

N I E D E R S C H R I F T

Gremium: Landkreis Dachau
Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschuss

Sitzung am: Freitag, den 01.12.2023

Sitzungsort: Landratsamt Dachau

Sitzungsraum: Großer Sitzungssaal

Sitzungsbeginn: 08:05 Uhr

Sitzungsende: 12:38 Uhr

Status: Öffentliche Sitzung

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Ziehen der zweijährigen Verlängerungsoption für die Regionalbuslinie 771 ab dem Jahresfahrplanwechsel 2026
2. Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen für Neuausschreibungen der Regionalbuslinien 708 und Linienbündel 723/725
3. Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Neuausschreibung der Regionalbuslinie 693 ab dem Jahresfahrplanwechsel 2025
4. Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Schülerbeförderung für das neue Gymnasium Röhrmoos - Neukonzeption des Linienbündels 727/772
5. Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Aktueller Planungsstand und Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen für Neuausschreibung der Regionalbuslinie 714 ab dem Jahresfahrplanwechsel 2026
6. MVV-RufTaxi-Verkehr im Landkreis Dachau;
weitere Planung und Neukonzeption des landkreisweiten RufTaxi-Konzeptes
7. Münchner Verkehrs- u. Tarifverbund (MVV) GmbH;
Verlängerung der Allgemeinverfügung zur Weiterführung des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2024
8. Münchner Verkehrs- u. Tarifverbund (MVV) GmbH;
Änderung der Allgemeinverfügung für das 365 €-Ticket ab dem 01.01.2024
9. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Dachau;
Neuregelung des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Staatszuschuss für die Ausbildungsverkehre) - Erlass einer Allgemeinverfügung ab dem 01.01.2024
10. MVV-Regionalbus- und Schulbuslinien;
Neuregelung zur Preisgleitklausel in den Verkehrsverträgen

Tagesordnungspunkt 1

**Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Ziehen der zweijährigen Verlängerungsoption für die Regionalbuslinie 771
ab dem Jahresfahrplanwechsel 2026**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, nach dem präsentierten Leistungsangebot bzw. genannten Konditionen die zweijährige Verlängerungsoption für die Linie 771 ab dem Jahresfahrplan 2026 zu ziehen.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	11
Ja-Stimmen:	11
Nein-Stimmen:	0

(bei kurzzeitiger Abwesenheit eines Kreisrates)

Tagesordnungspunkt 2

**Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen für Neuausschreibungen der
Regionalbuslinien 708 und Linienbündel 723/725**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Vorabbekanntmachungen, unter Vorbehalt der Mitfinanzierung des Landkreises Freising, für die Neuausschreibungen der Verkehrsverträge ab Jahresfahrplan 2026

- über zehn Jahresfahrplanperioden nach dem präsentierten Leistungsangebot bzw. genannten Konditionen für die MVV-Regionalbuslinie 708 zu veröffentlichen.
- über sieben Jahresfahrplanperioden nach dem präsentierten Leistungsangebot bzw. genannten Konditionen für die MVV-Regionalbuslinienbündel 723/725 zu veröffentlichen.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Tagesordnungspunkt 3

**Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Neuausschreibung der Regionalbuslinie 693 ab dem Jahresfahrplanwechsel
2025**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Seitens der Verwaltung wird auf eine staatliche Förderung und einer Mitfinanzierung der weiteren Gebietskörperschaften hingewirkt.
3. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Neuausschreibung der Verkehrsverträge ab Jahresfahrplan 2025
 - unter der Voraussetzung, dass der Landkreis Freising und München die Ausschreibung der Linien ebenfalls beschließen,
 - über sechs Jahresfahrplanperioden nach dem präsentierten Leistungsangebot (Endpunkt der Linie Fröttmaning bzw. Garching-Hochbrück) und genannten Konditionen (abhängig von der staatlichen Förderung und den Beschlüssen aus den Landkreisen Freising und München) für die MVV-Regionalbuslinie 693 durchzuführen.
4. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Neuausschreibung der Verkehrsverträge ab Jahresfahrplan 2025

- nach dem heutigen Leistungsangebot auszuschreiben, sollten die Landkreise Freising, München und die Landeshauptstadt München in ihren Beschlüssen die Finanzierung des jeweiligen territorialen Anteils final ablehnen.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Tagesordnungspunkt 4

**Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Schülerbeförderung für das neue Gymnasium Röhrmoos - Neukonzeption
des Linienbündels 727/772**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. a) Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Vorabbekanntmachungen für die Neuausschreibungen der Verkehrsverträge ab Jahresfahrplan 2026 über acht Jahresfahrplanperioden nach dem präsentierten Leistungsangebot bzw. genannten Konditionen für die MVV-Regionalbuslinienbündel 727/772 zu veröffentlichen.
b) Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH beauftragt, einen neuen Vorschlag zu erstellen und insbesondere die Leistungsausweitungen zu kürzen, mit Ausnahme der Schülerverkehre. Diese angepasste Version soll zur Wahrung der Fristen im UVA & KA erneut beraten werden, um diesen anschließend final ausschreiben zu können.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	15
Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

Tagesordnungspunkt 5

**Regionaler MVV-Omnibusverkehr im Landkreis Dachau;
Aktueller Planungsstand und Veröffentlichung der Vorabbekanntmachungen
für Neuausschreibung der Regionalbuslinie 714 ab dem Jahresfahrplan-
wechsel 2026**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Seitens der Verwaltung wird auf eine staatliche Förderung und einer Mitfinanzierung der weiteren Gebietskörperschaften hingewirkt.
3. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Vorabbekanntmachungen für die Neuausschreibungen der Verkehrsverträge ab Jahresfahrplan 2026
 - über vier Jahresfahrplanperioden nach dem präsentierten Leistungsangebot bzw. genannten Konditionen für die MVV-Regionalbuslinie 714 zu veröffentlichen.
4. Die Linie 714 wird nur ausgeschrieben, wenn der Landkreis Aichach-Friedberg zusammen mit der Kreisstadt Aichach den territorialen Anteil der Linie übernimmt. Nach der einjährigen Vorabbekanntmachung wird im Zuge des konkreten Leistungsprogramms für das Wettbewerbsverfahren darüber spätestens im Herbst 2024 im zuständigen Ausschuss final zu entscheiden sein.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend: 14
Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0
(bei kurzzeitiger Abwesenheit eines Kreisrates)

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend: 15
Ja-Stimmen: 15
Nein-Stimmen: 0

Tagesordnungspunkt 6

**MVV-RufTaxi-Verkehr im Landkreis Dachau;
weitere Planung und Neukonzeption des landkreisweiten RufTaxi-Konzeptes**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Linien 7010, 7020, 7030, 7040, 7050, 7060, 7070, 7080 und 7090 nicht mehr auszuschreiben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, relevante und gut nachgefragte Relationen der RufTaxi-Linien bestmöglich in den Regionalbusverkehr zu integrieren.
4. Die Verwaltung wird für den Landkreis Dachau über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH ermächtigt, die Vorabbekanntmachungen für die Neuausschreibungen der Verkehrsverträge der Linien 7000 und 7100 ab Jahresfahrplan 2026 zu veröffentlichen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Fortführung der Linien 7000 und 7100 bis spätestens Herbst 2024 mögliche Optionen zu prüfen und konkrete Konzepte vorzulegen.
6. Nach der einjährigen Vorabbekanntmachung wird im Zuge des konkreten Leistungsprogramms für das Wettbewerbsverfahren über die Fortführung der RufTaxi-Linien 7000 und 7100 spätestens im Herbst 2024 im zuständigen Ausschuss final zu entscheiden sein.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend: 14
Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0
(bei kurzzeitiger Abwesenheit eines Kreisrates)

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend: 14
Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0
(bei kurzzeitiger Abwesenheit eines Kreisrates)

Tagesordnungspunkt 7

**Münchner Verkehrs- u. Tarifverbund (MVV) GmbH;
Verlängerung der Allgemeinverfügung zur Weiterführung des Deutschlandti-
ckets ab dem 01.01.2024**

Beschluss:

Der Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag:

1. Der Sachvortrag wird zur Kenntnis genommen.
2. Herr Landrat Stefan Löwl wird für den Landkreis Dachau unter der grundsätzlichen Bedingung, dass das Deutschlandticket vom 01.01.2024 bis einschließlich 30.04.2024 kostenneutral für den Kreishaushalt eingeführt wird, ermächtigt, eine entsprechende Allgemeine Vorschrift zur Verlängerung des Tarifangebots erlassen.

**Allgemeine Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹
des Landkreises Dachau
über die Festsetzung des Deutschlandtickets einschließlich Ermäßigungsticket als Höchsttarif bis zum 30. April 2024**

Hintergrund

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, das im Jahr 2023 erfolgreich eingeführte Deutschlandticket als digitales und deutschlandweit gültiges Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über das Jahr 2023 hinaus fortzuführen. Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des ÖPNV und stellt einen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar.

Mit der vergünstigten Version des Deutschlandtickets für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) wurde im Freistaat Bayern für diese Bevölkerungsgruppen ein attraktives tarifliches Angebot geschaffen. Das Ermäßigungsticket ist 20 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket reduziert. Diese weitergehende preisliche Reduktion wird vom Freistaat Bayern getragen.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets einschließlich des Ermäßigungstickets 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.

Um die Umsetzung des Deutschlandtickets im allgemeinen ÖPNV in seinem Zuständigkeitsgebiet zum 1. Januar 2024 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt der Landkreis Dachau eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Allgemeinverfügung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Dachau tätigen Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024, soweit nicht die Große Kreisstadt Dachau als vom Landkreis Dachau delegierte Aufgabenträgerin zuständig ist. Hierdurch werden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Dachau umgesetzt.

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Artikel 8 Absätze 1 und 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG in der zum 1. Januar 2024 gel-

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 Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

tenden Fassung) sowie Artikel 3 Absatz 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Landkreis Dachau 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 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. April 2024.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Nr. 2.4) öffentliche Personenverkehrsdienste des allgemeinen ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Nr. 8) 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 Nr. 2.2 anzuerkennen (im Folgenden Tarifierkennung oder Tarifierkennungspflicht).
- 2.2 Die Tarifierkennung im Sinne von Nr. 2.1 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. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet das Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; soweit vorhanden gelten diesbezüglich die entsprechenden Regelungen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen dem Verkehrsunternehmen und der jeweils zuständigen Behörde (gemeinwirtschaftliche Verkehre, dazu Nr. 3.1). Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket (vergleiche Beschlussfassung für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des Leipziger Modellansatzes in der jeweils geltenden Fassung (<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>)) teilzunehmen. Entsprechend sind die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben. Wenn durch die Fahrgeldzuteilungen aus dem Deutschlandticket kein Nachteilsausgleich in Anspruch genommen werden muss, ist der den Soll-Einnahmewert 2024 übersteigende Betrag entsprechend den Vorgaben eines unter Beteiligung der Betroffenen festzulegenden Systems zu verteilen. Konkretisierungen und ausführende Bestimmungen zum Leipziger Modellansatz und der Einnahmeverteilung sind entsprechend zu beachten. 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. 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.
- 2.3 Die Tarifierkennungspflicht im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet zudem die Beförderung von Studierenden, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden mit einem gültigen ermäßigten Deutschlandticket (Ermäßigungsticket) gemäß **Anlage 1**. Die Verkehrsunternehmen sind im Hinblick auf die Anerkennung des Ermäßigungstickets zudem berechtigt und verpflichtet, bei der bundesweiten Einnahmeverteilung wie folgt vorzugehen: Das Ermäßigungsticket ist bei der bundes-

weiten Einnahmeaufteilung mit dem regulären Preis des Deutschlandtickets ohne die ergänzende Ermäßigung in Bayern anzusetzen.

- 2.4 Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Landkreis Dachau, 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 (siehe hierzu aber Amtsblatt für den Landkreis Dachau Nr. 53 vom 15.12.2020 mit Verordnung des Landkreises Dachau zur Änderung der Verordnung zur Übertragung von Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf die Große Kreisstadt Dachau).

3. Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge; Abschluss von Umsetzungsvereinbarungen

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste), gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags einschließlich etwaiger Ergänzungen oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifierkennung nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifierkennungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Die Umsetzung der Tarifierkennung im Einzelnen, die Ermittlung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen sowie der erforderlichen Nachweisführung hierfür erfolgt auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter vollständiger Beachtung der Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift.

4. Ausgleichsleistungen

- 4.1 Die Verkehrsunternehmen haben nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile. Die finanziellen Nachteile ergeben sich dabei aus einer Gegenüberstellung der Situation mit Anerkennung des Deutschlandtickets (Mit-Fall) und der Situation mit Anwendung der bis dahin geltenden Tarife (Ohne-Fall) unter Berücksichtigung sämtlicher hiermit jeweils verbundenen positiven und negativen Effekte. Bei der Gegenüberstellung sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten; die Einzelheiten sind bei Bedarf im Rahmen des jeweils zugrundeliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung nach diesen Grundsätzen zu regeln. In Bezug auf die Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen gelten die Nrn. 5.4.1 bis 5.4.6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024.

Für neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte in den Monaten Januar 2019 bis April 2019 ermittelt werden können, ist zur Ermittlung der Soll-Einnahmen ausnahmsweise die Nutzung von entsprechenden Ist-Daten des Jahres 2022 zulässig. Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden. Eine Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen im Verhältnis zu der Veränderung der Betriebsleistungen für die Monate Januar 2024 bis April 2024 gegenüber dem Referenzzeitraum des Kalenderjahres 2019 nach Nr. 5.4.1.1 Satz 8 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 erfolgt nicht, soweit bei der Ermittlung der Soll-Einnahmen die Betriebsleistungsveränderung durch die Nutzung von entsprechenden Ist-Daten aus dem Referenzzeitraum des Jahres 2022 oder Prognosedaten bereits berücksichtigt ist.

Dies gilt gleichermaßen auch für das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket; dieses ist im ersten Schritt bei der Ermittlung der Höhe der Ausgleichsleistungen wie das reguläre Deutschlandticket zu berücksichtigen. Im zweiten Schritt ist eine gesonderte Darstellung der Höhe der zusätzlichen Ausgleichsleistungen für die Ermäßigungstickets nach Maßgabe von Nr. 4.1.7 erforderlich.

- 4.1.1 Bezüglich der im Ohne-Fall (siehe Nr. 4.1) bis einschließlich des Jahres 2023 gewährten Ausgleichsleistungen auf Grundlage des § 45a PBefG war zur Vermeidung von Verwerfungen im Zusammenhang mit der Tarifierkennung des Deutschlandtickets eine entsprechende Erklärung zum Verfahren der Berechnung der Ausgleichsleistungen erforderlich.

Das BayÖPNVG wurde mit Gesetz vom 24. Juli 2023 angepasst. Der Ausgleich nach § 45a PBefG wird durch eine landesgesetzliche Regelung ersetzt. Verkehrsunternehmen erhalten für Linienverkehre mit einer Genehmigung, deren Laufzeit bis spätestens zum 30. September 2024 beginnt, während der gesamten Laufzeit dieser Genehmigung Leistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift. Für Linienverkehre mit einer Genehmigung, deren Laufzeit zwischen dem 1. Oktober 2024 und dem 31. Dezember 2024 beginnt, erhalten sie diese Leistungen längstens bis zum 31. Juli 2033.

Diese allgemeine Vorschrift umfasst insoweit mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung am 1. Januar 2024 auch die Ausgleichsleistungen in der Höhe des Betrages, der sich bei entsprechender Anwendung des Verfahrens zur Berechnung nach Satz 1 ergibt. Der Ausgleichsanspruch des Unternehmers endet mit Ablauf der Liniengenehmigungen. Der Ausgleich wird bei Änderungen des Angebots entsprechend wertanteilig angepasst. Die zum Ausgleich der weggefallenen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG gewährten Beträge sind gesondert auszuweisen. Näheres hierzu regelt Nr. 5.5.3.

Die Höhe der zum Ausgleich der weggefallenen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG gewährten Beträge wird dabei pauschaliert auf der Grundlage der Ausgleichshöhe im Jahr 2019 ermittelt und ersetzt diese Ausgleichsleistungen. Auf Basis einer ersten Prognose einer linien- bzw. linienbündelscharfen Zuordnung der § 45a PBefG-Ausgleichsleistungen aus dem Jahr 2019 beantragt der Auftragnehmer über das DTBY-Portal bei dem Auftraggeber bis zum 1. März 2024 eine Vorauszahlung von 50 Prozent der Ausgleichsleistungen für das Jahr 2024. Diese Zuordnung erfolgt entsprechend dem in **Anlage 3** beschriebenen Verfahren. Bis zum 1. September 2024 erfolgt die Berechnung der linien- bzw. linienbündelscharfen Zuordnung der § 45a PBefG-Ausgleichsleistungen im Jahr 2019 durch den Auftragnehmer und beantragt auf dieser Grundlage die zweite Vorauszahlung in Höhe von 50%.

