
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVB)

– Erlass einer allgemeinen Vorschrift in Form einer Satzung –

Die Verbandsversammlung des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVB) hat in ihrer Sitzung am 16. Dezember 2025 den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung des ZVB über die Festsetzung des Deutschlandtarifs als Höchsttarif im Kalenderjahr 2026 wie nachfolgend beschlossen.

Die allgemeine Vorschrift in Form einer Satzung wird gemäß § 11 Absatz 3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKG) unter folgendem Link: <https://www.zvb.de/bibliothek/> auf der Homepage des ZVB bereitgestellt.

Bremen, den 17. Dezember 2025

Reiner Bick
stellv. Geschäftsführer

**Allgemeine Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2
der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹)
des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)
über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif
im Kalenderjahr 2026**

Zur Fortführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom 6. November 2025 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 basieren auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025; es sind jedoch Änderungen in der Ausgleichssystematik vorgenommen sowie die strukturellen Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt worden.

Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 regeln die Ausreichung der Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 waren von den Ländern jeweils noch an die konkreten Verhältnisse vor Ort anzupassen und umzusetzen. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten und durch die Verkehrsministerkonferenz bestätigten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 sind in weiten Teilen verbindlich und bundesweit einheitlich zu regeln.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln.

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonennahverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

Um die Umsetzung des Deutschlandtickets im allgemeinen ÖPNV in seinem Zuständigkeitsgebiet zum 1. Januar 2026 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Linienbündel Ammerland Süd tätigen Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 in Niedersachsen vom 9. Dezember 2025 (im Folgenden: Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026). Hierdurch werden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des ZVBN umgesetzt.

Die allgemeine Vorschrift gilt im ZVBN-Gebiet für das Linienbündel Ammerland Süd, da die Verkehrsleistungen dort noch bis zum 31. Juli 2026 eigenwirtschaftlich erbracht werden. Mit der allgemeinen Vorschrift soll somit für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Juli 2026 eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, um die hierfür vom Land Niedersachsen dem ZVBN bereitgestellten Mittel unter Wahrung der Eigenwirtschaftlichkeit im Linienbündel Ammerland Süd weiterzuleiten. Alle übrigen Verkehrsleistungen im ZVBN-Gebiet werden gemeinwirtschaftlich erbracht, sodass die Umsetzung und Finanzierung des Deutschlandtickets im Übrigen flächendeckend über die bestehenden öffentliche Dienstleistungsaufträge geregelt werden. Dies gilt für das Linienbündel Ammerland Süd ebenfalls für den Zeitraum ab dem 1. August 2026. Vor diesem Hintergrund ist der zeitliche Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend eingeschränkt.

Satzung

§ 1 Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Artikel 4 und 5 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) in Verbindung mit dem Staatsvertrag zwischen dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über Zweckverbände, öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, kommunale Arbeitsgemeinschaften und Wasser- und Bodenverbände vom 23. Februar 1971 und der Verbandssatzung für den Zweckverband Verkehrsverbund

Bremen / Niedersachsen (ZVB), sowie Artikel 3 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der ZVB die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (allgemeiner ÖPNV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Juli 2026.

§ 2

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- (1) Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Absatz 3) öffentliche Personenverkehrsdienste des allgemeinen ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu § 7) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif gemäß Artikel 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend Absatz 2 anzuerkennen (im Folgenden Tarifierkennung oder Tarifierkennungspflicht).
- (2) Die Tarifierkennung im Sinne von Absatz 1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket in der jeweils geltenden Fassung (<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Von der Tarifierkennungspflicht umfasst sind sämtliche Deutschlandtickets, die von Vertragspartnern des „Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ vom 20. Dezember 2024 sowie dem „Änderungsvertrag zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (zusammen: EAV-Vertrag Deutschlandticket) oder von diesen Vertragspartnern vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet die Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem verpflichtet, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung nach dem Leipziger Modell erfolgt entsprechend der landesweiten Vorgaben. Die hierfür erforderlichen Daten sind bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche sind vollumfänglich geltend zu machen; die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets sind anzuwenden.

