Umsetzung einer sicherheitstechnisch vergleichbaren Lösung. Um ein einheitlich hohes Sicherheitsniveau über alle Ausgabestandards hinweg sicherzustellen, ist, laut der Roadmap aus dem VDV-Rundschreiben VPV 71/2023 eine entsprechende Lösung bis zum 31.12.2024 umzusetzen.

6 Ausblick

6.1 Lückenlose elektronische und automatische Prüfung

Im Zielzustand soll die Kontrolle nur noch elektronisch und automatisiert per KM gemäß PKM bzw. per proprietären KM erfolgen.

6.2 Account-Based-Ticketing

Im Zuge der Bestrebungen der Branche noch flexiblere Vertriebswege umzusetzen, fanden vertiefende Abstimmungen zu ID- oder Account-Based-Ticketing-Ansätzen statt.

Beim ID-/Account-Based-Ticketing liegen die eigentlichen Tickets in einer zentralen Infrastruktur. Bei der Prüfung wird auf diesen zentralen Ablageort zugegriffen und die Tickets werden gegen ein Prüfmedium des Fahrgastes in Echtzeit geprüft. Das Prüfmedium variiert je nach Umsetzung des ID-/ABT Systems. Um auch das Deutschlandticket und andere überregional geltende Tarifangebote über ID-/ Account-Based-Ticketing ausgeben zu können, müssen zunächst Prozesse, Schnittstellen und technische Vorgaben standardisiert werden. Auf dieser Basis müssen die Prüfgeräte bundesweit flächendeckend ertüchtigt werden.

Der VDV organisiert einen eben solchen Prozess, um zu einem gemeinsamen Branchenzielbild zu gelangen. Parallel spezifiziert VDV-ETS mit den Ausbauvarianten 4 und 5 in ((etiCORE die gemeinsame technische Grundlage für zukünftige standardisierte ABT-Systeme.

6.3 Deutschlandweiter ALISE

Um sowohl den Service für den Kunden zu verbessern, ist die Umsetzung eines deutschlandweiten ALISE (AktionslistenService) zu diskutieren. So können deutschlandweit Ausgaben und Rücknahmen per Aktionsliste erfolgen. Eine Spezifikation des aktuellen ALISE finden Sie im Dokument KA AktM-SPEC.

7 Details zu zentralen Themenfeldern des Kontrollkonzeptes

7.1 Umsetzung im PKM-Kontrollmodul

Nach aktuellem Stand können nur Tickets nach VDV-KA per PKM-Kontrollmodul automatisiert geprüft werden, keine UIC-Tickets. Für Flexible-Content-Barcodes (UIC 918.9) ist eine Lösung kurz vor der Fertigstellung. Für weitere Informationen dazu, betrachten Sie bitte die *Dokumente PKM-Datenanbindung von Flexible-Content-Barcodes und Ticket-Layout-Barcodes (UIC 918.9)* und *Ergebnisdokument Deutschlandticket UIC* in der jeweils aktuellen Fassung.

Weitere Informationen zu dem Thema finden Sie in den Dokumenten *KA PKM-BOM-Daten*, *KA PKM-Fachdaten-SPEC*, *KA PKM-Fachfunktionen-SPEC*, *KA PKM-Tech-SPEC* und speziell zum Thema Deutschlandticket in dem Dokument *Deutschlandticket-mit-PKM v1.1*.

7.2 Sperrmanagement

Für die Sperre von VDV-KA Chipkarten bzw. den darauf befindlichen Tickets ist eine Anbindung an den deutschlandweiten KOSE zwingend notwendig. Dieser Umstand ergibt sich aus der Tatsache, dass es sich bei Deutschlandtickets auf Chipkarten um Dauerberechtigungen handeln wird, welche das Potential für großen wirtschaftlichen Schaden bergen, wenn sie nach Kündigung, Stornierung oder Zahlungsrückläufer nicht unmittelbar auf die Sperrliste genommen werden. Außerdem kann nur so der Ersatz des Tickets, bei unabsichtlichem Verlust der Chipkarte umgesetzt werden.

Im UIC-Standard existiert bisher keine Sperrliste. Die DTVG bereitet derzeit allerdings eine eigene Offline-Sperrliste vor, die bis Ende 2024 zur Verfügung stehen soll. Weitere Informationen dazu finden Sie im Dokument *Anforderungskonzept UIC-Sicherheitsportal*.

Unter anderem durch das gehäufte Auftreten von Zahlungsbetrugs- bzw. Dreiecksbetrugsfällen im Zusammenhang mit Barcodetickets besteht auch hier Handlungsdruck. Eine wirkungsvolle Möglichkeit diesen Betrugsvorwürfen zu begegnen und damit den Einnahmeausfall zu begrenzen ist, die betroffenen Tickets schnellstmöglich nach Zahlungsausfall auf die Sperrliste zu setzen. Sperraufträge im Handyticket kommen auf die Sperrliste für Nutzermedien, aber fungieren nur als Blacklist-Einträge. Das bedeutet, dass die statische Berechtigung (bzw. das Ticket) nicht verändert, also als gesperrt markiert wird, sondern nur ungültig geprüft. Da durch dieses Vorgehen, Sperraufträge für Handytickets, auch bei „Ausführung“ der Sperre auf der Sperrliste verbleiben, ist es im Sinne der Regulierung der Sperrlistengröße besonders wichtig, dass auch hier, wie im Chipkartensegment, die Sperraufträge verschwinden, sobald das fragliche Ticket zeitlich ungültig geworden ist. Die Sperrliste, die auch alle Sperraufträge zum Deutschlandticket umfasst, ist gezipt momentan 30 MB groß und kann nach aktueller Einschätzung bis zu 50 MB groß werden.

Neben der Sperrliste für Nutzermedien (und Berechtigungen bzw. Tickets) werden in der VDV-KA noch weitere Sperrlisten, nämlich jene für Organisationen, SAMs und Schlüssel umgesetzt, auch diese müssen selbstverständlich über die Anbindung an den deutschlandweiten KOSE berücksichtigt werden.

Die VDV-ETS hat den Umfang der Anschalttests für die KOSE-Anbindung reduziert, damit eine Anbindung, wie in der im VDV-Rundschreiben VPV 71/2023 zu findenden Roadmap

vorgeschrieben, bis zum 31.12.2024 erfolgen kann. Die Spezifikation zum KOSE finden Sie im Dokument *KA KOSES-SPEC*. Weitere Informationen zum Anschalttest finden Sie im Dokument *Testvorschrift zum Anschluss an das KA-ION v.4.3*.

7.3 Reduzierung eines EBE auf Bearbeitungsentgelt

Das Risiko zum Betrug durch die unrechtmäßige Reduzierung eines EBE auf ein Bearbeitungsentgelt wird erheblich dadurch reduziert, dass bei einem untermonatigen Kauf, der Kaufzeitpunkt als Gültigkeitsbeginn auf bzw. in das Ticket geschrieben wird.

Eine Empfehlung zur Handhabung der Reduzierung eines EBE auf Bearbeitungsentgelt, vor allem in der Konstellation, dass der Wohnort des Kunden weit entfernt von jenem Unternehmen liegt, welches das EBE ausgestellt hat, finden Sie im Dokument *Nachträgliches Vorzeigen Deutschlandticket – Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE), Empfehlung zum Prozess und bundeseinheitlichen Formular der VDV AG Kontrolle D-Ticket*. Auch bei Nicht-Beachtung dieser Empfehlung sollte auf ein möglichst kundenfreundliches Verfahren Acht gegeben werden.

7.4 Zentrales technisches PV-System (ZPVS)

Der VDV ETS stellt für das Deutschlandticket einen zentralen technischen PV zur Verfügung. Es handelt sich dabei um ein Angebot für Verbünde, die bisher keine PVS haben und eigens für das Deutschlandticket ein entsprechendes System umsetzen müssten. Es ist zu prüfen, ob das ZPVS im Zusammenspiel mit den regionalen PVS im Rahmen einer Neugestaltung der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket eine tragende Rolle spielen sollte, sofern hier alle Ausgabe- und Kontrollnachweise für Deutschlandtickets vorliegen. Des Weiteren kann auf Basis dieser Transaktionsnachweise eine Betrugsfallanalyse je Berechtigungs- bzw. Ticket-ID eines Produktes, welches mit der PV-OrgID des „ZPV“ ausgegeben wurde, umgesetzt werden, wie sie im Dokument *KA TXx_Prüfungs-ANW* beschrieben ist. Auch eine Qualitätssicherung bzgl. der Inhalte der ausgegebenen Deutschlandtickets wäre möglich. Für weitere Informationen betrachten Sie bitte das Dokument *Technische Anforderungen Deutschlandticket V1.8* sowie das Dokument *ZPVS Hinweise zu den Funktionen V1.0*.

7.5 Transaktionsnachweise

Bei Tickets nach VDV-KA Standard ist unbedingt darauf zu achten, die notwendigen Transaktionen, also Ausgabe-, Sperr- und Kontrollnachweise sowie die Sperraufträge, zu erzeugen. Im Falle der Umsetzung eines regionalen ALISE ist auch darauf zu achten Ausgabe- und Rücknahmeaufträge, sowie die entsprechenden Nachweise bei Ausführung zu erstellen. Weitere Details dazu sind zu finden im Dokument *KA SST-SPEC* und der *Anlage Kontrollnachweise EFS*.

Nur wenn diese Transaktionsnachweise erzeugt und an die legitimen Systeme (KVP und PV) übermittelt werden, kann die Integrität des Systems und somit die Einnahmesicherung sichergestellt werden. Im Falle der Aktions- und Sperrlistennachweise kommt hinzu, dass diese zum einen Serviceprozesse ermöglichen und zum anderen ein übermäßiges Anwachsen der betreffenden Listen verhindern. Die optionalen Negativnachweise können überdies bei übermäßigem Auftreten auf technische Probleme an Geräten oder Hotspots im Sinne der Fahrleistungserschleichung hinweisen.

Für die Ausgabe von Deutschlandtickets als UIC-Barcodes ist ein ähnliches revisionssicheres Verfahren aufzubauen. Dies ergibt sich auch aus dem in Kapitel 3 erwähnten Beschluss des VDV - Präsidiums vom 05.10.2023.