Im Fall wesentlicher Änderungen im Linienangebot oder neuer Verkehre im Zeitraum von 2020 bis 2022 beantragt der Auftragnehmer die Vorauszahlungen auf Grundlage der im Jahr 2022 beschiedenen Ausgleichshöhe. Hierfür stellt der Auftragnehmer dem Auftraggeber eine valide und nachvollziehbare Berechnung als Grundlage zur Verfügung. Der Auftraggeber prüft diese Berechnung zusammen mit der zuständigen Regierung, insbesondere unter Rückgriff auf die Zahl der Auszubildenden und Schülerinnen und Schüler.

Für wesentliche Änderungen im Linienangebot sowie neue Verkehre in den Jahren 2023 oder 2024 bildet eine valide und nachvollziehbare, vom Aufgabenträger und der Regierung geprüfte und bestätigte Berechnung

des Unternehmens die Grundlage des Ausgleichs. Diese greift insbesondere auf die Zahl der Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Bestands-sicherung zurück.

Werden während der Gültigkeit dieser allgemeinen Vorschrift wesentliche Veränderungen des Linienangebotes festgestellt, werden die pauschalier-ten Ausgleichsleistungen wertanteilig angepasst. Die Höhe der Aus-gleichsleistungen verringert sich bei Auslaufen einzelner Liniengenehmi-gungen entsprechend den Wertanteilen der jeweiligen Linien.

Einzelheiten regelt **Anlage 3** zu dieser allgemeinen Vorschrift.

Wesentliche Änderungen werden in der nächsten Auszahlung berücksich-tigt. Erforderlichenfalls erfolgt nach Ende der Genehmigungslaufzeit oder der Gültigkeit dieser allgemeinen Vorschrift eine Korrektur; die Regelun-gen nach Nr. 4.3.4 finden entsprechend Anwendung.

- 4.1.2 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unbe-rührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvor-gaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Landkreises Dachau (zum Beispiel aktuell für das 365-Euro-Ticket) oder Dritter, die für das Verkehrs-unternehmen Geltung beanspruchen. Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben im Rahmen verschiedener all-gemeiner Vorschriften, ist sicherzustellen, dass Ausgleichsleistungen für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt werden. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvor-gaben und die hierfür gewährten Ausgleichsleistungen im Rahmen der Nach-weisführung (dazu Nr. 5) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.
- 4.1.3 Der Landkreis Dachau kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Aus-gleichsregelungen treffen.
- 4.1.4 Die Höhe der Ausgleichsleistungen für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßi-gungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 5.4.1.2 Satz 1 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 anzusetzenden Fahrgeldeinnah-men und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßi-gungstickets.
- 4.2 Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unbe-rührt.
- 4.3 Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Artikel 3 Absatz 2, Arti-kel 4 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit dem Anhang der Verord-nung (EG) Nr. 1370/2007. Diesbezüglich gilt:
 - 4.3.1 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 Tarif-pflicht 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 vorzunehmen. Bei den Auswirkungen auf die Einnahmen erfolgt eine Gegenüberstellung der Diffe-renz des Mit-Falls und des Ohne-Falls entsprechend Nr. 4.1. Weitergehende Auswirkungen auf die Einnahmen können berücksichtigt werden, soweit diese im Einzelfall nachweisbar sind. Die Auswirkungen auf die Kosten (Ausgaben) richten sich ebenfalls nach Nr. 4.1.
 - 4.3.2 Die Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienst-leistungsauftrags umgesetzt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Erforder-nis einer Trennungsrechnung gemäß Nr. 5 sowie die Gewährleistung eines An-reizes gemäß Nr. 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Im Hin-blick auf die Vermeidung einer Überkompensation gilt Nr. 4.3.4; die Umsetzung ist im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewährleis-ten.

- 4.3.3 Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren werden die Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wie folgt gewährleistet:
- Die Vorgaben zur Trennungsrechnung gemäß Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind einzuhalten.
 - Im Hinblick auf den angemessenen Gewinn nach Nr. 6 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt Nr. 4.3.4.
- 4.3.4 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 Nr. 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 Tarifanerkennung des Deutschlandtickets nicht übersteigen; sie ist begrenzt auf die Höhe, bei der ein angemessener Gewinn vom Umsatz für die zugrundeliegenden Verkehrsdienste erreicht wird. Ein höherer Gewinn kann im Einzelfall als angemessen akzeptiert werden, wenn die Verkehrsdienste in einem europaweit bekanntgemachten Vergabeverfahren mit mehreren Bietern vergeben wurde und das Verkehrsunternehmen nachweist, dass es über die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, ohne Betrachtung der Corona-geprägten Jahre 2020 bis 2022, eine höhere Umsatzrendite mit den zugrundeliegenden Verkehrsdiensten erzielt hat. 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. Bei der Ermittlung des angemessenen Gewinns in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind Kosten nur maximal in der Höhe berücksichtigungsfähig, die sich aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ergibt. Bei Bedarf können restriktivere Regelungen für den Einzelfall getroffen werden. Änderungen beim Angebot und Angebotsunterbrechungen sind entsprechend Nr. 4.1 angemessen zu berücksichtigen. Die Berechnung einschließlich der Datengrundlagen müssen einer Überprüfung durch den Landkreis Dachau oder dessen Beauftragten zugänglich gemacht werden (vgl. Nr. 5.8). 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 entsprechend Nr. 4.3.1 differenziert nach gemeinwirtschaftlichen Verkehren und eigenwirtschaftlichen Verkehren zum 31. Januar 2026 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 bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder jeden eigenwirtschaftlichen Verkehr von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer zu bestätigen; betreibt das Verkehrsunternehmen im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift mehrere eigenwirtschaftliche Verkehre können die Nachweise gesamthaft hierfür erbracht werden. 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.

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, jeweils bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle selbst oder im Namen des Verkehrsunternehmens erfolgten Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des ermäßigten Deutschlandtickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, unmittelbar an die in Nr. 6.3 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 benann-

te Clearingstelle zu melden. Die Verkehrsunternehmen werden verpflichtet, die selbst oder im Namen des Verkehrsunternehmens erfolgten Verkäufe der übrigen Fahrausweise bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats unmittelbar an die in Nr. 6.3 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 benannte Clearingstelle zu melden. Die Verkehrsunternehmen werden verpflichtet, die vorläufigen Soll-Einnahmen inklusive tariflicher Fortschreibung gemäß Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 an die in Nr. 6.3 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 benannte Clearingstelle einmalig monatsscharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024 zu melden. Die Meldung muss den von technischen Voraussetzungen entsprechen, die von der in Nr. 6.3 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 benannten Clearingstelle vorgegeben werden. (<https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html>). Der Landkreis Dachau erhält eine Abschrift der Meldung.

- 5.3 Für die Antragstellung des Landkreises Dachau beim Freistaat Bayern am 30. September 2024 sind von den Verkehrsunternehmen bis zum 14. August 2024 vorzulegen:
- Berechnungen oder eine Prognose der Höhe der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen entsprechend den im DTBY Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode;
 - Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen entsprechend den im DTBY Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode sowie weitere begründete Unterlagen; sofern entsprechende Daten von der Verbundorganisation nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen entsprechende Prognosen und begründende Daten selbst vorzulegen;
 - Prognose der Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets entsprechend den im DTBY Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden;
 - Prognose der tariflichen Mindereinnahmen durch das Ermäßigungsticket entsprechend den im DTBY Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden.
- 5.4 Vorzulegen sind vorläufig mit dem bis dahin letztverfügbaren Stand bis zum 31. März 2025 (für den Nachweis des Landkreises Dachau gegenüber dem Freistaat Bayern bis zum 30. Juni 2025) die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise:
- die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket darzustellen;
Auf Anforderung sind die jeweils zugrundeliegenden Daten und Berechnungen offenzulegen.
- 5.5 Vorzulegen sind endgültig bis zum 31. Januar 2026 (für den Nachweis des Landkreises Dachau gegenüber dem Freistaat Bayern bis zum 31. März 2026) die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise. Auf Anforderung sind die zugrundeliegenden Daten und Berechnungen offenzulegen. Soweit bezogen auf die Vorlage der endgültigen Daten und Nachweise das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung

maßgeblich ist, dies jedoch zum 31. Januar 2026 noch nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung (jedoch nicht älter als einen Monat) zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet ungeachtet der Pflicht zum Nachreichen von Testaten nicht statt.

- 5.5.1 Für den Referenzzeitraum von Januar 2019 bis April 2019 sind die nachfolgenden Daten und Nachweise vorzulegen:
- die Fahrgeldeinnahmen in diesem Zeitraum für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarife), in dem das Verkehrsunternehmen tätig ist;
 - die für den jeweiligen Monat dem Verkehrsunternehmen zugeordneten Fahrausweise und Erlöse differenziert nach der jeweiligen Kartenart und Preisstufe sowie die Höhe des Tarifs. Zusätzlich anzugeben ist der Umfang der Betriebsleistungen im Referenzzeitraum von Januar 2019 bis April 2019 in Soll-Fahrplan-Kilometern;
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar 2019 bis April 2019 und die Einnahmenaufteilung sowohl für die hochgerechneten als auch für die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen; hinzuzufügen sind auch betragsmäßige Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen.
- 5.5.2 Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar 2024 bis April 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen sind vorzulegen:
- für die im Referenzzeitraum (Nr. 5.5.1) bestehenden Kartenarten und Preisstufen die jeweilige Höhe des Tarifs;
 - soweit sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen lassen oder es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote handelt: die mittels der aus der Berechnung nach Nr. 5.5.1.1 Satz 1 der Muster-Richtlinien Deutschland 2024 abgeleiteten durchschnittlichen prozentualen Tarifierpassung hochgerechneten Höhe des jeweiligen rechnerischen Tarifs;
 - die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im April 2023 und im Januar 2025;
 - der Umfang der Betriebsleistungen in Soll-Fahrzeug-, Wagen-, bzw. Zug-Kilometern für die Zeit von Januar 2024 bis April 2024 und das Verhältnis zum Referenzzeitraum des Kalenderjahres 2019.
- 5.5.3 Zur Ermittlung und Prüfung der Höhe der Ausgleichsleistungen sind bezogen auf den Zeitraum von Januar 2024 bis April 2024 vorzulegen:
- die ermittelten anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar 2024 bis April 2024;
 - die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen;
 - Bestätigung der Verbundorganisationen zum Ergebnis der Einnahmenaufteilung; auf Anforderung sind diese auch für die Vorjahre vorzulegen;
 - die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt; auf Anforderung sind diese auch für die Vorjahre vorzulegen;
 - Nachweise über die erzielten Einnahmen und Erlöse sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen einschließlich der Zuordnung zum jeweils für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder den eigenwirtschaftlichen Verkehr maßgeblichen Zuständigkeitsgebiet für die Monate Januar 2024 bis April 2024; sollte der Nachweis nicht fristgerecht vorliegen, ist zunächst eine vorläufige Bescheinigung des jeweiligen Verbundes über die Einnahmenezuschreibung beizubringen; der Nachweis ist in diesem Fall schnellstmöglich nachzureichen;
 - soweit Nr. 5.4.1.1 Satz 6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 (Tarifdeckel) Anwendung findet, ist eine transparente Überleitungsrechnung der Soll- und Ist-Einnahmen vorzulegen;
 - die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind ge-

- trennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen;
- Nachweise über die im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets entstandenen (Mehr-)Kosten, soweit diese nach Maßgabe der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 ausgeglichen werden;
 - Nachweise über die im Zusammenhang mit der Anerkennung des Ermäßigungstickets entstandenen (Mehr-)Kosten, soweit diese ausgeglichen werden;
 - Nachweise über positive oder negative Effekte hinsichtlich der Ausgleichszahlungen auf Grundlage der §§ 228 ff. SGB IX;
 - Nachweise über Minderungen anderer Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften;
 - Nachweise über positive und negative Effekte für das Verkehrsunternehmen in Bezug auf Vertriebsprovisionen, die sich aus der Anerkennung des Deutschlandtickets für die Monate Januar 2024 bis April 2024 ergeben;
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen über die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen oder Einsparungen von Vertriebsprovisionen.
- 5.5.4 Zur Ermittlung und Prüfung der Höhe der Ausgleichsleistungen sind bezogen auf die gesamte Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder die gesamte Laufzeit der einem eigenwirtschaftlichen Verkehr zugrundeliegenden Liniengenehmigungen vorzulegen:
- vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen verkauften Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und allen Kartenarten und Preisstufen einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet;
 - vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen erzielten Fahrgelderlöse differenziert nach Kalendermonaten und allen Kartenarten und Preisstufen einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Verkehrsunternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen;
 - vollständige Angaben zur jeweiligen Ergiebigkeit (Euro je Personenkilometer und Tarifsorte) und Verkehrsleistung (Reiseweiten, Gesamtnachfrage in Personen und Personenkilometern), soweit diese Daten im Rahmen der jeweiligen Einnahmenaufteilung zu Grunde gelegt werden;
 - Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich der hierfür gewährten Ausgleichsleistungen; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des Deutschlandtickets und den hierfür gewährten Ausgleichsleistungen nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist;
 - Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Nr. 4.3.4 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten;
 - Bestätigung der Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.
- 5.6 Der Landkreis Dachau kann vom Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024 oder insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Nrn. 5.2 bis 5.5 genannten sowie 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.
- 5.7 Die Darlegungs- und Nachweisführung erfolgt bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsmitteln unter Beachtung der vorstehenden Grundsätze auf Basis des jeweils gelten-

den öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der dortigen Regelungen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren können in der Umsetzungsvereinbarung ergänzende Regelungen zur Darlegungs- und Nachweisführung getroffen werden. Im Einzelfall können bei Bedarf Abweichungen oder Konkretisierungen zu den im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Nachweispflichten geregelt werden.

- 5.8 Der Landkreis Dachau 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.
- 5.9 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. 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 Landkreis Dachau 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 oder der Umsetzvereinbarung nichts Abweichendes geregelt wird, gewährt die zuständige Behörde dem Verkehrsunternehmen auf Antrag Abschlagszahlungen gemäß Nr. 6.2.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2024 bis April 2024 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von 50 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 29. Februar 2024 über das DTBY Portal zu stellen. Der Betreiber des Online-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.3 Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nrn. 6.1 und 6.2 gewährt der Aufgabenträger Landkreis Dachau Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Ermäßigungsticket wie folgt: Jeweils zum 15. des auf die Gültigkeit des jeweils ausgegebenen Tickets folgenden Monats können Abschlagszahlungen über das DTBY Portal beantragt werden. Hierzu ist dort die Anzahl der jeweils ausgegebenen, gültigen Ermäßigungstickets zu melden. Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldeten verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. Das Verkehrsunternehmen kann sich zu der Antragsstellung auch eines Dienstleisters bedienen. Der Betreiber des Online-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.4 Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach den Nrn. 6.1 und 6.3. Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen und zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

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

- 7.1 Der Landkreis Dachau ist über die auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Artikel 7 Absatz 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 Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

- 7.2 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.

8. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

- 8.1 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.
- 8.2 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 30. April 2024 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2024 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). Die allgemeine Vorschrift kann durch Änderungs-Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder aufgehoben werden. Die allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets kann insbesondere dann außer Kraft gesetzt werden, wenn keine ausreichende Finanzierung des Deutschlandtickets mehr sichergestellt ist, um die auf Basis der Allgemeinverfügung bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Dachau, 15. Dezember 2023

Stefan Löwl
Landrat

Anlagen

- Anlage 1 Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistenden (Ermäßigungsticket)
- Anlage 2 Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln vom 16. November 2023 (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2024)
- Anlage 3 Verfahren der Ermittlung der Höhe des bestandssichernden Betrages je Verkehrsunternehmen und Aufteilung auf den jeweiligen Aufgabenträger in Nachfolge des Ausgleichs nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes

Anlage 1: Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) ab dem 1. Januar 2024

Vorbemerkung:

Änderungen gegenüber Stand vom 07. Juli 2023 – folgende Regelungen, die sich auf die Einführungsphase beziehen, wurden gestrichen:

- Startzeitpunkt (eh. Ziff. 4)
- Besondere Bestimmungen zur Bezugsberechtigung für Studierende, Ende der Bezugsberechtigung (eh. Ziff. 6.2)
- Möglichkeit der erstmaligen Prüfung der Berechtigung innerhalb von 3 Monaten (eh. Ziff. 7.1 und 7.2, Satz 2)
- Ausgleich bei nachträglich durchgeführten Berechtigungsprüfungen (eh. Ziff. 7.3, Absatz 2)
- Erstattung gegenüber Berechtigten in der Einführungsphase (eh. Ziff. 7.4)

1 Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets

Für das Ermäßigungsticket gelten die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (vgl. Anlage 1). Dies umfasst insbesondere die monatliche Kündbarkeit und den digitalen Vertrieb.