-
- (3) Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifierkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem möglichen und erforderlichen Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Die Umsetzung des Deutschlandtickets entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.
 - (4) Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das Linienbündel Ammerland Süd, mithin den Verlauf sämtlicher darin enthaltenen Linien(abschnitte), für die der ZVBN unter Berücksichtigung von bestehenden Regelungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden die Befugnis als zuständige Behörde im Sinne des Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den allgemeinen ÖPNV innehat.

§ 3

Ausgleichsleistungen

- (1) Die Verkehrsunternehmen erhalten nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift für das von ihnen im Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Juli 2026 jeweils betriebene Liniennetz Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile.
- (2) In Bezug auf die Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen gelten die Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026. Der sich daraus ergebende pauschalisierte Ausgleich kann nach Nummer 4.1 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Kalenderjahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalisierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen

Verkehrsunternehmen entscheidet das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen als zuständiges Ministerium. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem zuständigen Ministerium im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das zuständige Ministerium von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als ausgleichsunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten zwölf Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um fünf Prozent reduzieren.

- (3) Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Artikel 3 Absatz 2, Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diesbezüglich gilt:

1. Der finanzielle Nettoeffekt für die Erfüllung der Tarifpflicht aus dieser allgemeinen Vorschrift entspricht nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen aus der Erfüllung der Tarifpflicht im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift in Bezug auf das Deutschlandticket. Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts ist somit eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen des Verkehrsunternehmens, soweit sich diese durch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung dieser allgemeinen Vorschrift verändern, vorzunehmen.
2. Die Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden vorliegend wie folgt gewährleistet:
 - a. Die Vorgaben zur Trennungsrechnung gemäß Nummer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind einzuhalten.
 - b. Im Hinblick auf den angemessenen Gewinn nach Nummer 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt Nummer 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 unter Beachtung der Vorgaben von Nummer 6 des Anhangs in Bezug auf den angemessenen Gewinn wie folgt gewährleistet: Die Überkompensationskontrolle ist jährlich durchzuführen. Die Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt aus der Tarifierkennung

des Deutschlandtickets nicht übersteigen; sie ist begrenzt auf die Höhe, bei der ein angemessener Gewinn von 4,5 Prozent vom Umsatz für die zugrunde liegenden Verkehrsdienste erreicht wird. Zum Nachweis einer nicht vorhandenen Überkompensation ist eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Erfüllung der Tarifpflicht im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift in Bezug auf das Deutschlandticket differenziert nach gemeinwirtschaftlichen Verkehren und eigenwirtschaftlichen Verkehren bis zum 31. Januar 2028 vorzulegen. Als Ergebnis der Aufstellung ist unter Berücksichtigung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift die nicht erfolgte Überkompensation auszuweisen. Die Richtigkeit dieser Aufstellung ist bezogen auf jeden eigenwirtschaftlichen Verkehr von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen. Sollte im Einzelfall dennoch eine Überkompensation festgestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen.

§ 4

Darlegungs- und Nachweispflichten

- (1) Das Verkehrsunternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen bezogen auf den geografischen Geltungsbereich gemäß § 2 Absatz 4. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- (2) Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jeweils bis zum 20. eines Monats für den Vormonat die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmenaufteilung gemäß des „Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ vom 20. Dezember 2024 sowie dem „Änderungsvertrag zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (zusammen: EAV-Vertrag Deutschlandticket) fristgerecht an die D-TIX GmbH u. Co. KG zu melden. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Verkehrsunternehmen können sich eines Dritten bedienen, der die Meldung im Namen der Verkehrsunternehmen vornimmt. Der ZVBN erhält eine Abschrift der Meldung.

-
- (3) Für die Antragstellung des ZVBN beim Land Niedersachsen gemäß Nummer 7.1 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 am 30. September 2026 sind von den Verkehrsunternehmen fristgerecht vorzulegen:
1. Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 genannten Berechnungsmethode;
 2. Prognosen der D-TIX GmbH & Co. KG und der Verbundorganisationen für die für die Antragstellung erforderlichen Daten und Berechnungsmethode sowie weitere begründende Unterlagen; sofern entsprechende Daten von der D-TIX GmbH & Co. KG oder der Verbundorganisation nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen entsprechende Prognosen und begründende Daten selbst vorzulegen;
 3. im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket bzw. dem Restsortiment:
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen bzw. D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
 4. im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen: Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen.
- (4) Vorzulegen sind endgültig bis zum 30. September 2027 die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise (Daten für den Nachweis des ZVBN gegenüber dem Land Niedersachsen bis zum 31. März 2028 nach Nummer 6.4 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026).
1. im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Kalenderjahres 2025 aus dem Deutschlandticket bzw. dem Restsortiment:

-
- Bestätigungen der Verbundorganisationen bzw. D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025, die sich gemäß den für 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
2. im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen: Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;
 3. im Falle von strukturellen Veränderungen (fiktive Einnahmenaufteilung oder Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen, vergleiche die beiden vorgenannten Nrn.): gesonderte Aufstellung, aus der sich die entsprechend angepasste Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX ergibt;
 4. eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und die Kosten aus der Tarifierkennungspflicht entsprechend § 3 Abs. 3; die Richtigkeit der Aufstellung ist von einem Steuerberater oder einem Wirtschaftsprüfer zu bescheinigen; die entsprechende Bescheinigung ist vorzulegen;
 5. ein Nachweis des Verkehrsunternehmens, dass gemäß § 3 Abs. 3 eine Überkompensation nicht gegeben ist; der Nachweis ist durch Bescheinigung eines Steuerberaters oder eines Wirtschaftsprüfers zu erbringen; die Bestätigung soll grundsätzlich zusammen mit der Aufstellung nach Nr. 4 erfolgen;
 6. im Falle von strukturellen Veränderungen, die sich nicht aus der Einnahmenaufteilung ergeben, sind alle betroffenen Verkehrsunternehmen bereits vorab zur Nachweisführung verpflichtet, sich gegenseitig sowie dem zuständigen Ministerium die für die Bewertung der Neuverteilung erforderlichen Daten mitzuteilen sowie untereinander eine einvernehmliche Abstimmung zur Neuverteilung zu suchen.
- (5) Der ZVBN kann vom Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 oder insbesondere aufgrund von

Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.

- (6) Werden die unter den Absätzen 2 bis 4 genannten sowie darüber hinaus die gemäß Absatz 5 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann die Ausgleichsleistung ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.
- (7) Der ZVBN kann 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.
- (8) Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die jeweils geltenden Richtlinien Deutschlandticket diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem ZVBN getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrunde liegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

§ 5

Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen

- (1) Der ZVBN leitet die Ausgleichsleistungen, die er in Bezug auf die Verkehrsleistungen des Linienbündels Ammerland Süd vom Land Niedersachsen erhält, auf formlosen Antrag der Verkehrsunternehmen auf Basis eines Bewilligungsbescheids an diese weiter. Bei Bedarf ergeht zunächst ein vorläufiger Bewilligungsbescheid, der später durch einen endgültigen Bewilligungsbescheid ersetzt wird. Der endgültige Bewilligungsbescheid ergeht erst nach erfolgter Schlussabrechnung 2026 im Zuge der Verwendungsnachweisführung zwischen dem ZVBN und dem Land Niedersachsen. Die Modalitäten der Auszahlung werden jeweils im Bewilligungsbescheid näher geregelt.
- (2) Der ZVBN gewährt dem Verkehrsunternehmen auf Grundlage der Prognoserechnungen nach § 4 Abs. 3 Abschlagszahlungen, sofern er entsprechende Mittel auf Basis von Nummer 7.4 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 vom Land Niedersachsen erhalten hat. Voraussetzung für die Gewährung von Abschlagszahlungen

ist der Eingang des Antrags des Verkehrsunternehmens nach Absatz 1; eine gesonderte Antragstellung für die Abschlagszahlung ist nicht erforderlich.

- (3) Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Absatz 2. Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

§ 6

Veröffentlichung nach Art. 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- (1) Der ZVBN ist über die auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.
- (2) Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Artikel 7 Absatz 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.

§ 7

Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

- (1) Diese allgemeine Vorschrift tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.
- (2) Diese allgemeine Vorschrift tritt mit Ablauf des 31. Juli 2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Juli 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung durch den ZVBN). Die allgemeine Vorschrift kann durch Änderungssatzung geändert oder aufgehoben werden. Der ZVBN kann diese

allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets insbesondere dann außer Kraft setzen, wenn keine ausreichende Finanzierung des Deutschlandtickets mehr sichergestellt ist, um die auf Basis der Satzung bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Bremen, den 16.12.2025

Landrat Bernd Lütjen
Verbandsvorsitzender