8 Quellenverzeichnis

Anmerkung: Teilweise ist eine Registrierung erforderlich.

- [ASM-Tool - Übersicht \(eticket-deutschland.de\)](#)
 - KA HD_BOM-SPEC
 - KA SYSLH_DLRT
 - KA STB-SPEC_mobile plus
 - KA AktM-SPEC
 - KA TXx_Prüfungs-ANW
 - KA PKM-BOM-Daten
 - KA PKM-Fachdaten-SPEC
 - KA PKM-Fachfunktion-SPEC
 - KA PKM-Tech-SPEC
 - KA KOSES-SPEC
 - KA SST-SPEC (Anlage Kontrollnachweise EFS)
- <https://knowhow.vdv.de/documents/>
 - VDV Schrift 733 – Ticketlayout für mobiles Ticketing
- https://efi.eticket-deutschland.de/gruppen/view/umsetzung-deutschlandticket,dms?1%5B_p%5D=category&1%5B_sk%5D=gruppen_dms.dms
 - Beschluss Tarifbestimmungen Deutschlandticket der VMK in seiner aktuellen Version
 - Technische Anforderungen Deutschlandticket V1.8
 - Deutschlandticket-mit-PKM-v1.1
 - Testvorschrift zum Anschluss an das KA-ION v.4.3
 - Nachträgliches Vorzeigen Deutschlandticket – Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE), Empfehlung zum Prozess und bundeseinheitlichen Formular der VDV AG Kontrolle D-Ticket
 - 20230620 Bestellbestätigung D-Ticket Kontrolle
 - ZPVS - Hinweise zu den Funktionen V1.0.

- https://www.vdv.de/vdvinfodetail.aspx?id=24514&coriander=V3_dd4c1435-17c5-bb45-773d-7dc8ca396705
 - VA 15/24 (Rundschreiben zum Präsidiumsbeschluss vom 24.04.2024)
- https://www.vdv.de/vdvinfodetail.aspx?id=24242&coriander=V3_33dcef31-9b21-8a5b-f8fb-29ce2362898e
 - VDV Rundschreiben VPV 71/23
- <https://forms.office.com/pages/responsepage.aspx?id=1nKey-5BTUqxhAu7YmeR7gCFUIres4VEi0jtVALpTyZUOUtIMUdOQOVHQVdEWExRQ1lYVDFCUlo0Vi4u&wdlOR=cB3EA42C0-A78C-4925-B719-70731431DF3D>
 - PKM-Datenanbindung von Flexible-Content-Barcodes und Ticket-Layout-Barcodes (UIC 918.9)
 - Ergebnisdokument Deutschlandticket UIC
 - Anforderungskonzept UIC Sicherheitsportal (
https://deutschlandtarifverbundde.sharepoint.com/:b/r/sites/DTV-UIC/Freigegebene%20Dokumente/UIC-Dokumente/Projekt%20UIC-Sicherheitsportal/240510_UIC-Sicherheitsportal_Anforderungskonzept_v1.0.pdf?csf=1&web=1&e=6gD1s5)

9 Glossar

- ALISE:** Aktionslistenservice
- DB:** Deutsche Bahn
- DTVG:** Deutschlandtarifverbund GmbH
- EBe:** Erhöhtes Beförderungsentgelt
- KM:** Kontrollmodul. Im Kontext des Dokumentes als proprietäres KM bzw. auch im Gerät hartcodierte Kontrollsoftware zu verstehen
- KOSE:** Kontroll- und Sperrlistenservice, arbeitet im Rahmen des Sicherheitsmanagers
- KVP:** Kundenvertragspartner
- LDI:** Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit
- Motics:** Neuer Sicherheitsstandard im Bereich Handytickets
- PKM-KM:** Kontrollmodul nach VDV-KA
- PuV:** VDV-Ausschuss für Preisbildung und Tarif
- PV:** Produktverantwortlicher
- SAM:** Secure Application Module
- Ticket:** Hier immer im Kontext des Kapitels als Papierticket, Elektronischer Fahrschein nach VDV KA, Handyticket nach VDV KA oder Handyticket nach UIC zu verstehen
- UIC:** Internationaler Eisenbahnverband
- VDV-ETS:** VDV eTicket Service
- VDV-KA:** VDV-Kernapplikation

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 Tarifanerkennung und -anwendung, Vertriebsrecht	7
DRITTER TEIL – AUFTEILUNG DER EINNAHMEN.....	9
§ 5 Grundlage der bundesweiten Einnahmeaufteilung	9
§ 6 Vorabzuscheidungen	10
§ 7 Rechnerische Zuordnung der Einnahmen zu den Bundesländern.....	10
§ 8 Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung	12
§ 9 Bundesweite Einnahmeaufteilung	15
§ 10 Datenmeldung für die bundesweite Einnahmeaufteilung.....	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

¹Dieser 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. ²Die mit diesem Vertrag verbundenen Rechte und Pflichten der Beteiligten untereinander treten lediglich neben diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. ³Grundlage dieses Vertrages ist der Ausgleich der durch das Deutschlandticket entstehenden Mindererlöse durch die Bundesländer auf der Basis der Muster-Ausgleichsrichtlinie 2025. ⁴Durch 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 Aufgaben-zuständigkeit 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) ¹Dieser 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. ²Soweit 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) ¹Die Tariforganisationen versichern mit Abschluss dieses Vertrages auf eigenes Risiko, dass sie zur Vertretung ihnen angehörender Verkehrsunternehmen legitimiert sind. ²Die 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) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG veröffentlicht die Liste der an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen und die durch sie vertretenen Beförderungsleistungen im Internet. ²Beschwerden 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) ¹Die 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. ²Sie 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 anzulegen, sofern die Maßnahme der Genehmigung bedarf.
- (2) ¹Die 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. ²Die 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) ¹Die 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. ²Das D-Ticket ist auf Grundlage des VDV-KA- oder UIC-Standards in der jeweils aktuellen Fassung auszugeben. ³Die 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. ⁴Alle 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). ³Die 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 Einnahmeaufteilung**

- (1) Grundlage der bundesweiten Einnahmeaufteilung ist die Aufteilungsmasse.
- (2) ¹In 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. ²Dabei geht jeder Verkauf zum zu diesem Zeitpunkt festgelegten Preis des jeweiligen D-Tickets brutto und unberührt durch Einnahmeaufteilungsregelungen 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) ¹Änderungen von Regelungen zur bundesweiten Einnahmeaufteilung 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 „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ von Bund und Ländern nach Anhörung der Vertreter von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. ²Diese Änderungen werden auf der Internetseite des Vorsitzlandes veröffentlicht. ³Diese Regelungen werden unmittelbar in diesem Vertrag wirksam.

§ 6

Vorabzuscheidungen

¹Von der Aufteilungsmasse wird zunächst der Vertriebsanreiz gemäß **Anlage zu § 4 Abs. 4** abgezogen. ²Anschließend 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) ¹Die 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. ²Bei Deutschlandtickets als Semesterticket tritt an die Stelle der Wohnadresse des Kunden die Geschäftssadresse 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) ¹Postleitzahlgebiete, die zwei Bundesländern zugeordnet sind, werden diesen zu gleichen Teilen zugerechnet. ²Die betroffenen Bundesländer können textförmlich gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG erklären, dass für die Zwecke der Einnahmeaufteilung ein abweichender Zurechnungsschlüssel angewendet werden soll. ³Die Zurechnungserklärung hat anzugeben, für welchen Zeitraum dieser Schlüssel gelten soll. ⁴Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen.
- (3) ¹Zwei 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.² Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen.

- (4) ¹Die 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.² 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 Einnahmeaufteilung von der vorgenannten Zurechnung zwischen ihnen abgewichen werden soll, wenn sie alle gemäß § 8 Abs. 2 oder § 8 Abs. 3 an der bundesweiten Einnahmeaufteilung teilnehmen.³ Die Zurechnungserklärung hat anzugeben, für welchen Zeitraum diese Zurechnung gelten soll.⁴ Eine solche Zurechnungserklärung ist zwingend zu berücksichtigen.⁵ Die Zurechnung gemäß Satz 1 lit. d findet entsprechende Anwendung, soweit Orten in der Republik Österreich deutsche Postleitzahlen zugeteilt worden sind.⁶ Postleitzahlen aus dem sonstigen Ausland werden für die Zwecke der Einnahmeaufteilung den Bundesländern im Verhältnis der ihnen rechnerisch zugeordneten Einnahmenanteile des Vormonats zugerechnet.

§ 8

Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung

- (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 Einnahmeaufteilung teil, soweit nicht nach Maßgabe der folgenden Absätze verfahren wird.
- (2) ¹An 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 Einnahmeaufteilung teilnimmt.²Der 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.³Werden mehrere Aufgabenträger, Tariforganisationen oder Verkehrsunternehmen benannt, ist der Erklärung ein Schlüssel zur Aufteilung der Einnahmen auf diese und die diesbezüglichen Zustimmungen beizufügen.⁴Die 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) ¹Jedes 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 Einnahmeaufteilung teilnimmt. ²Der 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. ³Die Übertragungs- und Freistellungserklärung eines Bundeslandes ist zwingend zu berücksichtigen, wenn sie die genannten Anforderungen erfüllt.

- (4) ¹Die an diesem Vertrag beteiligten Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen bestätigen hiermit, dass ihre Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung sowohl als Zahler als auch als Zahlungsempfänger im Einklang mit den Vorschriften des Zahlungsdienstenaufsichtsgesetzes (ZAG) steht. ²Im Falle des Abs. 2 oder Abs. 3 setzt die Teilnahme Dritter an der bundesweiten Einnahmeaufteilung voraus, dass sie eine entsprechende Bestätigung erklären oder das betroffene Bundesland in seiner Erklärung die Freistellung der Vertragsparteien von allen entsprechenden Risiken erklärt.
- (5) ¹Endet 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. ²Erklärungen 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. ³Weitere 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.⁴Eine Möglichkeit der Anpassung in der Jahresabrechnung bleibt hiervom unberührt.