2 Definition Ermäßigungsticket

Das Ermäßigungsticket als Tarifangebot für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern ist eine beim Erwerb rabattierte Version des Deutschlandtickets. Das Ermäßigungsticket ist um 20 Euro gegenüber dem regulären Deutschlandticket rabattiert. Der Ermäßigungsbetrag wird vom Freistaat Bayern finanziert.

3 Berechtigtenkreis

3.1 Folgende Gruppen sind zum Erwerb des Ermäßigungstickets berechtigt:

- a) Auszubildende (zur Definition siehe 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe 3.4).

3.2 Als Auszubildende werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz (BBiG) und vergleichbare Fälle. Dies umfasst Menschen mit Behinderung und Menschen, die von einer Behinderung bedroht sind, die eine Ausbildung im Rahmen eines Berufsbildungswerkes absolvieren. Den Auszubildenden mit Vertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind vergleichbar die Teilnehmenden an Vorschaltmaßnahmen der arbeitsweltbezogenen Jugendsozialarbeit in Jugendwerkstätten in Vorbereitung auf eine Ausbildung.

- Schülerinnen und Schüler an einer Berufsschule/-fachschule gemäß Art. 11, 13 Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG). Dem vergleichbar sind Schülerinnen und Schüler am Lehrgang geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten nach der Lehrgangsordnung für staatlich geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (in Verbindung mit Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften beziehungsweise Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).
- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LlbG).

Auszubildende neuer Ausbildungsrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Auszubildende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Für die örtliche Berechtigung muss der gemeldete Hauptwohnsitz oder der Schulort in Bayern liegen.

3.3 Als Studierende werden definiert:

Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2 und 3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG)

- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Sätze 1 bis 3 BayHIG
- Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene III in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LlbG und vergleichbare Studierende, welche die Qualifikation für eine Fachlaufbahn außerhalb eines Beamtenverhältnisses erwerben (zum Beispiel Studierende im Sinne des Art. 17 Abs. 1 Satz 2 Gesetz über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

Studierende neuer Einrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Studierende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Maßgeblich für den Erwerb ist der Studienort in Bayern.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz in Bayern an den am gemeinsamen Semesterticket beteiligten Hochschulen den Erwerb des Ermäßigungstickets ermöglichen, wenn alle der im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht in Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch bayerische Kommunen.

- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

3.4 Als Freiwilligendienstleistende gelten:

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz über den Bundesfreiwilligendienst und
- Freiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr, et cetera)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz oder Dienstort in Bayern.

4 Zeitliche Berechtigung zum Neubezug

Ein Neubezug des Ermäßigungstickets (durch Neuabschluss bzw. Wiederaufleben eines Abo-Vertrags) ist, solange keine taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets gegeben ist, für all jene gesamten Monatszeiträume möglich, in denen mindestens zehn Kalendertage im nachgewiesenen Berechtigungszeitraum (Semester, Ausbildungsjahr, Dienstzeitraum etc.) liegen.

5 Besondere Bestimmungen zur Bezugsberechtigung für Studierende

Der Gesamtpreis für das Ermäßigungsticket inklusive des geleisteten Beitrages für ein vor Ort bestehendes solidarisches Semesterticket (sofern vorhanden) liegt 20 Euro unter dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets. Beim Erwerb durch Studierende, deren Studierendenwerk für sie ein verpflichtendes solidarisches Semesterticket vereinbart hat, ist von den Vertriebsstellen des Ermäßigungstickets (z.B. Verkehrsunternehmen bzw. sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie z. B. Verbundorganisationen oder Vertriebsdienstleister) der durch den Studierenden geleistete Solidarbeitrag für ein Semesterticket mit einem Sechstel beim Bezugspreis des Ermäßigungstickets monatlich anzurechnen.

6 Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

6.1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach spätestens nach Ablauf von jeweils 12 Monaten durch ein geeignetes Verfahren durch die Vertriebsstelle des Ermäßigungstickets zu prüfen. Die Berechtigungsprüfung soll auch unterjährig durchgeführt werden können; das Prüfungsergebnis gilt jeweils für 12 Monate, maximal jedoch bis zum Ablauf der Ausbildungs-/Dienstzeit. Die Vertriebsstelle kann auch kürzere Fristen vorsehen. Hierbei ist primär ein vom Freistaat Bayern bereitgestelltes, einheitliches Formular als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert.

6.2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach mindestens zu Beginn jedes Semesters zu prüfen. Hierbei sollte ein elektronischer

Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule (sogenanntes „Shibboleth-Verfahren“) genutzt werden. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert. Für Trimester gilt sinngemäß dasselbe wie für Semester.

6.3 Behandlung von Ermäßigungstickets im Ausgleichsverfahren

Wenn die Vertriebsstelle die Kriterien der Berechtigungsprüfung gemäß Ziffer 6.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Ziffer 6.2 bei Studierenden sowie die im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definierten Kriterien eingehalten hat, werden vom Freistaat Bayern auch ohne gültigen Berechtigungsnachweis ausgegebene Ermäßigungstickets im Rahmen des Ausgleichsanspruchs akzeptiert.

Ergibt eine nachträglich durchgeführte Berechtigungsprüfung, dass im bereits vergangenen Bezugszeitraum keine Berechtigung für einen Erwerb des Ermäßigungstickets bestand, dann muss die Vertriebsstelle das Abonnement entweder als reguläres Deutschlandticket ohne Ermäßigung fortführen und den hierfür jeweils aktuell geltenden monatlichen Preis erheben, oder das Abonnement kündigen.

Anhang: Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

Anhang zur Anlage 1 – Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ab 1. Januar 2024

Vorbemerkung:

Änderungen gegenüber Stand vom 07. Juli 2023 - Folgende Regelungen wurden angepasst:

- Ergänzung der IHK und HWK zur Bestätigung des Nachweisformulars (Ziff. 1.1)
- Alternative Nachweisverfahren bei Auszubildenden neben Schnittstelle zu Arbeitgeber (Jobticket) oder Ausbildungsdatenbanken nur bei erstmaliger Bestellung möglich (Ziff. 1.2 c)
- Einführung der stufenweisen Erhöhung der Prüfquote ab 1. Februar 2024. (Ziff. 3)

1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Ziffer 6.1 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (1.1) und alternative Verfahren (1.2) konkretisiert.

1.1 Regelverfahren

Auszubildende und Freiwilligendienstleistende müssen eine Bestätigung durch die Schule, Dienststelle (bei Beamtenanwärterinnen und -anwärtern) oder den Träger des Freiwilligendienstes vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als zwei Monate zurückliegen darf. Hierbei ist das einheitliche Formular, welches vom Freistaat Bayern zum Download auf einer Webseite (<https://bahnland-bayern.de/de/ermaessigungsticket>) und bei den Vertriebsstellen zur Verfügung gestellt wird, als Berechtigungsnachweis zu nutzen.

Auf dem Formular ist festgehalten, dass 14 Tage Vorbestellfrist gelten. Alle in diesem Sinne rechtzeitig eingehenden Bestellungen sollen daher fristgerecht bearbeitet werden. Ein schnelleres Abwickeln der Bestellung ist gleichwohl möglich.

Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der beruflichen Schulen, Dienststellen und Freiwilligendienst-Träger zur Verfügung gestellt. Diese wird vor Beginn des jeweiligen Ausbildungsjahres und, soweit Schulen, Dienststellen oder Träger wegfallen oder neu hinzukommen, aktualisiert.

Wenn Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis mit einem Ausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind, aber generell keine Berufsschule besuchen, kann in diesem Fall anstelle der Bildungseinrichtung die zuständige Industrie- und Handelskammer bzw. Handwerkskammer die Berechtigung prüfen und das Formular bestätigen.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden. Dabei sind folgende Prüfmerkmale relevant:

- von der Bildungseinrichtung (bzw. Dienststelle für Beamtenanwärter/innen oder Träger für Freiwilligendienstleistende) unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer zum Berechtigungskreis des Ermäßigungstickets zählt,
- Lage der Bildungseinrichtung (bzw. Dienststelle/Dienstort für Beamtenanwärter/innen und Freiwilligendienstleistende) in Bayern oder Lage des Hauptwohnsitzes (so wie vom Ticketnutzer angegeben) in Bayern, Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate,

- voraussichtliches Ausbildungs-/Dienstende (wie von Schule/Dienststelle/Träger angegeben): Falls es weniger als 12 Monate in der Zukunft liegt, ist dieses Enddatum als Auslaufdatum des Abonnements zu übernehmen. Dabei soll die Abolauzeit auf ganze Monate aufgerundet werden.

1.2 Alternative Verfahren

Als Alternativen zur Berechtigungsprüfung gemäß dem Regelverfahren können die Vertriebsstellen weitere Verfahren einsetzen. Diese sind mit dem Freistaat vorher abzustimmen:

- a) Nutzung bestehender Schnittstellen zu den Arbeitgebern, z.B. über Jobticket-Portale. Hierüber könnten Arbeitgeber die Berechtigung sowie Ausbildungsdauer bestätigen, ohne dass Schulen/Dienststellen tätig werden müssen.
- b) Nutzung bestehender Schnittstellen zu Auszubildenden-Datenbanken der Ausbildungskammern, die über eine datenschutzkonforme Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum eines Ausbildungsverhältnisses zulassen, z.B. „AzubiCard“.
- c) Die Nutzung anderer geeigneter Nachweise ist hilfsweise bei erstmaliger Bestellung gestattet, wenn anders keine fristgerechte Umsetzung des Verkaufs an Auszubildende und Freiwilligendienstleistende möglich wird. Bei jeder erneuten Berechtigungsprüfung kann der Nachweis dann nur noch über die Verfahren nach Ziffer 1.1, 1.2 a) und 1.2 b) erfolgen. Darauf ist bereits bei der Erstbestellung durch den Vertriebspartner hinzuweisen.

1.3 Verfahren bei Anspruch auf Schulwegkostenfreiheit

Bei Auszubildenden, die als Berufsschüler/innen unter die Schulwegkostenfreiheit nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) fallen, genügt die Ticketbestellung durch den zuständigen Träger der Schülerbeförderung als Berechtigungsnachweis. Eine zusätzliche Überprüfung mit dem Nachweisformular nach Ziffer 1.1 ist nicht erforderlich.

2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigungsprüfung für Studierende regelt Ziffer 6.2 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (2.1) und alternative Verfahren (2.2) konkretisiert.

Bei krummen Semesterdauern bzw. bei tagesgenauem Abostart (falls dieser künftig eingeführt wird) soll die Abolauzeit am Semesterende auf ganze Monate aufgerundet werden.

2.1 Regelverfahren

Bei der Berechtigungsprüfung ist ein geeignetes elektronisches Verfahren mit Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule beim Vertrieb des Tickets anzuwenden. Hierbei sollte nach Möglichkeit das Shibboleth-Verfahren genutzt werden.

2.2 Alternative Verfahren

Neben dem Shibboleth-Verfahren können auch bestehende, alternative Datenschnittstellen vor Ort genutzt werden, wenn diese ebenfalls aktuell gepflegt sind und dazu geeignet sind, bei Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum einer Immatrikulation zu erzeugen.

Nur Studierende an bayerischen Hochschulen, die weder das Shibboleth-Verfahren noch andere Datenschnittstellen zu den Vertriebsstellen bereitstellen können, können das Ermäßigungsticket durch Vorlage des Berechtigungsnachweises im Online-Verkauf entsprechend des Verfahrens bei den Auszubildenden gemäß Ziffer 1.1 bzw. 1.2 erwerben. Hierzu muss die Hochschule das bayernweit einheitliche Berechtigungsformular manuell abstempeln und unterschreiben und somit die Immatrikulation des Studierenden bestätigen. Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der betroffenen Hochschulen zur Verfügung gestellt. Diese wird jeweils vor Semesterbeginn aktualisiert.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale kumulativ relevant:

- von der Hochschule unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer im angefragten Semester/Trimester ordnungsgemäß eingeschrieben ist,
- Lage der Hochschule (Studienort) in Bayern, oder Hauptwohnsitz in Bayern und Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Ziffer 3.3 der Anlage 1,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate.

2.3 Übergangsregelung

Für die Einführungsphase, in der Regel bis zum Ende des Wintersemesters 2023/24, ist die Anwendung weiterer geeigneter Verfahren der Berechtigungsprüfung über die alternativen Verfahren gemäß Ziffer 2.2 hinaus möglich, wenn nicht rechtzeitig die Anbindung für das Shibboleth-Verfahren abgeschlossen werden kann.

Hierbei ist ein den alternativen Verfahren entsprechendes, geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise anzuwenden (vgl. Ziffer 2.2).

3 Prüfung der Berechtigungsnachweise

Bei Verkäufen des Ermäßigungstickets ist, falls die Personalkapazität dies erfordert, eine stichprobenartige Prüfung der Nachweise für die Berechtigung ausreichend. Die Stichprobe muss bis 31. Januar 2024 mindestens 15 Prozent und bis 30. April 2024 mindestens 30 Prozent der pro Kalenderwoche hochgeladenen beziehungsweise eingereichten Berechtigungen betragen. Um die Prüfquote feststellen zu können, sollte das Prüfergebnis (ja/nein/ungeprüft) in geeigneter Form dokumentiert werden.

4 Datenschutz

Die Berechtigungsnachweise sollen für zwei Jahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

Anlage 2: Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 aus Bundes- und Landesmitteln

vom 16. November 2023

I. Hinweise und Erläuterungen

Die nachfolgenden Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 06.11.2023 erstellt, dass die in 2023 und 2024 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 6 Mrd. Euro ausgeglichen wird. Dabei soll sichergestellt werden, dass die nach Maßgabe der Musterrichtlinien ermittelten Ausgleichsbeträge in voller Höhe ausgeglichen werden und eine mögliche Finanzierungslücke über eine moderate Anhebung des Preises des Deutschlandtickets und die Gewinnung weiterer Kundinnen und Kunden geschlossen wird.

Die Musterrichtlinien regeln den Ausgleich für das gesamte Jahr 2024, um den Beteiligten Sicherheit in Bezug auf die Ausgleichsparameter zu geben. Auf dieser Grundlage besteht auch eine gesicherte Gesamtfinanzierung für den Zeitraum vom 1. Januar bis mindestens zum 30. April 2024 bei einem Preis des Deutschlandtickets von 49 Euro pro Monat. Daher wird den Aufgabenträgern empfohlen, ihre Umsetzungsregelungen vorerst bis Ende April zu befristen, da bis zu diesem Zeitpunkt auch Klarheit über mögliche Preisanpassungen beim Deutschlandticket besteht.

Auch für den Ausgleich für 2024 ist es erforderlich und sachgerecht, die Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums der Geltung des Deutschlandtickets des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden.

Bei den Muster-Richtlinien wurden im Vergleich zum Jahr 2023 folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Auch für den Fall, dass die Länder von der Möglichkeit Gebrauch machen, die übergangsweise Anwendung des Deutschlandtickettarifes bis zur Umsetzung durch die zuständigen Aufgabenträger landesrechtlich durch eine Tarifvorgabe sicherzustellen, erfolgt der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der von Bund und Ländern bereitgestellten Finanzierungsmittel für das Deutschlandticket und der erlassenen Landesregelungen zur Tarifvorgabe des Deutschlandtickettarifs kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 1. Januar 2024 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte. Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften müsste zeitnah, spätestens aber bis zum 31. März 2024 erfolgen.
2. Bei der Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen 2019 von 2023 auf 2024 werden Tarifierhöhungen von 2023 auf 2024 im Altsortiment nur bis zu einer Höhe von 8 Prozent beim Ausgleich anerkannt. Dafür müssen auch bei einer Tarifierhöhung im Altsortiment von über 8 Prozent die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für den Ausgleich nur so in den Ausgleich eingestellt werden, als wäre der Tarif nur um 8 Prozent erhöht worden.

3. Die bisherige Regelung zum Ausgleich der Minderung der Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen bewirkte auch einen Ausgleich dafür, dass individuelle Vomhundertsätze im Vergleich zum Jahr 2019 nicht mehr nachgewiesen werden konnten. Grund hierfür war, dass ein Nachweis aufgrund der Corona-Pandemie mit den dafür erforderlichen Verkehrszählungen nicht geführt werden durfte. Nunmehr kann die Veränderung des Vomhundertsatzes nicht mehr aus den nicht mehr durchführbaren Verkehrszählungen resultieren, weshalb ein Vergleich mit dem Vomhundertsatz für 2019 nicht mehr sachgerecht ist. Die Regelung zum Ausgleich für das Deutschlandticket kann deshalb vereinfacht werden (siehe Nummer 5.4.2).
 4. In die Verfahrensregelungen wurde eine obligatorische Regelung zu Vorauszahlungen aufgenommen. Dies dient der Liquiditätssicherung der Verkehrsunternehmen, die teils durch die Zwischenfinanzierung auch von Ansprüchen aus der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets belastet sein können.
 5. Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen im Ohne-Fall aus positiven Verkehrsmengeneffekten wurden die auf das Jahr 2023 fortgeschriebenen Soll-Fahrgeldeinnahmen zusätzlich um 1,3 Prozent gegenüber 2022 (langfristiges historisches Wachstum der Verkehrsleistung im ÖPNV (Destatis: 2004-2019: rd. 1,3 Prozent p.a) erhöht. Gleiches wird für das Jahr 2024 vorgenommen. Die Richtlinien sehen aus Vereinfachungsgründen in Nummer 5.4.1.1 eine den Zinseszinsseffekt nicht berücksichtigende Erhöhung um insgesamt 2,6 Prozent vor.
 6. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, müssen bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche Tarifierung auf 2024 fortgeschriebenen Preisen (vor der Einführung des Deutschlandtickets) angerechnet werden. Denn der Bund beteiligt sich nur an der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden Kostenunterdeckung. Eine Ausnahme bilden regionale oder landesweite Semestertickets, deren Preis im Solidarmodell zur Herstellung eines angemessenen Preisabstands zum Deutschlandticket zur Sicherung des Solidarmodells notwendig ist.
 7. Die Berücksichtigung von zusätzlichen Vertriebsaufwendungen ist in den Musterrichtlinien für das Jahr 2024 vorgesehen, da noch keine ausreichenden Anpassungen beim Vertrieb innerhalb der Branche möglich sind und nur so möglichst viele (neue) Kundinnen und Kunden beim Deutschlandticket angesprochen werden können. 2025 ist die Berücksichtigung zusätzlicher Vertriebsaufwendungen in den Musterrichtlinien nicht vorgesehen. Dies ist künftig durch eine Anpassung der Vertriebsprozesse und brancheninterne Maßnahmen zu regeln. Die Vertriebsmehrkosten sind Bestandteil der Finanzierungsleistung an die Empfänger. Zur zweckentsprechenden Mittelverwendung werden diese Leistungen an diejenigen Stellen ausgebracht, im Regelfall die Verkehrsunternehmen, die selbst oder durch Vertriebsdienstleister das Deutschlandticket vertreiben.
- Im Vergleich zum Jahr 2023 sind keine Regelungen mehr zur Anrechnung ersparter Provisionszahlungen mehr in die Ausgleichsberechnung einzubeziehen. Eben-

so werden keine Pauschalen für die Umstellung der Vertriebsprozesse und Kontrollinfrastruktur mehr gewährt.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen auch in 2024 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs einheitlicher Antragsfristen, die wie auch schon für 2023 in den Muster-Richtlinien auch für 2024 obligatorisch sind.

Die Muster-Richtlinien sind entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Ausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder -verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

In den nachfolgenden Muster-Richtlinien sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2024)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. November 2023

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien und § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) Billigkeitsleistungen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2024 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 1. Mai 2023 geregelten und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (fakultativ)

öffentlich-rechtliche Körperschaften (insbesondere Zweckverbände, Anstalten öffentlichen Rechts) als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.1.

3.3 (obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifierordnung)

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. März 2024 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

4 (obligatorisch)

Voraussetzungen

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO

5.2 (obligatorisch)

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 (fakultativ)

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1

Fahrgeldausfälle:

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2024 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2024 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem Erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1

Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2024 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2024 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschrieben.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortzuschreiben.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 8 Prozent zu Grunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 und 2024 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für beide Jahre um insgesamt 2,6 Prozent erhöht. Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2024 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung bzw. prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2025 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.4.1.2

Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets und das bundesweite solidarische Semesterticket zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2024 fortgeschriebenen ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen.

Übersteigt in 2024 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem mit Stand vom 1. Oktober 2023 beantragten Tarif mit Stand vom 31. Dezember 2023 um mehr als 8 Prozent, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung von 8 Prozent zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2024 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.4.2

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2024 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2024 festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen bzw. gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3

In der Nummer 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger nach 3.1 bei Leistungen aus Allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.4.4

Zur anteiligen Deckung der Umsetzungskosten des Deutschlandtickets durch entstandene Vertriebsmehrkosten in der Umsetzungsphase 2024 wird den Empfängern bzw. über diese den Verkehrsunternehmen, die - selbst oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister - das Deutschlandticket vertreiben folgende Pauschale gewährt:

Für jedes als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,50 Euro gewährt. Für jedes nicht als Chipkarte verkaufte Deutschlandticket wird pro Monat seiner Gültigkeit jeweils ein Betrag von 1,20 Euro gewährt. Maßgeblich ist im ersten Schritt die tatsächlich verkaufte Zahl von Monatsstücken Deutschlandtickets vor Einnahmeaufteilung; ergibt sich aus dem späteren Zuschreibungsbetrag im Rahmen der Einnahmeaufteilung rechnerisch eine andere Zahl von Tickets, so ist dies unbeachtlich.

Von der so ermittelten Ticket-Anzahl ist in einem zweiten Schritt der nachfolgende Abzug vorzunehmen, um auch vor Einführung bereits vorhandene Vertriebskosten zu berücksichtigen: Für jedes am 30. April 2023 bestehende Abonnement (Kundenzahl) wird ein Abzug von 8 Tickets als Chipkarte vorgenommen. Maßgeblich ist dabei die Kundenzahl, die nach Nummer 5.4.4, Sätze 1 bis 4 der Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2023 aus Bundes- und Landesmitteln vom 20. März 2023 für den Ausgleich 2023 ermittelt wurde. Es ist durch geeignete vertragliche Regelungen mit den für den Vertrieb beauftragten Dienstleistern sicherzustellen, dass die Pauschalen aufwandsgerecht ausgereicht werden. Führt die Berechnung der Vertriebspauschale zu einem negativen Betrag, ist dieser nicht als Ersparnis zu berücksichtigen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband Schienen-Nahverkehr e.V., die an die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens und an die DeutschlandMobil 2030 GmbH geleisteten Ausgaben für bundesweites Marketing sowie für die Evaluation des Deutschlandtickets geltend machen.

5.4.5

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 errechneten Minderungen ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.4.6

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2024 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

6 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der VO 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der VO 1370 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten (Vertriebsmehrkosten), soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. Im Hinblick auf die Vertriebsmehrkosten wird geprüft, ob die Voraussetzungen der Nummer 5.4.4 vorliegen. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2

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

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeverteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusehung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellsatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. gebildete EAV-Clearingstelle gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2024 bis zum 20. Februar 2024; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2026 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeverteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten

ten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2024 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2024 im Haus-tarif bzw. nach BBDB beizufügen. Weiterhin ist jeder Empfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 31. Dezember 2023 und 31. Januar 2025 beizulegen. Die Bewilli-gungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

6.5

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitslei-stung vorzunehmen.

6.6

Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 6.2 bis 6.5 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2024 zu stel-len. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

7.2 (fakultativ)

Bewilligungsbehörde ist die [Landesbehörde einfügen], in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

[obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifvorgabe] Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehör-de für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. März 2024 keine Tarifvorga-be nach Landesrecht getroffen hat.

7.3 (obligatorisch)

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß den Nummern 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Sammelanträgen von Empfängern gemäß Nummer 3.2 sind die Anträge der Empfänger gemäß Nummer 3.1 beizufügen.

Fakultativ: „Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.“

7.4 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Empfänger erhält auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nummer 7.1 zu beantra-genden Billigkeitsleistung in der Regel monatliche Vorauszahlungen. Soweit hierfür kein gesondertes Verfahren mit spezifischen Prognosen geregelt ist, werden die monatlichen Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 12,5 Prozent der für das Jahr 2023 vorläufig ge-währten Billigkeitsleistung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

7.5 (obligatorisch)

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß Nummer 3.1 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestim-

mungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.6 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2026 außer Kraft.

Anlage-3¶

Anlage zum Verfahren der Ermittlung der Höhe des bestandssichernden Betrages je Verkehrsunternehmen und Aufteilung auf den jeweiligen Aufgabenträger in Nachfolge des Ausgleichs nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes

1. Grundlegendes Verfahren:

Die Aufteilung der bestandssichernden Leistungen (im Folgenden kurz „Leistung(en)“) an die Verkehrsunternehmen erfolgt grundsätzlich auf Basis der im Jahr 2019 erhaltenen § 45a-Mittel. Bei wesentlichen Änderungen kann auch das Jahr 2022 herangezogen werden.

Die Aufteilung der Leistung erfolgt auf einzelne Linien bzw. Linienbündel (gleiches Ablaufdatum der Genehmigungen) und bei aufgabenträgerübergreifenden Linien auf einzelne Aufgabenträger. Wenn keine individuelle sachgerechte Aufteilung in bestehenden Delegationsvereinbarungen erfolgt, erfolgt die Aufteilung bei aufgabenträgerübergreifenden Linien anhand des Verhältnisses der Nutzplatzkilometer der jeweiligen Linie auf das Gebiet der betroffenen Aufgabenträger.

Durch eine möglichst weitgehende Nutzung von bereits von den Regierungen in den Ausgleichsjahren 2019 bis 2022 geprüften Daten kann der Nachweis- und Nachprüfungsaufwand reduziert werden.

Durch die Nutzung der kommunalen Zusammenarbeit und den Zusammenschluss von Aufgabenträgern mit gemeinsamen und großflächigen Regelungen und Abrechnungen kann das Verfahren deutlich vereinfacht und insbesondere die Anzahl der auf mehrere Aufgabenträger aufzuteilenden Linien deutlich reduziert werden.

Ebene 1:

Das Verkehrsunternehmen beantragt die Leistungen, abgegrenzt entsprechend den untenstehenden Verfahren für die Linien / Linienbündel im Deutschlandticket-Portal (im Folgenden kurz „Portal“).

Neben der Antragssumme fügen sie die Unterlagen zur Abgrenzung der Linien / Linienbündel bei.

Die Verkehrsunternehmen beantragen bis zum 1. März 2024 auf Basis einer ersten Prognose / Hochrechnung einen Abschlag von 50 % der Ausgleichsleistungen für das Jahr 2024.

Zum 1. September 2024 beantragen die Verkehrsunternehmen den Ausgleich für das gesamte Jahr. Hierzu ergänzen sie die Unterlagen zur Abgrenzung der Linien / Linienbündel entsprechend dem untenstehenden Verfahren bei.

Sofern Verkehrsunternehmen auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge tätig sind und diese eine Anrechnung der § 45a-Mittel auf den Ausgleich vorsehen, kann der Aufgabenträger, ein Zweckverband oder eine Verkehrsverbundgesellschaft der Aufgabenträger die Mittel insgesamt für alle so beauftragten Linienverkehre beantragen.

Verkehrsunternehmen können die Aufgabenträger, einen Zweckverband oder eine Verkehrsverbundgesellschaft der Aufgabenträger ermächtigen, in ihrem Auftrag die Ausgleichsleistungen zu beantragen.

Ebene 2

Auch die Abwicklung zwischen Aufgabenträgern und Regierungen / Freistaat erfolgt über das Portal. Zum 1. April des Jahres erhalten die Aufgabenträger 50 % der Leistungen vom Freistaat, um die Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen ausreichen zu können oder für die Finanzierung von Verkehren, die auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA-Verkehr) erbracht werden. Zieltermin für die Ausreichung der Abschlagszahlung an die Verkehrsunternehmen ist spätestens der 31. Mai des Jahres.

Zum 1. Oktober des Jahres erhalten die Aufgabenträger die weiteren 50 % der Leistungen vom Freistaat zur Weiterreichung an die Verkehrsunternehmen bzw. zur Finanzierung von öDA-Verkehren. Zieltermin für die Ausreichung der Zahlung an die Verkehrsunternehmen ist spätestens der 15. November des Jahres.

2. Fallgruppe 1: „subjektiver Wechsel der Leistungen“

Charakteristik: Die zugrundeliegenden Linien / Linienbündel sind seit 2019 im Wesentlichen unverändert geblieben. Unwesentliche Änderungen sind unbeachtlich. Zur Unterscheidung von wesentlichen und unwesentlichen Änderungen kann insbesondere die Abgrenzung nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 PBefG im Verhältnis zu § 40 Abs. 2 PBefG herangezogen werden.

Vorab: Wenn bei den Verkehrsunternehmen bei der Aufteilung der Leistungen durch Auslaufen von Linien rechnerisch ein negativer Betrag bezogen auf das Gebiet einzelner oder mehrerer Aufgabenträger entstehen würde, so ist dieser „auf Null“ zu setzen, d.h. in diesem Fall besteht kein Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens für die verbleibenden Linien.

Die Gesamtsumme der auf das Unternehmen entfallenden Leistungen muss dem Wert der § 45a-Mittel des Jahres 2019 für die in der Bestandssicherung befindlichen Linien entsprechen. Falls es bei den Einzelberechnungen zu Abweichungen kommt, erfolgt eine gleichmäßige Anpassung der Werte aller Linien, um in der Summe den Gesamtwert des Jahres 2019 zu erreichen.

a) Ein Unternehmen ist ausschließlich im Gebiet eines Aufgabenträgers tätig

Das Unternehmen betreibt sowohl das gesamte Jahr 2019 als auch jetzt Linien ausschließlich auf dem Gebiet eines Aufgabenträgers. Es beantragt den Wert entsprechend der Bewilligung der § 45a-Mittel für das Jahr 2019. Wenn Linien zu unterschiedlichen Zeiten enden, erfolgt die Aufteilung der auf die Linien / Linienbündel entfallenden anteiligen Leistungen nach dem unter b)a) dargestellten Verfahren.

b) Ein Unternehmen ist im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig

b)a) Alle Linien verlaufen jeweils nur im Gebiet eines Aufgabenträgers

Ein Unternehmen hat 2019 als auch jetzt Linien auf dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger. Der § 45a-Ausgleich von 2019 wird vom Unternehmen bezogen auf die Linien / Linienbündel auf die einzelnen Aufgabenträger aufgeteilt und bei den jeweiligen Aufgabenträgern separat beantragt.

Die Aufteilung des § 45a-Ausgleichs 2019 auf die Linien erfolgt unternehmensweit einheitlich nach einem der folgenden Verfahren:

Verfahren 1: *[Hinweis: voraussichtlich insbesondere für „Mischfälle“ Brutto-öDA / eigenwirtschaftliche Verkehre interessant]*

Unternehmen berechnen den „§ 45a-Wert“ der jeweiligen Linien nach den bundesrechtlichen Berechnungsvorgaben. Der § 45a-Ausgleich 2019 wird im Verhältnis der sich so ergebenden Werte aufgeteilt.

Verfahren 2:

Unternehmen berechnen den „§ 45a-Wert“ der jeweiligen Linie mit unternehmensweiter mittlerer Reiseweite und anhand der Schülerzahlen je Linie. Der § 45a-Ausgleich 2019 wird im Verhältnis der sich so ergebenden Werte aufgeteilt.

Verfahren 3:

Im begründeten Einzelfall kann bei Bedarf ein abweichendes Vorgehen vereinbart werden: Bei einem abweichenden Vorgehen ist eine Abstimmung zwischen dem Verkehrsunternehmen und den betroffenen Aufgabenträgern erforderlich. Dem abweichenden Vorgehen muss von der jeweiligen Regierung vorab zugestimmt werden. Sind mehrere Regierungen betroffen, ist die Regierung federführend zuständig, bei dem das Verkehrsunternehmen den Sitz hat. Die federführende Regierung hat sich mit den anderen Regierungen abzustimmen.

Bei dem abweichenden Vorgehen ist darauf zu achten, dass die Ermittlung der Höhe des auf die Linien aufzuteilenden § 45a-Ausgleichs 2019 sachgerecht ist und keine Benachteiligung oder Bevorzugung gegenüber den Verfahren 1 und 2 entsteht.

b)b) Aufgabenträgerübergreifende Linien

Bei aufgabenträgerübergreifenden Linien sollte geprüft werden, ob regelmäßig bestehende Delegationsvereinbarungen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge genutzt und entsprechend (auch für die Nachfolgeregelung) erweitert werden können. Die Summe der aufgeteilten Werte entspricht dabei dem Gesamtwert der § 45-Mittel 2019 (siehe oben).