§ 9

Bundesweite Einnahmenaufteilung

- (1) ¹Im Falle des § 8 Abs. 1 sind dem Verkehrsunternehmen oder der Tariforganisation Einnahmen zuzuweisen. ²Diese 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. ³Der 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. ⁴Solange 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 Einnahmeaufteilung

- (1) ¹Die 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. ²Die weiteren Einzelheiten des Verfahrens sind in der **Anlage zu § 10** geregelt. ³Wenn 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) ¹Erfolgt 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. ²In 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 Einnahmeaufteilung teilnehmenden Dritten ab dem betreffenden Kalendermonat keine Einnahmen aus der bundesweiten Einnahmeaufteilung mehr zugewiesen. ³Die entsprechenden Einnahmen werden stattdessen auf die übrigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmeaufteilung im Verhältnis ihrer Einnahmenanteile im Vormonat aufgeteilt. ⁴Die Zuweisung der Einnahmen setzt mit dem ersten Kalendermonat wieder ein, für den eine ordnungsgemäße Datenmeldung stattfindet.

§ 11

Korrektur der Datenmeldung

- (1) ¹Die 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. ²Korrigiert die Vertragspartei daraufhin die Datenmeldung oder holt diese nach, wird diese Korrektur, soweit erforderlich, in der Monatsabrechnung für den Folgemonat berücksichtigt.

- (2) ¹Korrigiert 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 Einnahmeaufteilung hat unterjährig Bestand. ²Ein 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) ¹Die 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. ²Die Testate sind bis zum 30. Juni des Folgejahres der D-TIX GmbH & Co. KG vorzulegen.

- (2) ¹Wird 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. ²Die Kosten für diese Prüfung sind von der betroffenen Vertragspartei zu tragen. ³Die Prüfungsergebnisse sind allen Vertragsparteien und Teilnehmern der

bundesweiten Einnahmenaufteilung zur Verfügung zu stellen.⁴ 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) ¹Dem 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. ²Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt die Höhe der Kosten vorab mit. ³Der Verlangende trägt die Kosten nicht, wenn die von der D-TIX GmbH & Co. KG bereitgestellten Unterlagen die Anforderungen des Abs. 1 nicht erfüllen.
- (4) ¹Die erneute Berechnung ist innerhalb von drei Monaten nach Zugang des Prüfverlangens durchzuführen. ²Ergibt 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) ¹Bei 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. ²Abs. 4 Satz 2 findet Anwendung.

§ 14

Abrechnungen und Zahlungsanweisungen

- (1) ¹Die 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 Einnahmeaufteilung als Monatsabrechnung. ²Sie 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 Einnahmeaufteilung.
- (2) ¹Die Zahlungsanweisungen sind innerhalb von 28 Tagen umzusetzen. ²Ver-spätete Zahlungen werden nach Mitteilung des betroffenen Teilnehmers an der bundesweiten Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung im Wege der Mahnung geltend gemacht. ³Die 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 Einnahmeaufteilung einzuleiten. ⁴Die Kosten dieser Rechtsverfolgung trägt die D-TIX GmbH & Co. KG. ⁵Sind 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. ⁶Zur 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) ¹Nach 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. ²Der „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ kann mit bindender Wirkung für die Vertragsparteien und die sonstigen Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmeaufteilung die in Satz 1 enthaltene Frist angemessen verlängern.

§ 15

Widerspruch

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

Vertragsparteien und die sonstigen Teilnehmer an der Einnahmeaufteilung verbindlich sind.

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

§ 16

Aufgaben der D-TIX GmbH & Co. KG

¹Die 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.

²Sie 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) ¹Gemeldete Verkaufsdaten der Vertragsparteien sind vertraulich zu behandeln. ²Sie 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. ³Davon 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). ⁴Die 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. ⁵Sie wird ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und Dienstleistern über diese Maßnahmen aufklären und sie vertraglich verpflichten, diese Maßnahmen einzuhalten oder entsprechende geeignete Maßnahmen zu ergreifen. ⁶Die Pflicht zur Wahrung der Vertraulichkeit besteht auch über die Beendigung dieses Vertrages oder das Ausscheiden aus diesem Vertrag hinaus. ⁷Die 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) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG wird, soweit es der in Abs. 2 niedergelegte Grundsatz der Vertraulichkeit zulässt, alle Vertragsparteien transparent über ihre Tätigkeit informieren. ²Sie 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) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG ist mit der Aufgabe der Bundesclearingstelle beauftragt. ²Als 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 Einnahmeaufteilung, die Abrechnung der Einnahmeaufteilung nach diesem Vertrag und erstellt die Zahlungsanweisungen an die gemäß § 8 bestimmten Teilnehmer der bundesweiten Einnahmeaufteilung. ³Sie kann sich für die Erfüllung dieser Aufgabe Dritter als Dienstleister bedienen, sofern deren Neutralität und Verschwiegenheit sichergestellt sind. ⁴Sie 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 vergebenen 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 Verkäufern zur Verfügung.
- (4) Die D-TIX GmbH & Co. KG übermittelt die Zahlungsanweisungen den gemäß § 8 bestimmten Teilnehmern an der bundesweiten Einnahmeaufteilung.
- (5) ¹Jeder Vertragspartei und jedem Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmeaufteilung steht gegenüber der D-TIX GmbH & Co. KG für ihre Ansprüche aus der bundesweiten Einnahmeaufteilung ein Anspruch auf Nachprüfung von Monatsabrechnungen oder Zahlungsanweisungen zu, der innerhalb von drei Wochen nach Zugang geltend gemacht werden kann. ²Die Nachprüfung erstreckt sich auf alle Tatsachen und Unterlagen, die die

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

- (6) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG ist verpflichtet, die Jahresabrechnung und die Durchführung der Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung zugänglich zu machen. ²Diese Verpflichtung gilt auch dann, soweit Funktionen der Bundesclearingstelle durch einen Dienstleister wahrgenommen werden. ³Die 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 Einnahmeaufteilung 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) ¹Jede 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. ²Mitzuteilen ist auch eine konkrete Ansprechpartnerin oder ein konkreter Ansprechpartner und deren oder dessen Kontaktdaten (E-Mail-Adresse und Telefonnummer). ³Die 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) ¹Die Gesellschafterversammlung entscheidet durch Beschluss nach den Vorschriften des Gesellschaftsvertrages. ²Sie 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

¹Die 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.²Diese Mitwirkungspflichten der Vertragsparteien haben für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Vertrages entscheidende Bedeutung.

§ 23 **Haftung**

¹Die 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. ²Im 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. ³Die vorstehende Haftungsbeschränkung gilt nicht für Schäden, die infolge einer Verletzung der Rechtsgüter Leben, Körper oder Gesundheit entstanden sind. ⁴Nach 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) ¹Dieser Vertrag tritt – gegebenenfalls rückwirkend – mit Wirkung zum 1. Januar 2025 in Kraft. ²Die 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 Einnahmeaufteilung aus dem D-Ticket umzusetzen. ³Die Umsetzung erfolgt rückwirkend zum 1. Januar 2025, sofern die Verkehrsministerkonferenz nichts anderes beschließt. ⁴Im Falle einer rückwirkenden Inkraftsetzung sind die Zahlungsfristen angemessen anzupassen.
- (2) ¹Ein 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 meinwirtschaftliche 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.

²An 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 Einnahmeaufteilung 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 Verbünden und der in § 8 Abs. 2 und 3 benannten Teilnehmer an dem Vertrag nicht entgegensteht.
- (4) ¹Sofern 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. ²Sofern 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) ¹Dieser Vertrag tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2025 außer Kraft. ²Ausgenommen hiervon sind die notwendigen Abrechnungen zum Abschluss der bundesweiten Einnahmeaufteilung 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) ¹Der 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. ²Die Vertragsparteien erklären hiermit ihre unbedingte und unwiderrufliche Zustimmung zum Eintritt weiterer Vertragsparteien, die die Voraussetzungen des Abs. 1 erfüllen.
- (3) ¹Die 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. ²Die Übermittlung kann dadurch ersetzt werden, dass die Übersicht über das Internet zum Abruf bereitgestellt wird.

§ 26

Ausschluss vom Vertrag

- (1) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG kann eine Vertragspartei aufgrund Beschlusses der Gesellschafterversammlung im Einvernehmen mit dem „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ von diesem Vertrag ausschließen. ²Das Vertragsverhältnis bleibt dabei in Bezug auf das Verhältnis aller anderen Vertragsparteien zueinander unberührt. ³Die 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) ¹Bei Vorliegen eines sachlichen Grundes kann der Ausschluss auf eine von einer Vertragspartei erbrachte Beförderungsleistung beschränkt werden. ²Das 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) ¹Die D-TIX GmbH & Co. KG erklärt den Ausschluss gegenüber der betroffenen Vertragspartei; er wird eine Woche nach Zugang wirksam. ²Die 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) ¹Das Recht zur fristlosen Kündigung des Vertrages aus wichtigem Grund bleibt unberührt. ²Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn die in Satz 1 der Präambel genannten Voraussetzungen des Vertragsschlusses entfallen.
- (3) ¹Kündigungen sind in Schriftform an die D-TIX GmbH & Co. KG zu richten, der alle Vertragsparteien hiermit insofern Empfangszuständigkeit verleihen. ²Die D-TIX GmbH & Co. KG teilt die Kündigung allen übrigen Vertragsparteien unverzüglich mit.
- (4) ¹Der 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. ²Die Vertragspartei hat den bevorstehenden Eintritt dieses Falles der D-TIX GmbH & Co. KG unverzüglich mitzuteilen. ³Die 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**

¹Sollten 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. ²Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung ist eine solche wirksame Bestimmung zu vereinbaren, welche dem Sinn und Zweck der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung entspricht. ³Im 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. ⁴Dies 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**

¹Dieser Vertrag bedarf zu seiner Wirksamkeit der Anmeldung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde (§§ 8 Abs. 3b Satz 2 PBefG, 12 Abs. 7 Satz 2 AEG). ²Die 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-Fahrgeld-einnahmen 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

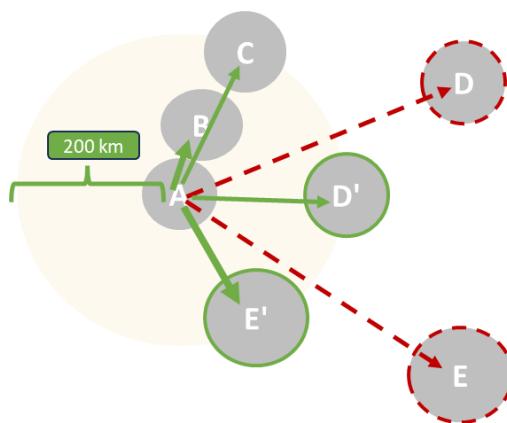


Abb. 1: Vereinfachte Darstellung des Gravitationsansatzes ausgehend vom Wohnortbundesland A zu den Bundesländern B, C, D und E.

Die Luftliniendenfernung 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 Luftliniendenfernung von 201 km gerechnet wird.

2.3. Parameter

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

2.3.1. Luftliniendenfernung

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	Binzen		
Hessen	50.53269373245102258, 9.0043097519595519	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, 9.0366927855606569	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:

Von Bundesland	Nach Bundesland																
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN	
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 Personen-kilometer 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 Reise-weite
 - (2) Das Verhältnis von PKM zu Fahrzeugkilometern (Fz. km) → Berücksich-tigung Fahrgastmenge
 - (3) Für die weiteren Berechnungen wird der Mittelwert aus 3.1 und 3.2 an-gewendet

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

Schritt 1: Ermitteln eines auf 1 skalierten Faktors für die Bewertung der Übernach-tungszahlen 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%	27.796.423	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%	4.409.043.170,000	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

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

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

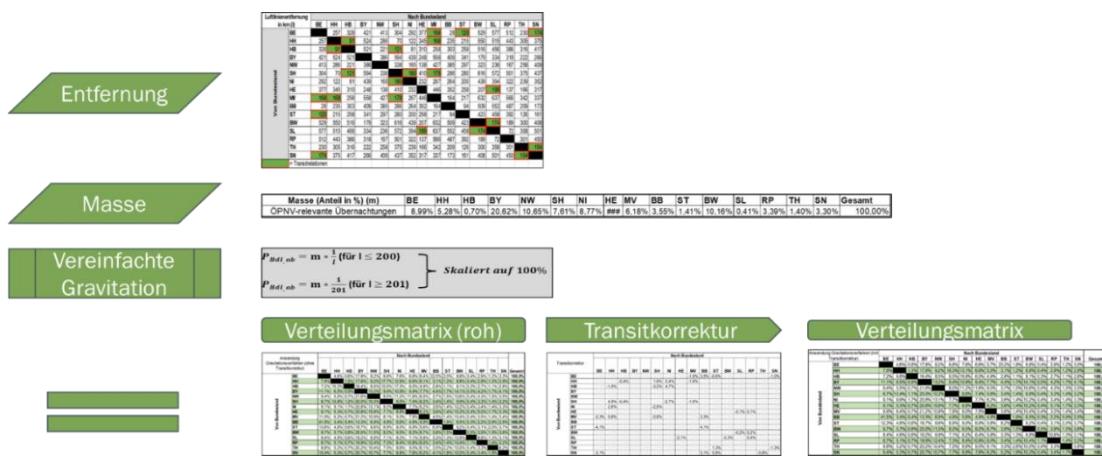


Abb. 7: Schematische Darstellung zur Ermittlung der Verteilungsmatrix

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	
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%	

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 Luftliniendistanz kleiner oder gleich 200km ist, ein anderes Bundesland auf dem verkehrsüblichen Weg befahren wird.

Die nachfolgenden Tabellen bzw. Grafik zeigt die ermittelten Transitrelationen

Luftliniendistanz 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 Transitbundesländern

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 Transitkorrektur

Transitkorrektur	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%	-0,6%	1,2%	-0,2%	0,0%	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%	1,4%	0,0%	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%	0,4%	0,0%	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%	1,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%	0,0%	0,0%	

Abb. 11: Darstellung der Korrekturwerte zur Berücksichtigung des Transits

Interpretation: Durch die Transitkorrektur 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 vorbeschriebenen Schritte ist eine Verteilungsmatrix, die angibt, wie hoch der Anteil der anderen Bundesländer an dem Fremdnutzeranteil des Wohnortbundelandes ist.

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

Anwendung Gravitationsverfahren (mit Transitkorrektur)	Nach Bundesland																	
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN	Gesamt	
Von Bundesland	BE	4,5620%	0,6010%	17,8280%	9,2100%	6,5850%	7,5800%	6,6550%	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	9,0850%	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%	6,6660%	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%	10,4910%	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 Transitkorrektur

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.

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 Einnahmeaufteilung aus dem Deutschlandticket zu den Bedingungen des „Vertrages über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ teilnimmt:

- | | | |
|--------|----------------------|--|
| Nr. 1: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 2: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 3: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 4: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 5: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 6: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |
| Nr. 7: | <input type="text"/> | (<input type="text"/> % der Einnahmen), |

Nr. 8: [REDACTED] ([REDACTED] % der Einnahmen),

Nr. 9: [REDACTED] ([REDACTED] % der Einnahmen),

Nr. 10: [REDACTED] ([REDACTED] % der Einnahmen),

Die Einverständnis- und Freistellungserklärungen der Vorgenannten liegen bei.

[REDACTED], den [REDACTED] 2025

X

X

Unterschrift/Signatur

Unterschrift/Signatur

[REDACTED]

[REDACTED]

Vor- und Nachname

Vor- und Nachname

Anlage 2 zu § 8 Abs. 2

Einverständnis- und Freistellungserklärung

Hiermit erklärt [REDACTED] als

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

sein/ihr Einverständnis damit, für [REDACTED]
bezüglich der Beförderungsleistung
[REDACTED]

an der Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung werden von allen Ansprüchen des/der [REDACTED] aus der Einnahmeaufteilung freigestellt.

[REDACTED], den [REDACTED] 2025

X _____

X _____

Unterschrift/Signatur

Vor- und Nachname

Unterschrift/Signatur

Vor- und Nachname

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 Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung werden von allen Ansprüchen der Vorgenannten aus der Einnahmeaufteilung 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

1	Vorbemerkungen und Grundprozess	53
2	Vorgaben für Tariforganisationen zur Meldung von Verkaufsdaten	55
2.1	Grundsätzliches zur Verkaufsdatenmeldung	55
2.2	Zu meldende Verkaufsinformationen D-Ticket.....	55
2.3	Zu meldende Verkaufs-Informationen Rest-Sortiment.....	57
2.4	Zu meldende Informationen Soll-Einnahmen	58
2.5	Zu meldende Informationen Bundeslandverteilung	59
3	Vorgaben für Stammdaten zur Abrechnung	60
3.1	Grundsätzliches zu notwendigen Stammdatenmeldung	60
3.2	Stammdaten zur Zuordnung der Einnahmemeldungen zur ZaSt	61
3.3	Stammdaten zur Zuordnung der Erlösansprüche zur ZaSt.....	61

1 Vorbemerkungen und Grundprozess

Seit Mai 2023 melden Tariforganisationen (TO) in der Stufe 1 der Einnahmeaufteilung (EA) des D-Tickets Einnahmen an die Clearingstelle (jetzt D-TIX). Diese Einnahmevermeldungen bleiben in der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung.

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.

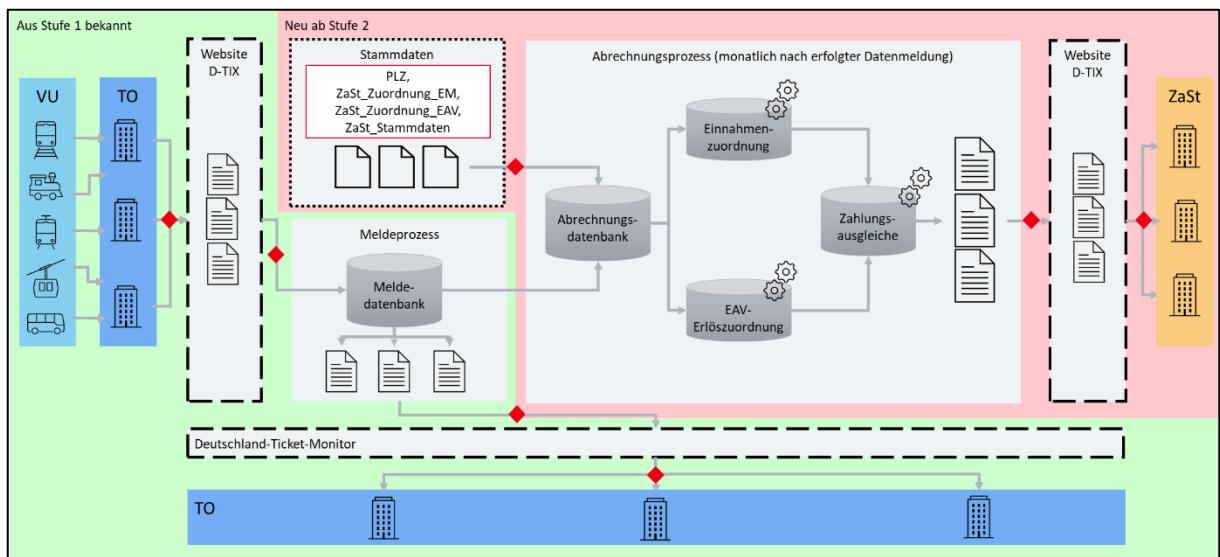


Abbildung 1: Grundprozess der EAV in Stufe 2 unter der Prämisse, dass eine Tariforganisation (TO) die Meldung übernimmt

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 Meldeschmittstelle (<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 zusammengefügten 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

- Die **PLZ des deutschen Wohnortes des Kunden** ist seit Oktober 2023 obligatorisch mit anzugeben
 - Einige 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 Auffüllbeiträge 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**