Die Aufteilung der § 45-Mittel 2019 auf die einzelnen Linien erfolgt entsprechend einem der oben unter b)a) genannten Verfahren. Soweit die Finanzierungszuständigkeit auf einen Aufgabenträger delegiert ist, gewährt dieser dem Verkehrsunternehmen diesen Ausgleich in Gänze. Die Aufteilung des je einzelner Linien ermittelten Werts auf die Aufgabenträger erfolgt – wenn die ggf. bestehende Delegationsvereinbarung zwischen den Aufgabenträgern keine abweichende Aufteilung für die gegenseitige Refinanzierung vorsieht – entsprechend der anteilig erbrachten Nutzplatzkilometer auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers.

Die Gesamtsumme des auf das Unternehmen entfallenden Ausgleichs muss dem Wert des Jahres 2019 entsprechen (siehe oben).

c) Wechsel von Linien zwischen Unternehmen nach 2019 (egal ob verbundene oder „fremde“ Unternehmen)¹

Hier ist die besondere Herausforderung, dass für ein und die gleiche Linie bei verschiedenen Unternehmen unterschiedliche Höhen bei der Ausgleichsberechnung nach der 45a-Logik resultieren können. Die „45a-Mittel“ 2019 beruhen auf der Kalkulation der „abgebenden“ Unternehmen, also jeweils auf deren eigenen betriebsindividuellen Werten und unternehmensspezifischen Ergebnissen. Daher sind diese auch für die Bestandssicherung die korrekteren Daten. Dies kann bei dem die Linie „aufnehmenden“ Unternehmen zu einem höheren oder einem niedrigeren Wert als 2019 für die jeweilige Linie führen. Es erfolgt durch die Aufgabenträger und ggf. durch die zuständige Regierung ein Plausibilitätsabgleich zwischen den Ergebnissen der „aufnehmenden“ und „abgebenden“ Unternehmen wie nachfolgend dargestellt.

„abgebendes“ Unternehmen:

Die Berechnung der Minderung des Ausgleichs durch den Linienwechsel erfolgt in nachvollziehbarer und kontrollierbarer Art und Weise auf Grundlage der Daten des § 45a-Ausgleichs 2019 und wird von der Summe der Ausgleichsleistungen an das „abgebende“ Unternehmen wie bei anderen wegfallenden Linienverkehren/auslaufenden Liniengenehmigungen in Abzug gebracht. (Verfahren 1, 2 oder 3 – siehe oben b)a)).

„aufnehmendes“ Unternehmen:

Wenn der Wechsel in den Jahren 2020 bis 2022 vorgenommen wurde, bestehen sowohl für das aufnehmende als auch das abgebende Unternehmen von den Regierungen verschiedene Daten mit den unternehmensindividuellen Werten der mittleren Reiseweite und der Sollkostensatzgruppe. Auf Basis dieser Daten für das aufnehmende Unternehmen ist (wenn möglich für 2022) eine nachprüfbare Aufteilung einschließlich der „aufgenommenen Linien“ entsprechend den unter b) beschriebenen Szenarien vorzunehmen (Verfahren siehe oben).

Für Wechsel in den Jahren 2023 und 2024 ist eine entsprechende, nachvollziehbare Berechnung durch das „aufnehmende“ Unternehmen erforderlich. Diese wird zur Plausibilisierung mit den Werten des „abgebenden“ Unternehmens 2019 abgeglichen. Führt das „aufnehmende“ Unternehmen den Verkehr auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch und sieht dieser vor, dass die § 45a-Mittel auf den Ausgleich in tatsächlicher Höhe angerechnet werden, soll grundsätzlich der Wert des „abgebenden“ Unternehmens 2019 angesetzt werden.

Dieses Vorgehen gilt auch für Aufteilung der § 45a-Mittel von Unternehmen in getrennte Einheiten oder Übernahmen und Integration von Linien.

Die Regelungen finden bei Übertragung (inklusive Rückübertragung) der Betriebsführung i.S.v. § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG in gleicher Weise Anwendung.

¹ Dies betrifft unter anderem neue Genehmigungsinhaber bei der Neuerteilung von auslaufenden eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Liniengenehmigungen oder die (teilweise) Übernahme von Unternehmen. Für die Definition von verbundenen Unternehmen ist insbesondere § 271 Absatz 2 des Handelsgesetzbuches heranzuziehen.

3. Fallgruppe 2: Änderung des Leistungsumfangs / wesentliche Umgestaltung

a) Änderung in den Jahren 2020 bis 2022

Für wesentliche Änderungen im Linienangebot / neue Verkehre, die in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgten, liegen von den Regierungen verbeschiedene Daten vor. Für die Höhe des Ausgleichs sollen, wenn möglich, die Daten aus dem Jahr 2022 herangezogen werden. Die Aufteilung auf die Aufgabenträger erfolgt entsprechend den obigen Verfahren.

b) Änderung in den Jahren 2023 oder 2024

Für wesentliche Änderungen im Linienangebot / neue Verkehre in den Jahre 2023 oder 2024 kann nicht auf von den Regierungen bestätigte Daten zurückgegriffen werden. Hier ist eine valide und nachvollziehbare Berechnung des Unternehmens beim Aufgabenträger und des Aufgabenträgers bei den Regierungen, insbesondere unter Rückgriff auf die Zahl der Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Bestandssicherung erforderlich. Im Einzelfall können die Regierungen weitere Unterlagen nachfordern oder bei Unstimmigkeiten Anpassungen vornehmen.

c) Änderungen ab 2025

Für wesentliche Änderungen während der Laufzeit der Bestandssicherung wird die Höhe der Ausgleichsleistungen unter entsprechender Anwendungen der unter b) beschriebenen Vorgehensweise angepasst.

4. Sonderkonstellationen:

a) „Durchtariferte Umsteiger“ (zwischen mindestens zwei Verkehrsunternehmen), wenn nicht durch Einnahmearaufteilung abgebildet

Die Auszubildenden nutzen mit Umstieg kombinierte Linien verschiedener Unternehmen. Die Beantragung der § 45a-Mittel erfolgte hier bisher von nur einem der betroffenen Unternehmen und dieses bekam bisher auch die Leistungen nach § 45a PBefG für alle kombinierten Linien von der Regierung. Das Unternehmen hat dann die von der Regierung erhaltenen Mittel nach einer unternehmensinternen Abstimmung zwischen den betroffenen Unternehmen aufgeteilt.

Bei der Aufteilung der Leistungen von den Regierungen waren bisher nur die antragsstellenden Unternehmen bekannt, sodass die „interne Umverteilung“ nicht berücksichtigt werden konnte.

Vorgehen:

Die Unternehmen, die bisher die Leistungen von der Regierung erhalten haben, geben den Regierungen an, in welcher Höhe die Mittel auf die beteiligten Unternehmen aufgeteilt wurden.

Die „erhaltenden Unternehmen“ melden dieses ebenfalls an die Regierungen.

Grundlage der Meldungen sind die Zahlungen des Jahres 2019.

Die Regierungen passen im Portal die für die Unternehmen ermittelten Beträge („Unternehmensliste“) um die Korrekturbeträge auf Grund von „durchtariferten Umsteigern“ an. Diese „adjustierte“ Unternehmensliste dient zum Abgleich der Anträge für die Linien / Linienbündel je Unternehmen.

b) Verteilung von Leistungen nach § 45a in Verkehrsgemeinschaften

In einigen Verkehrsgemeinschaften erfolgte ähnlich dem Vorgehen der Einnahmeaufteilung eine Umverteilung von Ausgleichsmitteln nach § 45a zwischen den antragstellenden Unternehmen und Unternehmen, die diese wirtschaftlich erhalten („EAV inkl. 45a“).

Diese Umverteilung ist wirtschaftlich für die Unternehmen von Bedeutung, ist den Regierungen aber unbekannt.

Vorgehen:

Die vorhandene Poolung ist für die Bestandssicherung transparent zu machen.

Die betroffenen Verkehrsunternehmen melden den Regierungen, was sie 2019 (falls nicht für 2019 vorhanden, dann 2022) als Ausgleich auf der jeweiligen Linie / Linienbündel erhalten haben und was sie an die Verteilung abgegeben haben, um so eine angepasste Höhe des Betrages für den Bestandsschutz des jeweiligen Unternehmens erstellen zu können. Vergleiche Vorgehen unter 4a).

c) atypische und unvorhergesehene Sonderkonstellationen

Sollte es bei der Anwendung der beschriebenen Vorgehensweisen zu unvorhergesehenen Verwerfungen oder atypischen Problemen kommen, kann im besonders darzulegenden Einzelfall in Abstimmung mit der jeweiligen Regierung ein abweichendes Vorgehen vereinbart werden.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend: 13
Ja-Stimmen: 13
Nein-Stimmen: 0
(bei kurzzeitiger Abwesenheit von zwei Kreisräten)

Abstimmungsergebnis (Kreisschluss):

anwesend: 14
Ja-Stimmen: 14
Nein-Stimmen: 0
(bei kurzzeitiger Abwesenheit eines Kreisrates)

Tagesordnungspunkt 8

**Münchner Verkehrs- u. Tarifverbund (MVV) GmbH;
Änderung der Allgemeinverfügung für das 365 €-Ticket ab dem 01.01.2024**

Beschluss:

Der Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Allgemeinverfügung des Landkreises Dachau über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zum 10.12.2023 als Höchsttarif zu erlassen.

Allgemeinverfügung
(Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007)
des Landkreises Dachau
über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler
und Auszubildende zum 10.12.2023 als Höchsttarif

Hintergrund

Die Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH) haben beschlossen, das zum 01. August 2020 im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eingeführte 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket ab dem 01.08.2023 als Höchsttarif fortzuführen. Ausgangspunkt der Überlegungen für dieses neue Angebot war den Schülern und Auszubildenden ein preisgünstiges Angebot anzubieten, um zum einen diese Zielgruppe frühzeitig an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) heranzuführen und zum anderen die Umwelt in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten.

Zum 10.12.2023 treten der Landkreis Miesbach, der Landkreis Rosenheim, die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit dem südlichen Landkreisteil dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bei, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 10.12.2023 in diesen Landkreisen und Landkreisteil sowie der kreisfreien Stadt Rosenheim den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wird zum 10.12.2023 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg stellen weiterhin eine angemessene Finanzierung sinkender Fahrgelderlöse im MVV-Gemeinschaftstarif, die aus der Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV als Höchsttarif resultieren, sicher.

Um die europarechtskonforme Finanzierung der Mindereinnahmen im MVV-Gemeinschaftstarif wie bisher sicherzustellen, werden als Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen von den Aufgabenträgern im MVV für ihr jeweiliges Zuständigkeitsgebiet jeweils eine Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007² in Form einer Allgemeinverfügung erlassen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verkehrsunternehmen im MVV erfolgt über die MVV GmbH auf Basis der „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“, die als **Anlage 2** Bestandteil dieser Allgemeinverfügung ist und von der Gesellschafterversammlung der MVV GmbH am 12. Mai 2020 beschlossen und am 16. September 2022 sowie am 23. November 2023 fortgeschrieben wurde.

Auf der Grundlage von § 8a Abs. 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und Art. 8 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) erlässt der

² 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 Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

Landkreis Dachau zur Änderung der Allgemeinverfügung vom 29. März 2023 die nachstehende Allgemeinverfügung, durch die die Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes verlängert wird:

Allgemeinverfügung:

1. Das 365-Euro-Ticket MVV gemäß **Anlage 1** wird im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG zum 10. Dezember 2023 als Höchsttarif für alle Auszubildenden im Sinne der Definition der bezugsberechtigten Personen des 365-Euro-Ticket MVV in **Anlage 1** (im Folgenden Auszubildende genannt) im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 festgesetzt. Die hiermit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst die Beförderung von Auszubildenden im MVV-Gemeinschaftstarif. Der sachliche und geografische Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung ist das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Dachau in Bezug auf Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV, für die der MVV-Gemeinschaftstarif nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV Anwendung findet. Das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Dachau umfasst sein geografisches Gebiet inklusive der großen Kreisstadt Dachau, die dem Landkreis Dachau durch Zweckvereinbarung die Zuständigkeit für den Erlass einer Allgemeinen Vorschrift rückübertragen hat, sowie die Linienabschnitte außerhalb seines Gebiets, für die dem Landkreis Dachau durch Zweckvereinbarung von Nachbaraufgabenträgern die Zuständigkeit übertragen wurde, nicht jedoch die Linienabschnitte auf seinem Gebiet, für die der Landkreis Dachau die Zuständigkeit durch Zweckvereinbarung auf benachbarte Aufgabenträger übertragen hat.
2. Verkehrsunternehmen, die im geografischen Geltungsgebiet des MVV-Gemeinschaftstarifs Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen und den Höchsttarif anwenden, haben ab dem 1. Januar 2024 einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV als Höchsttarif erwachsen. Die Höhe der Ausgleichsleistungen richtet sich nach der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH (**Anlage 2**). Die Ausgleichsleistung je Verkehrsunternehmen ist auf den Betrag beschränkt, der dem finanziellen Nettoeffekt im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 aufgrund der Einhaltung der Tarifpflicht nach Ziffer 1 entspricht.
3. Die Höhe der Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt der Summe aller positiven und negativen Auswirkungen der Erfüllung der gegenständlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bezogen auf die Einhaltung der Tarifpflicht gemäß Ziffer 1 nicht übersteigen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jährlich einen Nachweis darüber zu führen, dass die empfangenen Ausgleichsleistungen zu keiner Überkompensation im Sinne von Art. 4 und Art. 6 Abs.1 in Verbindung mit dem Anhang der VO (EG) 1370/2007 geführt haben. Das Verfahren zur Nachweisführung richtet sich nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH in der jeweils gültigen Fassung (**Anlage 2**).
4. Die Aufgabenträger im MVV (der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Rosenheim, die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg) stellen gemeinsam zur Finanzierung des Ausgleichs nach Ziffer 2 aller Allgemeinverfügungen einen Gesamtausgleichsbetrag zur Verfügung, der entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) fortgeschrieben wird und in Abhängigkeit von etwaigen Verbundraumerweiterungen steht; Details sind der **Anlage 2** zu entnehmen. Die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Rosenheim, die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Er-

ding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg stellen hier von insgesamt einen anteiligen Finanzierungsbetrag in Höhe von einem Drittel an der Gesamtfinanzierung (Fortschreibung entsprechend **Anlage 2**) zur Verfügung. Die Verteilung dieses Betrages auf die Landeshauptstadt München und die Landkreise erfolgt nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**). Der Landkreis Dachau geht davon aus, dass der Gesamtausgleichsbetrag ausreicht, um den Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich für die spezifischen Nachteile im MVV aus der Einhaltung der Tarifpflicht zu gewähren und die finanzielle Nachhaltigkeit der Erbringung der Verkehrsleistung im Sinne von Art. 2a Abs. 2 b) VO (EG) 1370/2007 zu sichern. Sollte sich während der Geltungszeit dieser Allgemeinverfügung zeigen, dass der Gesamtausgleichsbetrag hierfür nicht ausreicht, wird der Landkreis Dachau gemeinsam mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV geeignete Maßnahmen (beispielsweise eine Anpassung der Allgemeinverfügung oder des Gesamtausgleichsbetrags) prüfen, wie er der vorgenannten Zielsetzung gerecht werden kann. Gleiches gilt entsprechend bei einer Verbundraumerweiterung des MVV während der Geltungszeit dieser Allgemeinverfügung. In diesem Fall wird der Landkreis Dachau gemeinsam mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV darauf hinwirken, dass auch neu hinzutretende Aufgabenträger eine gleichlautende Allgemeinverfügung erlassen und dass die „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“ fortgeschrieben wird.

5. Die objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistung berechnet wird, die operative Abwicklung der Ausreichung der Ausgleichsleistungen, die Führung von Nachweisen durch die Verkehrsunternehmen und die Rückforderung von Ausgleichsleistungen unter Einbindung der MVV GmbH richten sich nach der „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH (**Anlage 2**).
6. Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt des Landkreises Dachau bekanntgegeben (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz). Die Verpflichtung nach Ziffer 1 tritt zum 10. Dezember 2023 in Kraft.
7. Diese Allgemeinverfügung tritt am 31. Juli 2025 außer Kraft. Sie kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder aufgehoben werden. Der Landkreis Dachau wird gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern im MVV bis zum 31. Dezember 2024 über eine Nachfolge-regelung dieser Allgemeinverfügung befinden bzw. die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um auch nach dem 31. Juli 2025 eine nachhaltige Erbringung der Verkehrsleistung durch die Verkehrsunternehmen unter Geltung des MVV-Gemeinschaftstarifs sicherzustellen.
8. Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Allgemeinverfügung:
 - Anlage 1:** Die jeweils gültigen Beförderungs- und Tarifbestimmungen des MVV (abrufbar unter <https://www.mvv-muenchen.de/tarif>)
 - Anlage 2:** Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVVFortschreibungen und Änderungen an der **Anlage 2** werden als Änderung dieser Allgemeinverfügung nach Art. 41 Abs. 4 BayVwVfG öffentlich bekannt gegeben.