Ticket-code	Bezeichnung	Erläuterung (Preise ergeben sich aus den D-Ticket-Tarifbestimmungen)
1	D-Tickets	<ul style="list-style-type: none"> • Sämtliche „normale“ D-Tickets • Sozial-Tickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€ • Schülertickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€ • Sonstige nutzergruppenbezogene D-Tickets mit Auffüllung durch Kreise oder Länder auf 49€/58€ • Sonstige D-Ticket zum Preis von 49€/58€
2	Job-Tickets	<ul style="list-style-type: none"> • Job-Tickets mit 5% Rabatt

Ticket-code	Bezeichnung	Erläuterung (Preise ergeben sich aus den D-Ticket-Tarifbestimmungen)
3	Job-Tickets im Vollsolidarmodell	<ul style="list-style-type: none"> • Job-Tickets mit abweichenden Rabatten in regionalen Altverträgen galten übergangsweise bis September 2024. • Sobald ein bundesweit einheitliches Jobticket im Vollsolidarmodell eingeführt ist, sind Meldungen in Ticketcode 3 wieder möglich.
4	Anteilige Erstattungen und Einstiege	<ul style="list-style-type: none"> • untermonatliche Erstattungen oder Einstiege • Starterkarten (Achtung! In den bisherigen FAQ war dies noch falsch dem Ticketcode 3 zugeordnet) • Auch anteilige D-Tickets werden als ganze Stück gemeldet
5	Semester-Tickets im Vollsolidarmodell	<ul style="list-style-type: none"> • Ab März 2024
6	Schülertickets	<ul style="list-style-type: none"> • Bisher kein eigenes Tarifprodukt des D-Tickets: daher nicht nutzen

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 Einnahmeaufteilung des D-Tickets und erfolgt daher, wie in Stufe 1, in einer sehr groben Aggregationsebene:
 - 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	Einzel- und Mehrfahrtenkarten	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelfahrscheine jeweils für Erwachsene/Kinder/Gruppen • Hin/Rück-Fahrscheine • Streifenkarten • X-Fahrten-Karten

Code	Ticketgruppe	Enthält Angebote
		<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradkarten • Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann)
12	Tageskarten	<ul style="list-style-type: none"> • Pauschalpreistickets • Ländertickets, Quer durchs Land, etc. • Tageskarten/Gruppentageskarten
13	Zeitkarten ohne Abo (>24h)	<ul style="list-style-type: none"> • Formen von Mehrtageskarten • Wochenkarten (Ausbildung/Erwachsene) • Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) • 3er Tageskarte / x-Tageskarte • 10er Tagestickets
14	Abos exkl. D-Ticket	<ul style="list-style-type: none"> • Alles, was im Normalfall mehr als einen Monat gilt • Abo-Jahreskarten (Ausbildung/Erwachsene) • Abo-Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) • Jobtickets (nicht D-Ticket) • Semestertickets (ohne Upgrade oder D-Ticket-Semester) • Azubitickets • Netzkarten (z.B. Amtsträger)

- 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.
- Die SOLL-Einnahmen sind einmalig pro Jahr jeweils bis zum 28. Februar für das laufende Jahr und monatsscharf 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 hhv, 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 Abonnent:innen sind in dieser Meldung **nicht** relevant.

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 Einnahmeaufteilung.

Folgende Prämissen gelten für die Zahlungsausgleiche zwischen diesen Teilnehmern an der Einnahmeaufteilung (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 Einnahmeaufteilung.

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
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 Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung und die Meldestellen nach §10 Abs. 1 auseinanderfallen, muss die Fahrgeldzuordnung zu den Teilnehmern an der Einnahmeaufteilung 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 Einnahmeaufteilung verbleiben. Der Vertriebsanreiz ist jedoch im Testat aufzuführen. Ausländische Postleitzahlen können je Nachbarland aggregiert dargestellt werden. Alle weiteren ausländischen 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 Einnahmeaufteilung 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 Verkaufsstatistik der Verkehrsunternehmen ausgewiesenen Erlöse richtig und vollständig erfasst sind.

Vertrag Einnahmeaufteilung D-Ticket

Stand 20.12.2024

		D-Ticket regulär		D-Jobticket				Summe alle PLZ gesamt	
Deutsche Postleitzahl (PLZ)	Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)	Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)		Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)	Stück	Einnahme ges.
01001									
01002									
01003									
01004									
01005									
....									
Ohne Zuordnung									

		D-Ticket regulär		D-Jobticket				Summe	
Ausländische Postleitzahl (PLZ)	Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)	Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)		Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)	Stück	Brutto-Fahrgeldeinnahmen (inkl. Vertriebsanreiz)
Dänemark									
Polen									
Tschechien									
Österreich									
Schweiz									
Frankreich									
Luxemburg									
Belgien									
Niederlande									
Sonstiges Ausland									

**Erklärung zum Eintritt
in den Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket
in der Stufe 2 (EAV D-TICKET)**

Hiermit wird gemäß § 25 Abs. 2 Satz 1 EAV D-Ticket das vollständige Vertragsdokument in der zum gegenwärtigen Zeitpunkt geltenden Fassung für die

_____,
(Firma mit Rechtsformzusatz)

Firmensitz

_____,

die damit als Vertragspartei in den Vertrag eintritt, durch vertretungsbefugte Personen in der erforderlichen Anzahl rechtswirksam unterzeichnet.

_____, _____ 2025
(Ort) (Datum)

(Unterschrift) _____
(ggf. Unterschrift)

(Name, Funktion) _____
(ggf. Name, Funktion)

Ein Nachweis über die Zeichnungsberechtigung (z.B. Auszug aus dem Handelsregister) wird beigefügt.

Das rechtsgültig unterzeichnete Vertragsdokument wird unmittelbar nach Unterzeichnung an eintritt.eav25@d-tix.org versendet.

Änderungsvertrag

zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2
für das Kalenderjahr 2026

1. In der **Präambel**, Satz 1 sowie Satz 3, **§ 1 und § 5** Abs. 4 Satz 1 wird die Zahl „2025“ durch „**2026**“ ersetzt.
2. In **§ 3** wird am Ende von Abs. 1 folgender Satz 3 neu eingefügt: „**³Sofern jedoch konkurrierende Erklärungen inhaltsgleich abgegeben werden, wird der Zahlungsausgleich mit der übereinstimmend benannten Zahlungsausgleichsstelle vertragsgemäß durchgeführt.**“
3. In **§ 4** Abs. 1 Satz 1 werden hinter dem Wort „und“ die Wörter „**den Tarif D-Ticket selbst**“ und hinter dem Wort „**anzuwenden**“ die Wörter „**unabhängig davon, ob sie von ihrem Recht nach Abs. 4 Satz 1 Gebrauch machen**“ ergänzt. In Abs. 4 Satz 3 werden die Wörter „spätestens zum 1. Juli 2025“ gestrichen. In Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter „der Anlage zu § 4 Abs. 4 (Vertriebsanreiz)“ durch „**den Anlagen zu § 4 Abs. 4 (Vertriebsanreiz sowie Technische Mindestanforderungen zur Einnahmensicherung)**“ ersetzt. Die Anlage „Technische Mindestanforderungen zur Einnahmensicherung“ wie anliegend ersichtlich wird neu zum Vertrag genommen.
4. Die **Anlage zu § 6** wird wie anliegend ersichtlich neu gefasst.
5. In **§ 7** Abs. 4 Satz 6 werden hinter dem Wort „Ausland“ die Wörter „**sowie sonst nicht zurechenbare Postleitzahlen aus dem In- und Ausland**“ eingefügt.
6. In **§ 8** Abs. 2 sind folgende Sätze 5 und 6 neu eingefügt: „**⁵Bei einem Eintritt in den Vertrag im Jahr 2026 ist die Abgabe einer Übertragungserklärung nur zum Zeitpunkt des Eintritts möglich. ⁶Die Änderung im Jahre 2025 abgegebener Übertragungserklärungen ist nur zum 1. Januar 2026 möglich, hierfür müssen diese der D-TIX GmbH & Co. KG bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 mit allen nach diesem Vertrag erforderlichen Unterlagen übermittelt worden sein.**“
7. In **§ 14** Abs. 2 Satz 5 werden die Wörter „**dieses Bundeslandes**“ gestrichen. In Abs. 3 Satz 1 wird die Zahl „2026“ durch „**2027**“ ersetzt.
8. **§ 24** Abs. 2 wird wie folgt neu gefasst:

„**¹Ein Verkehrsunternehmen wird unabhängig davon, ob es selbst Vertragspartei ist oder durch eine Tariforganisation vertreten wird, bezüglich der jeweiligen Beförderungsleistung ab dem 1. Januar 2026 erst zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen bezüglich des Kalenderjahres 2026 verpflichtet, soweit**

(a) **ihm durch den oder die jeweils zuständigen Aufgabenträger bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des D-Tickets gemäß der Muster-Ausgleichsrichtlinie auferlegt worden ist und ihm dafür ein Ausgleich und ein Anspruch auf Vorauszahlungen entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie gegen den oder die Aufgabenträger zusteht oder**

- (b) sofern in Ausnahmefällen eine Auferlegung gemäß lit. a nicht erfolgen kann, ihm durch die zuständige Behörde bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 nach § 38 VwVfG zugesichert worden ist, dass sie eine Allgemeine Vorschrift entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie erlassen wird, nach der das Verkehrsunternehmen für die Zeit bis zum 30. Juni 2026 mit den nach der Muster-Ausgleichsrichtlinie vorgesehenen Mitteln ausgestattet wird oder
- (c) bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 ein verbindliches Angebot des Aufgabenträgers oder der Aufgabenträger für einen entsprechenden Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß der Muster-Ausgleichsrichtlinie vorliegt, das keinen Haushaltsvorbehalt enthält, eine Verteilung des Umsatzsteuerrisikos entsprechend dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und mindestens eine Annahmefrist von acht Wochen vorsieht.