Gründe:

Der Freistaat Bayern, der Stadtrat der Landeshauptstadt München, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Rosenheim sowie die Kreistage der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg haben der Einführung und Fortführung des 365-Euro-Ticket MVV zugestimmt. Da die Umsetzung dieses neuen Angebotes nach den Prognosen der MVV GmbH, zu kalkulatorischen Mindereinnahmen von bis zu 37,25 Millionen Euro pro Jahr (Fortschreibung entsprechend **Anlage 2**) führen kann und somit nicht ohne Ausgleichsleistungen möglich ist (vgl. § 8a Abs. 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)), haben der Freistaat Bayern, der Stadtrat der Landeshauptstadt , der Stadtrat der kreisfreien Stadt Rosenheim sowie die Kreistage der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starn-

berg beschlossen, den betroffenen Verkehrsunternehmen hierfür ab dem 10. Dezember 2023 einen wirtschaftlichen Ausgleich bis zu einer Höhe von 37,25 Millionen Euro pro Jahr zu gewähren, der Betrag von 37,25 Millionen Euro wird entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) fortgeschrieben. Die Höhe des jeweils aktuellen Gesamtausgleichsbetrages ergibt sich aus der jeweils aktuellen Finanzierungsrichtlinie.

Als rechtliche Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verbundverkehrsunternehmen im MVV erlässt der Landkreis Dachau in seiner Funktion als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG und gemäß Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 in seinem sachlichen und räumlichen Zuständigkeitsbereich gemäß Art. 8a Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Allgemeine Vorschrift in Form einer Allgemeinverfügung über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarif als Höchsttarif für alle Auszubildenden. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung geht über die in § 45a PBefG enthaltene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung hinaus und im Rahmen des Ausgleichsverfahrens wird eine Doppelfinanzierung aufgrund Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und nach dieser Allgemeinverfügung vermieden.

Er beachtet die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 durch eine transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen und eine auf den finanziellen Nettoeffekt aus der Erfüllung der Tarifpflicht beschränkte Gewährung von Ausgleichsleistungen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

Bayerischen Verwaltungsgericht in München, Postfach 20 05 43, 80005 München

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30, örtlich zuständig.

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Ab 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Dachau, 15. Dezember 2023

Stefan Löwl
Landrat

Anlage 2

Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Präambel

Die Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH) haben beschlossen (Gesellschafterbeschluss vom 16. September 2022), das zum 01. August 2020 im Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eingeführte 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket fortzuführen. Ziel ist es, den Schülern und Auszubildenden ein preisgünstiges Angebot anzubieten, um zum einen diese Zielgruppe frühzeitig an den ÖPNV heranzuführen, und zum anderen die Umwelt in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten.

Zum 01.09.2023 hat der Freistaat Bayern das Bayerische Ermäßigungs-Ticket für Auszubildende, Studierende, Freiwilligendienstleistende sowie Beamtenanwärter eingeführt. Bei dem Angebot handelt es sich um ein durch den Freistaat Bayern vergünstigtes Deutschlandticket, das ebenfalls bundesweit genutzt werden kann. Die Gruppe der Berechtigten überschneidet sich teilweise mit den Bezugsberechtigten für das 365-Euro-Ticket MVV, es ist jedoch aufgrund der gesamten Rahmenbedingungen davon auszugehen, dass die meisten Berechtigten das Bayerische Ermäßigungs-Ticket nutzen werden.

Zum 10.12.2023 treten der Landkreis Miesbach, der Landkreis Rosenheim, die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit dem südlichen Landkreisteil dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bei, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 10.12.2023 auf diesem Geltungsbereich den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wird zum 10.12.2023 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg stellen eine angemessene Finanzierung als Ausgleich für sinkende Fahrgelderlöse im MVV-Gemeinschaftstarif, die aus der Umsetzung der Einführung des 365-Euro-Ticket MVV resultieren, sicher.

Um die europarechtskonforme Finanzierung der Mindereinnahmen im MVV-Gemeinschaftstarif nach Einführung des 365-Euro-Tickets MVV ab dem 01. August 2020 bzw. zum 10. Dezember 2023 in den Verbundraumerweiterungsgebieten sicherzustellen, werden als Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen von den Aufgabenträgern im MVV für ihr jeweiliges Zuständigkeitsgebiet jeweils eine Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007³ in Form einer Allgemeinverfügung erlassen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verbundverkehrsunternehmen im

³ 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 Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

MVV erfolgt über die MVV GmbH auf Basis der vorliegenden Finanzierungsrichtlinie.

§ 1 Anwendungsbereich, Zweck, Abwicklung über die MVV GmbH

- (1) Der Freistaat Bayern als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sowie die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Rosenheim und die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Miesbach, München, Rosenheim und Starnberg als Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (nachfolgend gemeinsam: MVV-Aufgabenträger) werden jeweils für ihr Zuständigkeitsgebiet Allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 in Form von Allgemeinverfügungen zur Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs mit dem 365-Euro-Ticket MVV erlassen bzw. fortschreiben. Laut den Allgemeinverfügungen wird den Verbundverkehrsunternehmen für die Beförderung von Auszubildenden im Sinne der Definition der bezugsberechtigten Personen des 365-Euro-Ticket MVV im MVV-Gemeinschaftstarif (im Folgenden Auszubildende genannt) mit dem 365-Euro-Ticket MVV im MVV-Gemeinschaftstarif in den jeweiligen Zuständigkeitsgebieten einschließlich der Verkehre in dem Gebiet des Landkreises Kelheim, der Städte Dachau und Freising und dem Gebiet der Gemeinden Anzing, Holzkirchen, Kolbermoor, Pliening, Poing und Vaterstetten ein Ausgleich für die nicht gedeckten Kosten im MVV, die durch die Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs in der jeweils geltenden Fassung (abrufbar unter www.mvv-muenchen.de/gemeinschaftstarif) entstehen, gewährt. Die Verbundverkehrsunternehmen haben aufgrund dieser Richtlinie keinen Rechtsanspruch auf Gewährung eines vollständigen Kostenausgleichs und / oder einer vollständigen Preisauffüllung im Zusammenhang mit der Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs.
- (2) Auf Grundlage der von den MVV-Aufgabenträgern erlassenen Allgemeinverfügungen reicht die MVV GmbH die ihr zugewiesenen Ausgleichsleistungen im Namen und Auftrag der MVV-Aufgabenträger und nach Maßgabe dieser Richtlinie an die Verbundverkehrsunternehmen aus.
- (3) Die Ausgleichsleistungen werden im Interesse und zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) geleistet und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen. Förderziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Auszubildenden mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. Nach erfolgter Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium der Finanzen und für Heimat unterliegen die Ausgleichsleistungen als echte nicht steuerbare Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer. Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) geleistet. Sind aufgrund einer abweichenden umsatzsteuerlichen Bewertung durch die zuständigen Veranlagungsfinanzämter von den Verbundverkehrsunternehmen Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z. B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), erhöht sich der Ausgleichsanspruch der Verbundverkehrsunternehmen nicht. Dies gilt ebenso für die durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Abs. 4 Abgabenordnung. Die vorgenannten MVV-Aufgabenträger werden eine nachteilige Änderung der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ausgleichsleistungen zum Anlass nehmen, die Angemessenheit der Pflichten der Verbundverkehrsunternehmen zu überprüfen.

- (4) Der Freistaat Bayern strebt im Jahr 2024 eine Evaluierung aller 365-Euro-Tickets in Bayern an.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Finanzierungsrichtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Verbundverkehrsunternehmen“ Verkehrsunternehmen, die im Verbundraum des MVV allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG) betreiben, und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), die Schienenpersonennahverkehr (Art. 1 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG) betreiben, und die den MVV-Gemeinschaftstarif anwenden;
- b) „Abrechnungsjahr“ entsprechend Anhang 1 das Kalenderjahr beziehungsweise ein anteiliges Kalenderjahr;
- c) „Nachweisjahr“ das Kalenderjahr;
- d) „Verbundverkehrsunternehmen mit Einnahmeninteresse“ Verbundverkehrsunternehmen, die ihre Verkehrsleistung im MVV-Gemeinschaftstarif nicht ausschließlich auf Basis von Bruttoverkehrsverträgen mit dem jeweiligen Aufgabenträger erbringen.

§ 3 Ausgleichsempfänger, Ausgleichsvoraussetzungen

- (1) Ausgleichsleistungen werden den Verbundverkehrsunternehmen gewährt, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
- Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV zum 01. August 2020 im Geltungszeitraum der jeweiligen Allgemeinverfügung nach § 1,
 - Teilnahme an der Einnahmenaufteilung im MVV,
 - Fristgerechte Einnahmenmeldung nach Maßgabe von § 6,
 - Mitwirkung des Verbundverkehrsunternehmens bei der Tarifierung bzw. -zustimmung des jeweils von den MVV-Aufgabenträgern vorgegebenen Höchsttarifs für das 365-Euro-Ticket MVV.
- (2) Im Falle der Übertragung der personenbeförderungsrechtlichen Betriebsführung nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist nur der Betriebsführer anspruchsberechtigt. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen ist jeder Mitinhaber in Höhe seines Anteils an den Einnahmen auf der jeweiligen Linie anspruchsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung auf ein anderes Verbundverkehrsunternehmen übertragen wurde.

§ 4 Gegenstand, Art und Umfang der Ausgleichsleistung

- (1) Der MVV GmbH wird von den MVV-Aufgabenträgern für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2024 bis zum 31. Juli 2025 zur Finanzierung des 365-Euro-Ticket MVV ein Ausgleich zur Verfügung gestellt. Der Gesamtausgleichsbetrag hat eine Höhe von bis zu 37,25 Millionen Euro pro Jahr und wird entsprechend Absatz 5 fortgeschrieben. Dabei setzt sich der Gesamtausgleichsbetrag aus Bestandteil A für den Freistaat Bayern sowie die Landeshauptstadt München, die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg in Höhe 34,4 Mio. Euro und Bestandteil B für den Freistaat Bayern sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim in Höhe von 2,85 Mio. Euro und Bestandteil C für die kreisfreie Stadt Rosenheim in Höhe von 0,0 Mio. Euro zusammen.

- (2) Der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Verbundlandkreise teilen sich das Ausgleichsrisiko im folgenden Verhältnis: Der Freistaat Bayern trägt zwei Drittel, und das weitere Drittel teilen die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Rosenheim und die Landkreise wie folgend dargestellt unter sich auf. Dabei wird grundsätzlich das Verhältnis der Schülerzahlen abzüglich eines Anteils der Auszubildenden herangezogen. Zusätzlich wird wegen des unterschiedlichen Einführungszeitraumes (01.08.2020 bzw. 10.12.2023) für die Landeshauptstadt München, die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg ein anderes Berechnungsverfahren angewendet als für die kreisfreie Stadt Rosenheim und die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim. Die exakten Werte für das Jahr 2024 können den folgenden Tabellen entnommen werden:

Schülerzahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten				
Kommune	Schüler Herbst 2021***	Berufsschüler Herbst 21	Freiwilligendienstleistende**	Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV 2024
Bestandteil A				
Landeshauptstadt München	191.903	59.949	1.182	136.885
LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord*	11.815	1.962	73	9.983
LK Dachau	18.930	2.689	117	16.405
LK Ebersberg	16.998	394	105	16.549
LK Erding	17.469	3.253	108	14.444
LK Freising	20.166	3.468	124	16.933
LK Fürstenfeldbruck	26.846	3.763	165	23.311
LK München	41.532	2.573	256	38.986
LK Starnberg	18.133	2.175	112	16.075
Summe Bestandteil A	363.792	80.226	2.242	289.571
Bestandteil B				
LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd*	4.151	689	26	3.507
LK Miesbach	12.734	2.525	78	10.391
LK Rosenheim	27.845	4.328	172	23.795
Summe Bestandteil B	44.730	7.542	276	37.693
Bestandteil C				
Kreisfreie Stadt Rosenheim	13.760	5.671	85	8.580
Summe Bestandteil C	13.760	5.671	85	8.580
Gesamt				
Summe	422.282	93.439	2.603	335.844

*Schüler im Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen werden zu 74 Prozent dem nördlichen und zu 26 Prozent dem südlichen Landkreisteil zugerechnet

** Die Freiwilligendienstleistenden wurden aus bayernweiten Zahlen des Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales sowie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend abgeleitet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass 1/3 der 7.803 Personen im Jahr 2022 im MVV-

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

Tarifgebiet (Stand 10.12.2023) tätig sind. Die Werte werden als konstant angenommen und nicht fortgeschrieben.

*** Quelle: Eckdaten der amtlichen Schulstatistik in Bayern im Herbst 2021 nach kreisfreien Städten und Landkreisen / https://www.statistik.bayern.de/statistik/bildung_soziales/schulen/index.html

Das Schüler-Potential je Kommune für das 365-Euro-Ticket MVV ergibt sich aus der Gesamtanzahl an Schülern abzüglich 90 Prozent der Berufsschüler sowie abzüglich 90 Prozent der Freiwilligendienstleistenden. Aus dem Schüler-Potential je Kommune ergibt sich der jeweilige Anteil an 365-Euro-Tickets MVV je kreisfreier Stadt bzw. je Landkreis innerhalb der Bestandteile A, B und C. Die exakten Werte für das Jahr 2024 können den folgenden Tabellen entnommen werden.

Anteil an 365-Euro-Tickets MVV			
	Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil A	Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil B	Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil C
Kostenfreie Schülertickets	68.100	13.500	1.400
Selbstzahler	48.236	4.395	1.572
Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV	289.571	37.693	8.580
Anzahl 365-Euro-Tickets	116.336	17.895	2.972
Anteil an 365-Euro-Tickets MVV	84,79%	13,04%	2,17%

* In Tabelle dargestellte Prozentwerte sind auf zwei Kommastellen gerundet und gehen so in die weitere Berechnung ein.

Aus dem Schülerpotential sowie der Anzahl an 365-Euro-Tickets ergibt sich ein Anteil an den 365-Euro-Tickets im MVV für Bestandteil A, Bestandteil B und Bestandteil C.

Anteil an 365-Euro-Tickets und Aufteilung je Bestandteil			
Kommune	Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV 2024	Anteil Schüler-Potential 2024	Anteil an 365-Euro-Tickets MVV 2024
Bestandteil A			
Landeshauptstadt München	136.885	47,3%	40,1%
LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord	9.983	3,4%	2,9%
LK Dachau	16.405	5,7%	4,8%
LK Ebersberg	16.549	5,7%	4,8%
LK Erding	14.444	5,0%	4,2%
LK Freising	16.933	5,8%	5,0%
LK Fürstenfeldbruck	23.311	8,1%	6,8%
LK München	38.986	13,5%	11,4%
LK Starnberg	16.075	5,6%	4,7%
Summe Bestandteil A	289.571	100,0%	84,8%
Bestandteil B			
LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd	3.507	9,3%	1,2%
LK Miesbach	10.391	27,6%	3,6%
LK Rosenheim	23.795	63,1%	8,2%
Summe Bestandteil B	37.693	100,0%	13,0%
Bestandteil C			

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

Kreisfreie Stadt Rosenheim	8.580	100,0%	2,2%
Summe Bestandteil C	8.580	100,0%	2,2%
Gesamt			
Summe	335.844	N/A	100,0%

* In Tabelle dargestellte Werte sind gerundet, in der Berechnung findet keine Rundung statt

Die Aufteilung des Kostenanteils der kommunalen Aufgabenträger wird in den Folgejahren ab 2025 auf Basis der Schülerzahlen (Allgemein bildende Schulen und berufliche Schulen) fortgeschrieben. Die Daten werden der amtlichen Schulstatistik Bayern entnommen.

Zum Zeitpunkt der Berechnung lagen die Daten der Schulstatistik Herbst 2021 vor und wurden dementsprechend für die Berechnung verwendet und gelten im Abrechnungsjahr 2024. Die Fortschreibung im Abrechnungsjahr 2025 erfolgt deshalb mit der Schulstatistik Herbst 2022 und in den Folgejahren entsprechend.