²Soweit die Bedingungen gemäß Satz 1 lit. a oder b oder c auch nachträglich mit Ablauf eines Kalendermonats nicht eingetreten sind, darf das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation bei der Datenmeldung für das betroffene Verkehrsunternehmen nach § 10 Abs. 1 Satz 1 für diesen Monat die Einnahmen aus den Beförderungsleistungen unberücksichtigt lassen, die durch Tickets mit Zuordnung zu Postleitzahlengebieten erzielt worden sind, für die der Eintritt der Bedingung nicht stattgefunden hat, soweit der Aufgabenträger, in dessen Gebiet das Verkehrsunternehmen Beförderungsleistungen erbringt, für diese Gebiete zuständig ist. ³Im Rahmen der Datenmeldung ist mitzuteilen, welche Einnahmen in welcher Höhe nicht berücksichtigt worden sind. ⁴Die D-TIX GmbH & Co. KG ist berechtigt und verpflichtet, ihr bereitgestellte Informationen zu den betroffenen Postleitzahlengebieten, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Kreise der Vertragsparteien und Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung zu veröffentlichen. ⁵Soweit die Bedingungen nachträglich eintreten, setzt ab diesem Zeitpunkt die Verpflichtung zur vollständigen Datenmeldung und zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen für den darauffolgenden Kalendermonat ein. ⁶Unberücksichtigt gebliebene Einnahmen sind rückwirkend ab 1. Januar 2026 in der ersten Meldung nach Eintritt der Bedingung für die jeweilige Beförderungsleistung zu berücksichtigen. ⁷Das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation informiert die D-TIX GmbH & Co. KG, die D-TIX GmbH & Co. KG die übrigen Vertragsparteien und Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung regelmäßig über den Stand des Eintritts der Bedingungen nach Satz 1.“

Es wird folgender Absatz 2a neu eingefügt:

„(2a) ¹Soweit bis zum Ablauf des 30. Juni 2026 eine Auferlegung gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. a nicht stattgefunden hat oder ein Angebot gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. c nicht vorgelegt worden ist, hat das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation, die anstelle des Verkehrsunternehmens Vertragspartei geworden ist, ein besonderes Kündigungsrecht mit zweiwöchiger Kündigungsfrist mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2026 in Ansehung der betroffenen Beförderungsleistung – es sind somit insoweit letztmalig Zahlungsanweisungen zu befolgen, die den Monat Juli 2026 betreffen. ²§§ 27 Abs. 3 und 28 finden Anwendung.“

Es wird folgender Absatz 2b neu eingefügt:

„(2b) Soweit im Zeitpunkt einer Zusicherung gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. b noch nicht bestandskräftig feststeht, ob der zuständigen Behörde die entsprechenden Ausgleichsmittel zur Verfügung gestellt werden, hat die Zusicherung den Hinweis zu enthalten, dass die Zusicherung trotz dieser Unsicherheit erteilt wird und daher etwa künftig fehlende Mittel nicht zu einer Änderung der Sachlage im Sinne von § 38 Abs. 3 VwVfG führen.“

In Abs. 5 Satz 1 und 2 wird die Zahl „2025“ jeweils durch „**2026**“ ersetzt.

11. In § 27 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „**bleibt**“ gestrichen und durch die Wörter „**sowie die Regelung des § 24 Abs. 2a bleiben**“ ersetzt. Es wird folgender neuer Abs. 5 eingefügt: „**1Sofern bis zum Ablauf des 30. September 2026 nach Maßgabe des § 24 Abs. 2 Satz 1 noch keine vollständige Verpflichtung zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen besteht, scheidet das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation für die betroffenen Beförderungsleistungen aus diesem Vertrag aus, ohne dass es einer Kündigung bedürfte.**
2Abs. 4 Satz 3 findet entsprechende Anwendung.“

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage zu § 4 Abs. 4	Technische Mindestanforderungen zur Einnahmesicherung (Stand 06.11.2025)
Anlage zu § 6	Aufteilung der Vorabzuscheidung gemäß § 6 (Stand 06.11.2025)

Ort, Datum

Firma, Firmensitz

V-

Eingangsnummer (siehe Vertragsliste 2025)

Unterschrift

ggf. Unterschrift

Name, Funktion

ggf. Name, Funktion

Das rechtsgültig unterzeichnete Vertragsdokument ist unmittelbar nach Unterzeichnung an eintritt.eav26@d-tix.org zu versenden.

Anlage zu § 4 Abs. 4

Technische Mindestanforderungen zur Einnahmesicherung

Für die Ausgabe als gültig anzuerkennender Deutschland-Tickets werden folgende Mindestkriterien und Maßnahmen festgelegt:

1. Jedes D-Ticket ist nach dem Stand der Technik kryptografisch gegen Manipulation zu sichern. Die hierzu erforderlichen privaten Schlüssel sind ausschließlich in digital wie physisch abgesicherten IT-Systemen (z. B. Trustcenter) zu erzeugen und zu verwahren. Die dazugehörigen öffentlichen Schlüssel sind über abgesicherte zentrale, allen Marktteilnehmern zugängliche Systeme zu verteilen, bei denen das unerlaubte Hinzufügen oder Unterdrücken von Schlüsseln nachweislich verhindert wird. So wird eine organisatorische und unternehmerische Trennung von Verkauf und Ticketerzeugung sichergestellt.
2. Die Verschlüsselung der Kommunikation zwischen vertriebsrelevanten Systemen ist nach dem aktuellen Stand der Technik sicherzustellen.
3. Jedes ticketerzeugende System erfasst automatisiert, manipulations- und revisionssicher alle erzeugten D-Tickets und meldet einen revisionssicheren Ausgabenachweis an eine zentrale Stelle, so dass dort unveränderbar alle erzeugten D-Tickets bekannt werden.
4. Jedes kontrollierende Unternehmen sendet automatisiert und manipulationssicher Kontrollnachweise zwecks Monitorings an diese zentralen Stellen.
5. Jedes D-Ticket ausgebende Unternehmen muss sicherstellen, dass seine Sperrdaten auf einer deutschlandweite Sperrliste angebunden sind. Alle Verkehrsunternehmen, die das D-Ticket anerkennen, müssen im Rahmen der Kontrolle gegen eine gemeinsame deutschlandweite Sperrliste prüfen. Allen Unternehmen, die das D-Ticket kontrollieren, ist ein Zugang zu den Sperrdaten zu gewährleisten.
6. Die gemeldeten Ausgabenachweise werden monatlich an die D-TIX gemeldet, um einen Abgleich mit den an die D-TIX gemeldeten Verkaufszahlen je Unternehmen vorzunehmen. Die die Standards anbietenden Organisationen stellen im Namen aller ihrer Vertragspartner das Sicherheitsmonitoring gegen Betrug und Manipulation sowie die Übermittlung an die D-TIX sicher.
7. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen bei Verkauf und Kontrolle des D-Tickets werden schnellstmöglich umgesetzt. Näheres regeln die Teilnahmeverträge der Standards anbietenden Organisationen. Die für die Erfüllung der Anforderungen notwendigen zentralen Systeme stehen produktiv bereit. Die das D-Ticket ausgebenden Unternehmen haben Teilnehmerverträge zu den zentralen Systemen (insbesondere Sperrmanagement, Sicherheitsmanagement, Trustcenter) mit mindestens einem der zur Verfügung stehenden Systemanbieter geschlossen und beauftragen die Ertüchtigung und Anbindung ihrer ticketerzeugenden Systeme bei ihren Dienstleistern. Alle D-Tickets von ausgebenden Unternehmen, die keinen solchen Teilnahmevertrag geschlossen haben, sind von allen Marktteilnehmern als nicht sicher und ungültig abzulehnen.

8. Die Standards anbietenden Organisationen sorgen für die Vernetzung der Systeme und wirken darauf ein, dass alle das D-Ticket anerkennenden Unternehmen die definierten Anforderungen umsetzen bzw. die Anbindung an die zentralen Systeme realisieren. Bis zum 01.01.2026 muss die überwiegende Anzahl der kontrollierenden Unternehmen diese Anpassungen umgesetzt haben.

Das Deutschland-Ticket darf nur über Systeme angeboten werden, die die o. g. Mindestkriterien erfüllen und die beschlossenen Maßnahmen umsetzen. Die Weiterentwicklungen der Standards (neue Versionen, Upgrades, neue Sicherheitskonzepte etc.) sind durch die Systemanbieter mit den in ihrem Standard tätigen Unternehmen in Governance-Prozessen bzw. Verträgen zu regeln.

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) 2024
- Beförderungs- und Fahrleistungen: Statistische Bundesamt – Destatis Tabelle: 46181-0012 2023
- Einwohnerzahlen – Destatis 12411 – 0012 2023

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 2023 (Beförderungs- und Fahrleistungen sowie Einwohnerzahlen) bzw. 2024 (Übernachtungszahlen) verwendet.

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 hauptsächlich 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 Gravitationsmodell begrenzt auf 200 km, darüber hinaus entfaltet die Luftlinienentfernung keine weitere Wirkung.

Die Berücksichtigung des Transits erfolgt somit im 1. Schritt bis zu einer Luftlinienentfernung bis zu 200km mit dem vollen Abspaltungsanteil, da Auswertungen jedoch gezeigt haben, dass es vereinzelt auch größere Reiseweiten gibt, wurde abgestimmt, dass ebenfalls Luftlinienrelationen zwischen 200 km und 300 km mit einem halften Abspaltungsanteil berücksichtigt werden. Die nachfolgende Skizze zeigt vereinfacht die Wirkweise des Gravitationsansatzes

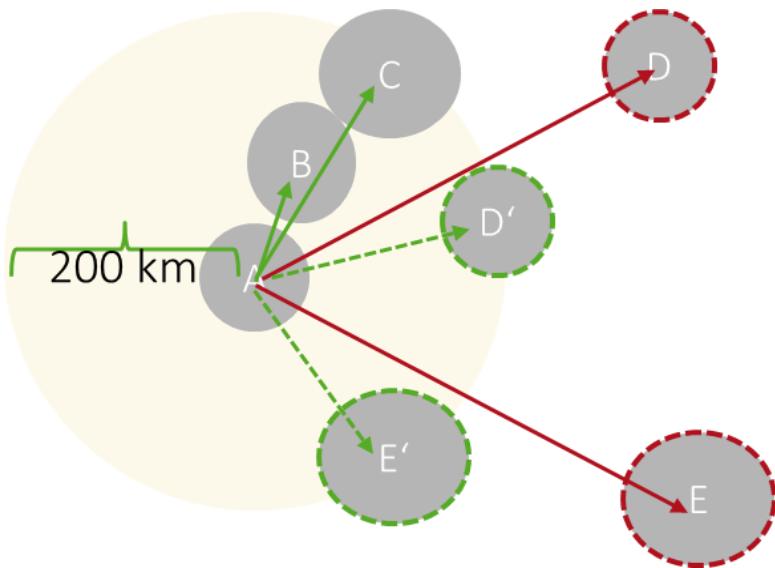


Abb. 1: Vereinfachte Darstellung des Gravitationsansatzes ausgehend vom Wohnortbundesland A zu den Bundesländern B, C, D und E.

Die Luftliniendistanz 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 Distanz zwischen den Bundesländern A und Bundesland D bzw. E mehr als 200 km, so dass in den weiteren Berechnungsschritten mit einer Luftliniendistanz von 201 km gerechnet wird. Bei der Bewertung der Transitrelationen wird zwischen Relationen bis 200km (10%-Abspaltung) bzw. 201 bis 300km (5%-Abspaltung) unterschieden.

2.3. Parameter

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

2.3.1. Luftliniendistanz

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-Objekte 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	53.5732745211545699, 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	50.93514779834607283, 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	

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 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	11.230.740	13,5%	12.863.389.700	12,0%	469.589.157	13,34%	0,890	0,425	0,898	0,490
Bayern	13.176.426	15,8%	17.894.160.499	16,7%	520.287.232	14,78%	1,055	0,504	1,127	0,615
Berlin	3.662.381	4,4%	9.863.252.964	9,2%	176.348.582	5,01%	2,092	1,000	1,833	1,000
Brandenburg	2.554.464	3,1%	4.812.496.653	4,5%	134.447.329	3,82%	1,463	0,700	1,173	0,640
Bremen	702.655	0,8%	818.465.134	0,8%	26.621.082	0,76%	0,905	0,433	1,007	0,550
Hamburg	1.851.596	2,2%	4.716.390.115	4,4%	85.706.094	2,43%	1,979	0,946	1,803	0,984
Hessen	6.267.546	7,5%	8.037.337.885	7,5%	266.188.289	7,56%	0,996	0,476	0,989	0,540
Mecklenburg-Vorpommern	1.578.041	1,9%	1.929.764.554	1,8%	76.073.111	2,16%	0,950	0,454	0,831	0,454
Niedersachsen	8.008.135	9,6%	7.687.098.427	7,2%	312.184.795	8,87%	0,746	0,356	0,807	0,440
Nordrhein-Westfalen	18.017.520	21,6%	20.794.963.384	19,4%	698.614.597	19,85%	0,897	0,429	0,975	0,532
Rheinland-Pfalz	4.125.163	4,9%	4.022.843.964	3,7%	175.077.150	4,97%	0,758	0,362	0,753	0,411
Saarland	1.014.047	1,2%	882.372.428	0,8%	37.798.129	1,07%	0,676	0,323	0,765	0,417
Sachsen	4.054.689	4,9%	4.484.335.794	4,2%	193.418.047	5,49%	0,859	0,411	0,760	0,415
Sachsen-Anhalt	2.144.570	2,6%	2.829.171.008	2,6%	106.288.018	3,02%	1,025	0,490	0,872	0,476
Schleswig-Holstein	2.953.202	3,5%	3.875.235.680	3,6%	140.700.572	4,00%	1,019	0,487	0,902	0,492
Thüringen	2.114.870	2,5%	1.925.032.074	1,8%	100.995.534	2,87%	0,707	0,338	0,625	0,341
	83.456.045,0	100,0%	107.436.310.263	100%	3.520.337.718	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	46.754.779	21.759.965	11,38%	10,43%
Bayern	0,519	0,542	0,531	81.962.506	43.486.227	19,95%	20,84%
Berlin	0,988	1,000	0,994	17.819.124	17.708.915	4,34%	8,49%
Brandenburg	0,586	0,546	0,566	13.265.619	7.514.183	3,23%	3,60%
Bremen	0,582	0,673	0,627	2.377.475	1.491.267	0,58%	0,71%
Hamburg	1,000	0,869	0,934	12.351.166	11.541.912	3,01%	5,53%
Hessen	0,541	0,598	0,569	27.312.997	15.554.254	6,65%	7,46%
Mecklenburg-Vorpommern	0,383	0,388	0,385	31.912.661	12.293.263	7,77%	5,89%
Niedersachsen	0,394	0,461	0,427	42.335.497	18.096.374	10,31%	8,67%
Nordrhein-Westfalen	0,465	0,577	0,521	43.214.668	22.504.993	10,52%	10,79%
Rheinland-Pfalz	0,387	0,404	0,395	17.562.915	6.945.096	4,28%	3,33%
Saarland	0,291	0,333	0,312	2.689.017	839.005	0,65%	0,40%
Sachsen	0,368	0,365	0,366	17.805.668	6.525.574	4,33%	3,13%
Sachsen-Anhalt	0,387	0,331	0,359	7.788.887	2.795.344	1,90%	1,34%
Schleswig-Holstein	0,443	0,486	0,464	36.071.528	16.754.142	8,78%	8,03%
Thüringen	0,289	0,305	0,297	9.519.538	2.825.420	2,32%	1,35%
				410.744.045	208.635.933	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

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

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 201 km 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 (bis einschl. 200 km Luftlinie) in einen Zielanteil (90 %) – und einen Transitanteil (10 %) aufgesplittet sowie bei Relationen zwischen 201 km und 300 km Luftlinie in einem Zielanteil (95 %) bzw. Transitanteil (5 %). 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

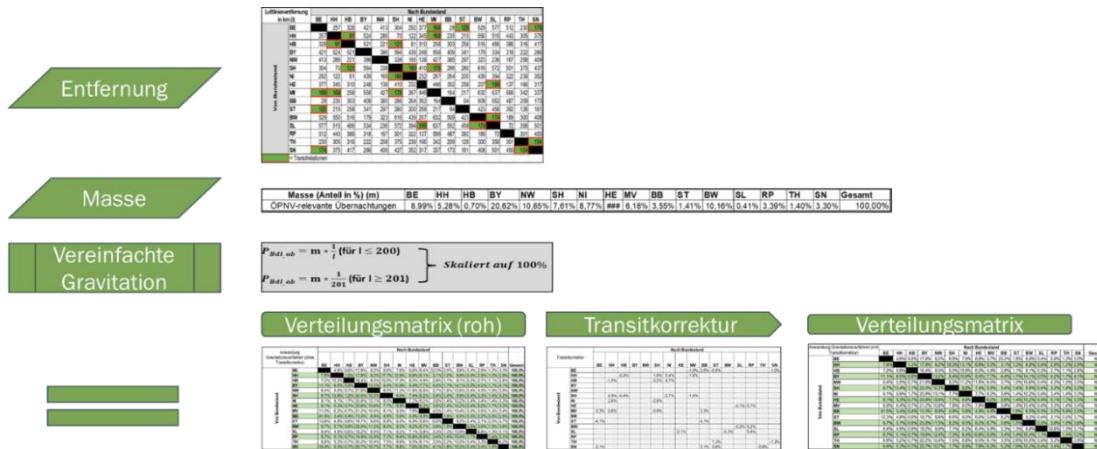


Abb. 7: Schematische Darstellung zur Ermittlung der Verteilungsmatrix

Ergebnis 1 → Verteilungsmatrix (roh)

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

Anwendung Gravitationsverfahren ohne Transitkorrektur	Nach Bundesland															Summe		
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN		
Von Bundesland	BE	4,6%	0,5%	17,9%	8,1%	6,9%	6,6%	5,4%	6,8%	24,9%	2,5%	8,3%	0,4%	2,6%	1,3%	3,3%	100,0%	
	HH	7,1%		1,0%	18,4%	8,3%	20,4%	11,2%	5,6%	7,0%	3,6%	1,5%	8,6%	0,4%	2,7%	1,3%	2,9%	100,0%
	HB	6,8%	10,1%		17,5%	7,9%	11,2%	15,9%	5,3%	5,5%	3,4%	1,4%	8,1%	0,4%	2,6%	1,2%	2,8%	100,0%
	BY	10,5%	7,0%	0,7%		12,2%	10,4%	9,9%	8,2%	8,5%	5,2%	2,2%	14,2%	0,6%	4,0%	1,9%	4,3%	100,0%
	NW	8,8%	5,9%	0,6%	22,5%		8,7%	10,1%	9,9%	7,1%	4,4%	1,8%	10,5%	0,5%	4,0%	1,6%	3,6%	100,0%
	SH	8,0%	15,4%	0,9%	20,7%	9,3%		8,5%	6,2%	7,4%	4,0%	1,7%	9,6%	0,4%	3,1%	1,5%	3,3%	100,0%
	NI	8,4%	9,3%	1,4%	21,6%	11,9%	9,3%		6,5%	6,8%	4,2%	1,8%	10,1%	0,5%	3,2%	1,5%	3,5%	100,0%
	HE	8,4%	5,6%	0,5%	21,6%	14,2%	8,3%	7,9%		6,8%	4,2%	1,8%	10,1%	0,5%	4,7%	1,8%	3,5%	100,0%
	MV	10,2%	6,9%	0,6%	22,0%	10,0%	9,6%	8,1%	6,7%		5,2%	1,8%	10,3%	0,5%	3,3%	1,5%	3,5%	100,0%
	BB	39,6%	3,7%	0,4%	14,2%	6,4%	5,5%	5,2%	4,3%	5,5%		2,5%	6,6%	0,3%	2,1%	1,0%	2,6%	100,0%
	ST	12,7%	5,1%	0,5%	19,5%	8,8%	7,5%	7,2%	5,9%	6,2%	8,1%		9,1%	0,4%	2,9%	2,2%	3,9%	100,0%
	BW	9,0%	6,0%	0,6%	26,0%	10,5%	8,9%	8,5%	7,0%	7,3%	4,5%	1,9%		0,6%	3,7%	1,6%	3,7%	100,0%
	SL	7,8%	5,2%	0,5%	20,2%	9,1%	7,8%	7,4%	6,2%	6,4%	3,9%	1,7%	10,9%		8,3%	1,4%	3,2%	100,0%
	RP	8,1%	5,4%	0,5%	20,8%	11,4%	8,0%	7,7%	9,3%	6,6%	4,0%	1,7%	10,3%	1,3%		1,5%	3,3%	100,0%
	TH	8,2%	5,5%	0,5%	21,1%	9,6%	8,1%	7,8%	7,8%	6,7%	4,1%	2,8%	9,9%	0,5%	3,1%		4,4%	100,0%
	SN	9,7%	5,6%	0,6%	21,7%	9,8%	8,4%	8,0%	6,6%	6,8%	4,9%	2,2%	10,1%	0,5%	3,2%	2,0%		100,0%

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

Interpretation: z.B. erhält das Bundesland MV (Mecklenburg-Vorpommern) 6,8 % des Fremdnutzeranteils des Bundeslandes BE (Berlin). Vom Fremdnutzeranteil des Bundeslandes MV (Mecklenburg-Vorpommern) erhält BE (Berlin) 10,2 %. 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 Luftliniendistanz kleiner oder gleich 300 km ist, ein anderes Bundesland auf dem verkehrsüblichen Weg befahren wird.