Für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen gilt eine besondere Regelung. Da 2020 lediglich der nördliche Teil des Landkreises in den MVV integriert war, werden für diesen Landkreis für die Dauer der Allgemeinverfügung 74 Prozent der Schüler im Landkreis dem nördlichen Landkreisteil und 26 Prozent der Schüler dem südlichen Landkreisteil angerechnet. Dies ist relevant, da für die unterschiedlichen Landkreisteile unterschiedliche Mindererlöse je Schüler anfallen.

Kommune	Kostenprognose 2024*	Maximaler Ausgleichsbetrag 2024
Bestandteil A		
Landeshauptstadt München	4.607.410,00 €	5.420.482,94 €
LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord	336.018,00 €	395.314,91 €
LK Dachau	552.176,00 €	649.618,46 €
LK Ebersberg	557.023,00 €	655.320,69 €
LK Erding	486.170,00 €	571.965,19 €
LK Freising	569.948,00 €	670.526,63 €
LK Fürstenfeldbruck	784.625,00 €	923.087,83 €
LK München	1.312.229,00 €	1.543.799,16 €
LK Starnberg	541.068,00 €	636.550,85 €
Freistaat Bayern	19.493.333,00 €	22.933.333,34 €
Summe Bestandteil A	29.240.000,00 €	34.400.000,00 €
Bestandteil B		
LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd	75.131,00 €	88.389,09 €
LK Miesbach	222.607,00 €	261.890,80 €
LK Rosenheim	509.762,00 €	599.720,11 €
Freistaat Bayern	1.615.000,00 €	1.900.000,00 €
Summe Bestandteil B	2.422.500,00 €	2.850.000,00 €
Bestandteil C		
Kreisfreie Stadt Rosenheim	- €	- €
Freistaat Bayern	- €	- €
Summe Bestandteil C	- €	- €
Gesamt		

Summe	31.662.500,00 €	37.250.000,00 €
-------	-----------------	-----------------

*Die Kostenprognose stellt eine Abschätzung auf Basis der aktuellen Verkaufszahlen des 365-Euro-Tickets MVV dar

- (3) Maximal bis zur Höhe der Mittel nach Absatz 1 reicht die MVV GmbH Ausgleichsleistungen an die Verbundverkehrsunternehmen aus, die den MVV-Gemeinschaftstarif nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV seit dem 01. August 2020 bzw. 10. Dezember 2023 im Geltungszeitraum der jeweiligen Allgemeinverfügung nach § 1 anwenden. Die Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser Finanzierungsrichtlinie an die Verbundverkehrsunternehmen erfolgt nach Zuweisung der erforderlichen Ausgleichsleistungen durch die MVV-Aufgabenträger an die MVV GmbH.
- (4) Ab dem 01. August 2020 bzw. 1. Januar 2024 – frühestens jedoch ab Inkrafttreten der Tarifgenehmigung des MVV-Gemeinschaftstarifs nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und durch die Regierung von Oberbayern als zuständige Genehmigungsbehörden – haben die Verbundverkehrsunternehmen unter Berücksichtigung von § 5 Absatz 2 dieser Finanzierungsrichtlinie einen Anspruch auf Ausreichung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Finanzierungsrichtlinie.
- (5) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des MVV-Tarifniveaus sowie dem Tarifniveau des Deutschlandtickets. Die Fortschreibung wird in Anhang 1, Anhang 2, Anhang 3, und Anhang 4 im Detail dargestellt.
- (6) Sollte sich während der Geltungszeit der jeweiligen Allgemeinverfügungen zur Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV als Höchstarif zeigen, dass der Gesamtausgleichsbetrag hierfür nicht ausreicht, werden die jeweiligen MVV-Aufgabenträger (Bestandteil A und/oder B und/oder C) gemeinsam geeignete Maßnahmen (bspw. Anpassung des Gesamtausgleichsbetrags) prüfen.
- (7) Sofern durch die Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV als Höchstarif in einem anderen Tarif Mindereinnahmen entstehen, ist dies dem jeweiligen Aufgabenträger direkt anzuzeigen. Ein Ausgleich dieser Mindereinnahmen erfolgt nicht über die Allgemeinverfügung über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zum 01.08.2020 als Höchstarif, sondern kann gegebenenfalls in bilateralen Vereinbarungen mit dem jeweiligen Aufgabenträger erfolgen.

§ 5 Ausgleichsberechnung

- (1) Die Verbundverkehrsunternehmen haben Anspruch auf (anteiligen) Ausgleich der Mindereinnahmen im MVV (Absätze 2 und 3) und der Verminderung der Ausgleichsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX (Absatz 4), die durch die Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs (nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV) gegenüber der bisherigen Fassung des MVV-Gemeinschaftstarifs entstehen, nach Maßgabe der nachstehenden Regelungen. Der Gesamtausgleichsbetrag für alle Verbundverkehrsunternehmen ist auf bis zu 37,25 Millionen Euro pro Jahr begrenzt, der entsprechend § 4 fortgeschrieben wird. In Jahren in denen das Angebot des 365-Euro-Ticket MVV nur teilweise angeboten wird, steht ein anteiliger Gesamtausgleichsbetrag von 1/12 des Gesamtausgleichsbetrages je Monat (Fortschreibung entsprechend § 4), in dem der MVV-Gemeinschaftstarif nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV angewendet wird, zur Verfügung.

- (2) Sollten der Freistaat Bayern oder der Bund Ausgleichleistungen für tarifliche Maßnahmen oder als Ersatz für Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen bereitstellen und entsprechende Regelungen erlassen, so erfolgt die Ausreichung der Finanzierung nach dieser Finanzierungsrichtlinie nachrangig, soweit und in dem Umfang es nach den Regelungen des Freistaats Bayern und/oder des Bundes rechtlich zulässig ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese Ausgleichszahlungen vorrangig in Anspruch zu nehmen bzw. zu beantragen.
- (3) Der Gesamtausgleichsbetrag Bestandteil A sowie der Gesamtausgleichsbetrag Bestandteil B sowie der Gesamtausgleichsbetrag Bestandteil C zum Ausgleich der Mindereinnahmen für alle Verbundverkehrsunternehmen errechnet sich aus dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil A sowie dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil B und dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil C. Diese ergeben sich aus der Differenz von „Ohne-Fall“ und „Mit-Fall“. In Anhang 1, Anhang 2, Anhang 3 und Anhang 4 wird die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages im Detail dargestellt. Die Verteilung der Ausgleichsleistungen erfolgt auf die Verbundverkehrsunternehmen getrennt von den Fahrgeldeinnahmen entsprechend den Maßgaben der MVV-Einnahmenaufteilung. In der 1. Ebene erhalten die Regionalbusunternehmen nach dem Verfahren der Realen Ertragskraft den Einnahmenanspruch aus dem 365-Euro-Ticket MVV bestehend aus Fahrgeldeinnahme und Ausgleichsanspruch. Daran schließt sich die Verteilung auf der 2. Ebene und 3. Ebene nach dem dort im jeweiligen Jahr gültigen Schlüssel an.
- (4) Der Ausgleich der Mindereinnahmen nach Absatz 3, den die Verbundverkehrsunternehmen erhalten, enthält auch die Verminderung der Ausgleichsleistungen nach § 228 ff. SGB IX. Die Höhe des Anteils der Mindereinnahmen durch die Verminderung der Ausgleichsleistungen nach § 228 ff. SGB IX bemisst sich nach dem vom Zentrum Bayern Familie und Soziales für das Jahr 2022 veröffentlichten Pauschalsatz von 2,60 Prozent (Bayerischer Staatsanzeiger Nr. 4/2023 vom 27.01.2023).
- (5) Die Fahrgeldeinnahmen aus dem MVV-Gemeinschaftstarif, Fahrgeldersatz-einnahmen (§§ 228 ff. SGB IX, § 45a PBefG) sowie Ausgleichsleistungen aus anderen Allgemeinen Vorschriften verbleiben bei den Verbundverkehrsunternehmen. Die Einnahmenaufteilung im Verbund bleibt unberührt.
- (6) Gezielte tarifrechtliche Maßnahmen, die direkt zuordenbare Minder- oder Mehreinnahmen ergeben, können beim Ohne-Fall berücksichtigt werden; Voraussetzung für die Berücksichtigung im Ohne-Fall ist ein Beschluss des Verbundrates und der Gesellschafterversammlung.
- (7) Die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrags erfolgt gemäß Anhang 1-4 getrennt für vier Abrechnungsjahre, von denen es sich beim ersten und letzten je um ein Rumpfsjahr handelt. Eventuelle Unterschiede in der Periodenzuordnung zwischen dem Mit- und dem Ohne-Fall gleichen sich nach Auffassung der MVV-Aufgabenträger über den gesamten Gültigkeitszeitraum aus. Sofern das 365-Euro-Ticket MVV über den 31. Juli 2025 hinaus fortgesetzt werden soll, gewährleisten die MVV-Aufgabenträger, dass dies auch für eventuelle Anschlussregelungen gilt.

§ 6 Ausgleichsverfahren

- (1) Die Zahlung der Ausgleichsleistungen erfolgt durch die MVV-Aufgabenträger an die MVV GmbH in Form
 - a) von einer Abschlagszahlung im Jahr 2020 und vier Abschlagszahlungen in den Jahren 2021 bis 2024 sowie drei Abschlagszahlungen im Jahr

2025 in Höhe von 80 % der Kostenprognose für das jeweilige Abrechnungsjahr (Abschläge) und

- b) einer Schlusszahlung unter Verrechnung der Abschläge nach a), nachdem die Daten der kassentechnischen Einnahmen im MVV-Gemeinschaftstarif dem MVV vorliegen.

Die Abschlagszahlungen werden entsprechend Anhang 1 berechnet. Die Ausgleichsbeträge können nicht negativ werden und würden bei einem rechnerisch negativen Ergebnis auf null gesetzt werden (0,00 Euro).

- (2) Die Abschlagszahlungen und die Schlusszahlungen der MVV-Aufgabenträger an die MVV GmbH erfolgen zu folgenden Terminen:

Abrechnungsjahr 1 2020

- Abschlagszahlung zum 10. November 2020 für die Monate August bis Dezember durch den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Ebersberg, Freising, München und Starnberg. Die Landkreise Dachau, Erding und Fürstenfeldbruck leisten diese Abschlagszahlung zum 10. Januar 2021.
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 1 zum 01. Juni 2021

Abrechnungsjahr 2 2021

- 1. Abschlagszahlung zum 20. Januar 2021 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 15. April 2021 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 15. Juli 2021 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 15. Oktober 2021 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 2 zum 01. Juni 2022

Abrechnungsjahr 3 2022

- 1. Abschlagszahlung zum 20. Januar 2022 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 15. April 2022 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 15. Juli 2022 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 15. Oktober 2022 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 3 zum 01. Juni 2023

Abrechnungsjahr 4 2023

- 1. Abschlagszahlung zum 20. Januar 2023 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 15. April 2023 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 15. Juli 2023 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 15. Oktober 2023 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 4 zum 01. Juni 2024

Abrechnungsjahr 5 2024

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

- 1. Abschlagszahlung zum 20. Februar 2024 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 15. April 2024 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 15. Juli 2024 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 15. Oktober 2024 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 5 zum 01. Juni 2025

Abrechnungsjahr 6 2025

- 1. Abschlagszahlung zum 20. Februar 2025 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 15. April 2025 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 15. Juli 2025 für den Monat Juli
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 6 zum 01. Juni 2026.

(3) Die Abschlagszahlungen und die Schlusszahlungen leitet die MVV GmbH zu folgenden Terminen an die Verbundverkehrsunternehmen weiter, sofern die Zahlungen der MVV-Aufgabenträger zu diesem Zeitpunkt bei der MVV GmbH eingegangen sind. Für den Fall, dass der MVV GmbH die erforderlichen Mittel zu den genannten Terminen noch nicht vollständig zur Verfügung stehen, steht es ihr frei, Teilzahlungen weiterzuleiten oder die Weiterleitung an einem späteren Datum zu vollziehen.

Abrechnungsjahr 1 2020

- Abschlagszahlung zum 05. Dezember 2020 für die Monate August bis Dezember durch den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Ebersberg, Freising, München und Starnberg. Die Abschlagszahlung für die Landkreise Dachau, Erding und Fürstenfeldbruck folgt zum 05. Februar 2021.
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 1 zum 25. Juni 2021

Abrechnungsjahr 2 2021

- 1. Abschlagszahlung zum 15. Februar 2021 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 10. Mai 2021 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 10. August 2021 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 10. November 2021 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 2 zum 25. Juni 2022

Abrechnungsjahr 3 2022

- 1. Abschlagszahlung zum 15. Februar 2022 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 10. Mai 2022 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 10. August 2022 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 10. November 2022 für die Monate Oktober bis Dezember

- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 3 zum 25. Juni 2023

Abrechnungsjahr 4 2023

- 1. Abschlagszahlung zum 15. Februar 2023 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 10. Mai 2023 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 10. August 2023 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 10. November 2023 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 4 zum 25. Juni 2024

Abrechnungsjahr 5 2024

- 1. Abschlagszahlung zum 15. März 2024 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 10. Mai 2024 für die Monate April bis Juni
- 3. Abschlagszahlung zum 10. August 2024 für die Monate Juli bis September
- 4. Abschlagszahlung zum 10. November 2024 für die Monate Oktober bis Dezember
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 5 zum 25. Juni 2025

Abrechnungsjahr 6 2025

- 1. Abschlagszahlung zum 15. März 2025 für die Monate Januar bis März
- 2. Abschlagszahlung zum 10. Mai 2025 für die Monate April bis Juli
- 3. Abschlagszahlung zum 10. August 2025 für den Monat Juli
- Schlusszahlung Abrechnungsjahr 6 zum 25. Juni 2026.

- (4) Für die Verstetigung der kassentechnischen MVV-Einnahmenmeldungen der Verbundverkehrsunternehmen und um überhöhte Ausgleichszahlungen in den betroffenen Jahren 2020 bis 2025 zu vermeiden, erfolgt die Rechnungsstellung bei der Kostenfreiheit des Schulweges bei den jeweiligen Kostenträgern (Landeshauptstadt München, kreisfreie Stadt Rosenheim und die Verbundlandkreise) entweder über monatliche Rechnungen oder in Form von monatlichen Abschlagsrechnungen und einer Endabrechnung. Diese Verstetigung der MVV-Einnahmenmeldungen der Verbundverkehrsunternehmen bei der Kostenfreiheit des Schulweges und die zeitgerechte Lieferung der Einnahmenmeldungen durch die Verbundverkehrsunternehmen ist Bedingung für die fristgerechte Ermittlung und die Erstellung der Endabrechnung im Rahmen dieser Richtlinie. Die genannten Pflichten der Verbundverkehrsunternehmen stehen unter der Voraussetzung, dass die Schulwegkostenträger dem Verbundverkehrsunternehmen fristgerecht die hierfür erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.
- (5) Im Rahmen der Abschlagszahlungen ggf. überzahlte Beträge sind nach der Endabrechnung von den Verbundverkehrsunternehmen innerhalb der in der Mitteilung über die Endabrechnung festgelegten Zahlungsfrist zurück zu gewähren.
- (6) Die MVV GmbH reicht die ihr zugewiesenen Ausgleichsleistungen im Namen und Auftrag der MVV-Aufgabenträger und nach Maßgabe dieser Richtlinie an

die Verbundverkehrsunternehmen aus. Die Abschlagszahlung an die Verbundverkehrsunternehmen kann auch als Anteil erfolgen, sofern der MVV GmbH zum jeweiligen Auszahlungsdatum nicht die volle Abschlagszahlung aller MVV-Aufgabenträger vorliegt.