Es wird festgelegt, dass von dem Fremdnutzeranteil, welcher über den Gravitationsansatz auf die anderen Bundesländer verteilt wird, im Falle einer Transitrelation bis 200 km Luftliniendistanz von diesem Fremdnutzeranteil 10 % auf die etwaig befahrenen Transitländer abgespalten werden.

Bei Transitrelationen mit einer Luftlinienentfernung von 201 km bis 300 km beträgt der Anteil für die etwaig befahrenen Transitländer 5 %. 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 und bei innerhalb der Relation von Hamburg (HH) nach Sachsen-Anhalt (ST) würden 5 % auf das Land Niedersachsen verteilt.

Die nachfolgende Tabelle bzw. Grafik zeigt die ermittelten Transitrelationen mit den dazugehörigen Luftlinienentfernungen bzw. dem Abspaltungsanteil für den Transit

Start	Ziel	Luftlinien-entfernung	Transitanteil	Transitländer
Baden-Württemberg	Saarland	174	10%	RP
Baden-Württemberg	Thüringen	300	5%	BY
Berlin	Hamburg	257	5%	BB, MV, NI, ST, SH
Berlin	Mecklenburg-Vorpommern	168	10%	BB
Berlin	Niedersachsen	292	5%	BB, ST
Berlin	Sachsen	174	10%	BB, ST
Berlin	Sachsen-Anhalt	120	10%	BB
Berlin	Thüringen	230	5%	BB, SN, ST
Brandenburg	Hamburg	235	5%	BE, MV, NI, ST, SH
Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	164	10%	BE
Brandenburg	Niedersachsen	264	5%	BE, ST
Brandenburg	Sachsen	173	10%	BE, ST
Brandenburg	Schleswig-Holstein	286	5%	HH, MV
Brandenburg	Thüringen	209	5%	SN, ST
Bremen	Hamburg	91	10%	NI
Bremen	Mecklenburg-Vorpommern	258	5%	HH, NI, SH
Bremen	Nordrhein-Westfalen	221	5%	NI
Bremen	Sachsen-Anhalt	258	5%	NI
Bremen	Schleswig-Holstein	121	10%	HH, NI
Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	168	10%	SH
Hamburg	Niedersachsen	122	10%	HB
Hamburg	Nordrhein-Westfalen	286	5%	HB, NI
Hamburg	Sachsen-Anhalt	215	5%	NI
Hessen	Saarland	199	10%	RP
Hessen	Sachsen-Anhalt	258	5%	TH
Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	267	5%	HH
Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen-Anhalt	217	5%	BB
Mecklenburg-Vorpommern	Schleswig-Holstein	178	10%	HH
Niedersachsen	Schleswig-Holstein	180	10%	HH
Nordrhein-Westfalen	Saarland	236	5%	RP
Nordrhein-Westfalen	Sachsen-Anhalt	297	5%	NI
Nordrhein-Westfalen	Thüringen	258	5%	HE, NI
Sachsen	Thüringen	154	10%	ST
Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	280	5%	HH, NI

Abb. 9: Darstellung der Transitrelationen. Hinweis: Die Tabelle ist ohne Richtungsbezug, für die Rückrichtung gilt der gleiche Transitanteil und es werden die gleichen Transitländer durchfahren.

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

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

Abb. 10: Darstellung der Korrekturwerte zur Berücksichtigung des Transits

Interpretation: Durch die Transitkorrektur sinkt z.B. der Anteil des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern (MV) am Fremdnutzeranteil vom Bundesland Berlin (BE) um 0,6 %-Punkte. Der Anteil des Bundeslandes Brandenburg (BB) am Fremdnutzeranteil Berlin steigt um 1,3 %-Punkte. Die Zahlen wurden aufgrund der besseren Darstellung nur mit einer Nachkommastelle angezeigt.

2.4.3. Ergebnismatrix

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

Ergebnis 2 Verteilungsmatrix (mit Transitkorrektur; in % auf drei Nachkommastellen gerundet))

Anwendung Gravitationsverfahren mit Transitkorrektur	Nach Bundesland															Summe		
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN		
Von Bundesland	BE	4,417%	0,456%	17,896%	8,100%	6,941%	6,297%	5,414%	6,127%	26,171%	2,607%	8,347%	0,388%	2,648%	1,198%	2,993%	100,000%	
	HH	6,827%		2,261%	18,400%	7,912%	21,166%	10,547%	5,566%	6,376%	3,458%	1,540%	8,582%	0,399%	2,723%	1,296%	2,947%	100,000%
	HB	6,782%	9,710%		17,457%	7,506%	10,157%	17,999%	5,281%	5,236%	3,382%	1,360%	8,142%	0,379%	2,583%	1,230%	2,796%	100,000%
	BY	10,509%	7,028%	0,689%		12,243%	10,420%	9,946%	8,183%	8,541%	5,240%	2,218%	14,155%	0,587%	4,003%	1,905%	4,333%	100,000%
	NW	8,758%	5,565%	0,692%	22,544%		8,685%	10,398%	9,967%	7,118%	4,367%	1,756%	10,515%	0,465%	4,050%	1,509%	3,611%	100,000%
	SH	8,026%	17,130%	0,787%	20,658%	9,350%		7,748%	6,249%	6,822%	3,802%	1,524%	9,635%	0,448%	3,057%	1,455%	3,309%	100,000%
	NI	8,090%	9,624%	2,290%	21,635%	11,921%	8,361%		6,545%	6,490%	4,192%	2,100%	10,091%	0,470%	3,202%	1,524%	3,465%	100,000%
	HE	8,393%	5,613%	0,550%	21,604%	14,234%	8,323%	7,944%		6,822%	4,185%	1,683%	10,076%	0,426%	4,753%	1,934%	3,460%	100,000%
	MV	9,720%	7,538%	0,532%	22,002%	9,959%	9,300%	7,695%	6,656%		5,814%	1,714%	10,262%	0,478%	3,256%	1,550%	3,524%	100,000%
	BB	40,453%	3,647%	0,362%	14,219%	6,436%	5,241%	5,003%	4,301%	5,126%		2,813%	6,632%	0,309%	2,104%	0,951%	2,403%	100,000%
	ST	11,421%	5,005%	0,472%	19,517%	8,392%	7,143%	8,127%	5,609%	5,855%	9,646%		9,103%	0,424%	2,888%	2,497%	3,901%	100,000%
	BW	9,017%	6,031%	0,591%	26,124%	10,505%	8,942%	8,534%	7,021%	7,329%	4,496%	1,903%		0,524%	3,712%	1,553%	3,718%	100,000%
	SL	7,835%	5,240%	0,513%	20,167%	8,671%	7,769%	7,415%	5,535%	5,368%	3,907%	1,654%	9,781%		10,494%	1,421%	3,230%	100,000%
	RP	8,099%	5,416%	0,531%	20,846%	11,386%	8,031%	7,665%	9,283%	6,582%	4,038%	1,710%	10,342%	1,264%		1,468%	3,339%	100,000%
	TH	7,800%	5,491%	0,538%	21,625%	9,087%	8,141%	8,009%	7,990%	6,673%	4,026%	3,456%	9,363%	0,459%	3,127%		4,215%	100,000%
	SN	8,978%	5,634%	0,552%	21,684%	9,814%	8,353%	7,973%	6,560%	6,847%	4,871%	3,147%	10,113%	0,471%	3,209%	1,794%		100,000%

Abb. 11: Ergebnismatrix nach Transitkorrektur

2.4.4. Abrechnung für das Jahr 2026

Die in Kapitel 2.4.3 abgebildete Verteilungsmatrix wird für das Jahr 2026 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 2025

Information	Destatis-Tabelle	Aktuell (13.10.2025) verfügbare Informationen							2025
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Einwohnerdaten	Tabelle: 12411-0012	X	X	X	X	X	X	-	
Übernachtungszahlen	Tabell: 45412-0021	X	X	X	X	X	X	-	
Leistungsdaten	Tabelle: 46181-0012	X	X	X	X	X	-	-	

Abb. 12: Aktueller Stand der berücksichtigten statistischen Datenquellen (Stand 10/2025)

Die statistischen Auswertungen zu den Leistungsdaten (Tabelle 46181-0012) des Jahres 2024 liegen aktuell (Oktober 2025) nicht vor. Es werden die Leistungsdaten aus dem Jahr 2023 zur Berechnung verwendet. Da es sich bei der Datenerhebung in dem Jahr 2023 um eine Stichprobenerhebung der großen Verkehrsunternehmen handelt, wurden die Werte der kleinen Unternehmen aus dem Jahr 2019 übernommen. Da die Leistungsdaten in Verbindung mit den Einwohnerzahlen (Tabelle 12411-0012) angewendet werden, werden für das Jahr 2026 auch die Einwohnerzahlen des Jahres 2023 genutzt.