§ 7 Überkompensationsverbot, Verfahren bei Überkompensation

- (1) Der Ausgleich darf zu keiner Überkompensation des Verbundverkehrsunternehmens bei der Beförderung von Personen im MVV-Gemeinschaftstarif führen. Für die Ermittlung, ob eine Überkompensation eingetreten ist oder nicht, ist der Anhang der VO 1370/2007 zu beachten. Maßgeblich für die Überkompensationskontrolle ist nicht das Abrechnungsjahr, sondern das Nachweisjahr.
- (2) Zum Nachweis der Nicht-Überkompensation haben die Verbundverkehrsunternehmen mit Einnahmeninteresse bis zum 31. Dezember des auf das Nachweisjahr folgenden Jahres eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Erfüllung der Tarifpflicht im MVV-Gemeinschaftstarif in Bezug auf das 365-Euro-Ticket MVV gegenüber der MVV GmbH vorzulegen. Die Richtigkeit der Aufstellung muss durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt sein. Verbundverkehrsunternehmen, die auf Basis mehrerer Verkehrsverträge im MVV tätig sind, können den Nachweis auch verkehrsvertragsspezifisch erbringen.
- (3) Für die Aufstellung sind folgende Grundsätze zu beachten:
 1. Die Aufstellung besteht aus einer unternehmensindividuellen Ausweisung des finanziellen Nettoeffekts, der aus der vorliegenden Allgemeinen Vorschrift resultiert.
 2. Zum finanziellen Nettoeffekt zählen gemäß Anhang zur VO (EG) 1370/2007 alle Auswirkungen auf Kosten und Einnahmen. Die Auswirkungen auf die Einnahmen bestehen mindestens in der Gegenüberstellung der Differenz von „Mit-Fall“ und „Ohne-Fall“ im Sinne von § 5 Absatz 3. Den Unternehmen steht es frei, weitergehende Auswirkungen auf die Einnahmen nachzuweisen. Zu den Auswirkungen auf die Kosten gehören nachweisbare und nachgewiesene rein tarifinduzierte Kosten, die objektiv erforderlich sind und nicht von der jeweiligen zuständigen Behörde aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags veranlasst und ausgeglichen werden. Die Beträge sind netto (ohne Umsatzsteuer) auszuweisen.

Die MVV GmbH kann konkretisierende Vorgaben für die Erstellung der Aufstellung machen und erläuternde Hinweise gegenüber den Verbundverkehrsunternehmen geben.

- (4) Zur Vermeidung einer Doppelfinanzierung nach dieser Finanzierungsrichtlinie und des Ausgleichs nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollen die Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung mit Freistaat Bayern bezüglich des Ausgleichs nach § 45a PBefG treffen.
- (5) Im Falle einer Überschreitung des nach Maßgabe der vorstehenden Absätze höchstzulässigen Ausgleichsbetrags hat das betroffene Verbundverkehrsunternehmen den Betrag der Überschreitung zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Verzinsung ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen. Gleiches gilt, wenn die Aufstellung im Sinne von Absatz 2 nicht fristgerecht vorgelegt wird. Die Höhe der Verzinsung richtet sich nach der jeweils aktuellen Mitteilung der EU-Kommission über die aktuellen bei Beihilfe-Rückforderungen angewandten Zinssätze.

§ 8 Jährlicher Gesamtbericht

Die MVV-Aufgabenträger bzw. die MVV GmbH im Auftrag der MVV-Aufgabenträger veröffentlichen jeweils gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370/2007 einmal jährlich einen Gesamtbericht und benennen hierin die vorliegende Allgemeine Vorschrift und die gewährten Ausgleichsleistungen in Summe für alle Verbundverkehrsunternehmen. Die hierfür erforderlichen Informationen werden den MVV-Aufgabenträgern von der MVV GmbH zur Verfügung gestellt.

§ 9 Grundsätze wirtschaftlichen Handelns, Anreizregelung gem. Anhang VO 1370/2007

Die Verbundverkehrsunternehmen mit Einnahmeninteresse haben weiterhin Interesse, ihre Einnahmen zu steigern, da sie keinen Anspruch auf einen vollständigen Ausgleich der spezifischen Nachteile aus der Tarifpflicht haben und zudem – mit Ausnahme von Bruttovertragsunternehmen – die Erlörisiken und Erlöschancen tragen. Insofern berührt das Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser Richtlinie nicht den bestehenden Anreiz für die Verbundverkehrsunternehmen zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität. Die qualitativen Vorgaben für die Verbundverkehrsunternehmen ergeben sich aus den jeweils gültigen Nahverkehrsplänen, Verkehrsverträgen und sonstigen Vorgaben der MVV-Aufgabenträger.

§ 10 Fortschreibung

Die Gesellschafterversammlung der MVV GmbH ist ermächtigt, diese Richtlinie im Hinblick auf die Verfahrensregelungen (nur Fristen und Termine) und Nachweisführung (nur konkretisierende Vorgaben und Hinweise zur Aufstellung zum Nachweis der Nichtüberkompensation) nach § 6 und § 7 abzuändern und fortzuentwickeln. Änderungen sind den Verbundverkehrsunternehmen unverzüglich mitzuteilen.

Anhänge:

Anhang 1: Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg

Anhang 2: Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den Freistaat Bayern sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim

Anhang 3: Berechnungsgrundlagen für den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg

Anhang 4: Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den Freistaat Bayern sowie die kreisfreie Stadt Rosenheim

**Anhang 1 zur Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“
der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH:**

Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstentfeldbruck, München und Starnberg

Präambel und Definition

Der Anhang 1 definiert die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages Bestandteil A zum Ausgleich der Mindereinnahmen für alle Verbundverkehrsunternehmen, die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, die Kostenprognose entsprechend der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie die Abschlagszahlungen. Der Gesamtausgleichsbetrag errechnet sich aus dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV, welcher sich aus der Differenz von fortgeschriebenem „Ohne-Fall“ und „Mit-Fall“ des Basisjahres 2020 ergibt. Die Berechnung des „Ohne-Fall“ und des „Mit-Fall“ des Basisjahres 2020 richtet sich nach Anhang 3.

§ 1 Berechnung Mindererlöse eines Abrechnungsjahres Bestandteil A

- (1) Der Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket im Basisjahr 2020 beträgt 143,20 Euro netto bestehend aus 139,57 Euro Anteil Mindererlöse sowie 3,63 Euro Ausgleich für SGB IX Zahlungen. In die Berechnung zur Fortschreibung des Ausgleichsbedarfes der 365-Euro-Tickets MVV fließen der Mindererlösanteil, fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets, der Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent) und der Tarifsteigerungs-Wert ein, woraus sich ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr ergibt.
- (2) Die Variablen sind folgendermaßen definiert:
 - Tarifsteigerungs-Wert: entspricht der durchschnittlichen Tarifierhöhung im MVV-Gemeinschaftstarif innerhalb des vorangegangenen Abrechnungsjahres.
Beispiel: im Abrechnungsjahr 2021 erfolgte eine durchschnittliche Anpassung des MVV-Gemeinschaftstarifes von 3,7 Prozent, hieraus ergibt sich ein Tarifsteigerungs-Wert von 1,037.
 - Mindererlösanteil: der Mindererlösanteil des Abrechnungsjahres errechnet sich aus dem Mindererlösanteil des Vorjahres multipliziert mit dem Tarifsteigerungs-Wert.
Beispiel: 139,57 Euro (Mindererlösanteil 2020) multipliziert mit 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert 2021) ergibt 143,48 Euro (Mindererlösanteil 2021).
 - Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets: Da der Preis des 365-Euro-Tickets nicht angepasst wird, wird die fehlende Tarifsteigerung als Mindererlös ausgeglichen. Der Mindererlös ist dabei der Netto-Wert des 365-Euro-Tickets multipliziert mit dem kumulierten Tarifsteigerungs-Wert ab 2021 abzüglich des Netto-Wertes des 365-Euro-Tickets.
Beispiel: der Wert für 2022 von 22,53 Euro entspricht 365,00 Euro geteilt durch 1,07 multipliziert mit 1,028 (Tarifsteigerungswert 2021) multi-

pliziert mit 1,037 (Tarifsteigerungswert 2022) abzüglich 365,00 Euro geteilt durch 1,07.

- Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent): entspricht der Addition aus Mindererlösanteil und dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets des jeweiligen Jahres jeweils multipliziert mit 2,60 Prozent.
- Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr: entspricht der Addition aus Mindererlösanteil, dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets und dem Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung des jeweiligen Jahres.

Beispiel: 159,05 Euro (Mindererlösanteil 2023) addiert mit 47,62 Euro (Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets 2023) addiert mit 5,37 Euro (Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung 2023) ergibt 212,05 Euro (Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2023).

- Abrechnungsjahre sind folgendermaßen definiert:
Basiszeitraum: 01. 01. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019
Abrechnungsjahr 1: 01. August 2020 bis 31. Dezember 2020
Abrechnungsjahr 2: 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021
Abrechnungsjahr 3: 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022
Abrechnungsjahr 4: 01. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023
Abrechnungsjahr 5: 01. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024
Abrechnungsjahr 6: 01. Januar 2025 bis 31. Juli 2025
- Hinweis: In Berechnungen wird nur gerundet, wenn darauf hingewiesen wurde. Hier dargestellte Werte können gerundet sein.

(3) Der Gesamtbetrag an Mindererlösen (Bestandteil A) eines Abrechnungsjahres wird in der Schlussrechnung abgerechnet und ergibt sich folgendermaßen:

- Der Gesamtbetrag entspricht der Anzahl an 365-Euro-Tickets des Abrechnungsjahres multipliziert mit 84,79 Prozent (Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil A) multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket.
- Ein 365-Euro-Ticket kann sich aus zehn Zahlmonaten zusammensetzen. 365-Euro-Tickets werden auch anteilig gerechnet.
- Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

(4) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung einschließlich des Jahrs 2024

Jahr	Mindererlösanteil (netto)	Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets (netto)	Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung	Tarifsteigerungswert	Zeitpunkt Tarifanpassung	Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr (netto)
2020	139,57 €	- €	3,63 €	0	N/A	143,20 €
2021	143,48 €	9,55 €	3,98 €	1,028	13.12.2020	157,01 €
2022	148,79 €	22,53 €	4,45 €	1,037	12.12.2021	175,77 €
2023	159,05 €	47,62 €	5,37 €	1,069	11.12.2022	212,05 €
2024	165,89 €	64,33 €	5,99 €	1,043	10.12.2023	236,21 €

§ 2 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil A

- (1) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2024 34,40 Mio. Euro.
- (2) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des Ausgleichsbedarfs je 365-Euro-Ticket. Dabei wird wie folgt vorgegangen.
 - Die Schülerzahlen sowie Schüler-Potential werden entsprechend Finanzierungsrichtlinie § 4 (2) auf Basis 2 auf Basis der amtlichen Schulstatistik in Bayern fortgeschrieben.
 - Der neue maximale Ausgleichsbetrag ergibt sich folgendermaßen: Maximaler Ausgleichsbetrag des Abrechnungsjahres entspricht dem maximalen Ausgleichsbetrag des Vorjahres multipliziert mit dem Schüler-Potential des Abrechnungsjahres dividiert durch das Schülerpotential des Vorjahres multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Abrechnungsjahres dividiert durch den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Vorjahres.
 - Die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
 - Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
 - Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 3 Kostenprognose Bestandteil A

- (8) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2024 29.240.000,00 Euro.
- (9) Die Fortschreibung der Kostenprognose erfolgt folgendermaßen:
 - Die Kostenprognose für ein Abrechnungsjahr beträgt 85,0 Prozent des Maximalen Ausgleichsbetrages des Abrechnungsjahres.
 - Die Berechnung der Kostenprognose erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
 - Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 4 Abschlagszahlungen Bestandteil A

Die Abschlagszahlungen nach § 6 der Finanzierungsrichtlinie berechnen sich wie folgt. Je Monat der Abschlagszahlung wird ein Monatsanteil der Kostenprognose des Abrechnungsjahres zu 85 Prozent angerechnet. Beispiel: Besteht das Abrechnungsjahr aus zwölf Monaten wird je Monat ein Zwölftel der Kostenprognose angerechnet; besteht ein Abrechnungsjahr aus sieben Monaten, wird je Monat ein Siebtel der Kostenprognose angerechnet.

**Anhang 2 zur Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“
der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH:**

Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den für den Freistaat Bayern sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim

Präambel und Definition

Der Anhang 2 definiert die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages Bestandteil B zum Ausgleich der Mindereinnahmen für alle Verbundverkehrsunternehmen, die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, die Kostenprognose entsprechend der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie die Abschlagszahlungen. Der Gesamtausgleichsbetrag errechnet sich aus dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV, welcher sich aus der Differenz von fortgeschriebenem „Ohne-Fall“ und „Mit-Fall“ Bestandteil B des Jahres 2024 ergibt.

§ 1 Berechnungsgrundlage Bestandteil B

(5) Auf Basis eines Mit- und Ohne-Falls wurde für das Jahr 2024 ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet.

(6) In der folgenden Tabelle sind die Berechnungsgrundlagen für den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket dargestellt:

Berechnung Mit- und Ohne-Fall Bestandteil B				
		Ohne-Fall brutto		Mit-Fall brutto
Gruppe	Anzahl	Kosten p.a.	Anteil Bartarif	Kosten p.a.
Kostenfreie Schülertickets	13.500	549,00 €	10,00 €	365,00 €
Selbstzahler ganzjährig	1.538	510,00 €	20,00 €	365,00 €
Selbstzahler teiljährig	1.538	295,00 €	50,00 €	365,00 €
Nutzer Bartarif	1.319	130,00 €	80,00 €	365,00 €
Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif	17.895	3,89 €	- €	- €
Summe	17.895	8.890.827,75 €	348.157,50 €	6.531.675,00 €
Ausgleichsbedarf 2024 brutto				2.359.152,75 €
Ausgleichsbedarf 2024 netto				2.204.815,65 €
Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2024 netto				123,21 €

§ 2 Berechnung Mindererlöse eines Abrechnungsjahres Bestandteil B

(1) Der Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket im Jahr 2024 beträgt 126,41 Euro netto bestehend aus 123,21 Euro Anteil Mindererlöse sowie 3,20 Euro Ausgleich für SGB IX Zahlungen. In die Berechnung zur Fortschreibung des Ausgleichsbedarfes der 365-Euro-Tickets MVV fließen der Mindererlösanteil, fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets, der Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent), der Tarifsteigerungs-Wert MVV und der Tarifsteigerungs-Wert DLT ein, woraus sich ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr ergibt.

(2) Die Variablen sind folgendermaßen definiert:

- Tarifsteigerungs-Wert MVV: entspricht der durchschnittlichen Tarifanpassung im MVV-Gemeinschaftstarif innerhalb des vorangegangenen

Abrechnungsjahres.

Beispiel: im Abrechnungsjahr 2021 erfolgte eine durchschnittliche Anpassung des MVV-Gemeinschaftstarifes von 3,7 Prozent, hieraus ergibt sich ein Tarifsteigerungs-Wert von 1,037.

- Tarifsteigerungs-Wert DLT: entspricht der durchschnittlichen Tarifanpassung des Deutschlandtickets innerhalb des vorangegangenen Abrechnungsjahres.

Beispiel mit theoretischen Werten: im Abrechnungsjahr 2024 erfolgte eine durchschnittliche Anpassung des Deutschlandtickets von 5,0 Prozent, hieraus ergibt sich ein Tarifsteigerungs-Wert von 1,05.

- Mindererlösanteil: der Mindererlösanteil des Abrechnungsjahres errechnet sich aus dem Tarifsteigerungs-Wert MVV multipliziert mit 0,047 addiert mit dem Tarifsteigerungs-Wert DLT multipliziert mit 0,953 anschließend multipliziert mit dem Mindererlösanteil des Vorjahres. Der Wert von 0,047 ergibt sich aus dem Anteil des MVV-Tarifs des Ohne-Falles, der Wert von 0,953 ergibt sich aus dem Anteil des Deutschlandtickets des Ohne-Falles.

Beispiel mit theoretischen Werten: 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 0,047 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert mit 0,953 anschließend multipliziert mit 123,21 Euro (Mindererlösanteil 2024) ergibt 129,24 Euro (Mindererlösanteil 2025).

- Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets: Da der Preis des 365-Euro-Tickets nicht angepasst wird, wird die fehlende Tarifsteigerung als Mindererlös ausgeglichen. Der Mindererlös errechnet sich wie folgt: der kumulierte Tarifsteigerungs-Wert MVV ab 2025 multipliziert mit 0,047 addiert mit dem kumulierten Tarifsteigerungs-Wert DLT ab 2025 multipliziert mit 0,953 anschließend multipliziert mit dem Netto-Wert des 365-Euro-Tickets, zuletzt wird der Netto-Wertes des 365-Euro-Tickets abgezogen.

Beispiel mit theoretischen Werten: der Wert für 2026 von 23,65 Euro entspricht 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 1,01 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2026) multipliziert mit 0,047 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert 1,02 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2026) multipliziert mit 0,953 anschließend multipliziert mit 365,00 Euro geteilt durch 1,07, zuletzt abzüglich 365,00 Euro geteilt durch 1,07.

- Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent): entspricht der Addition aus Mindererlösanteil und dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets des jeweiligen Jahres jeweils multipliziert mit 2,60 Prozent.
- Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr: entspricht der Addition aus Mindererlösanteil, dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets und dem Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung des jeweiligen Jahres.

Beispiel mit theoretischen Werten: 129,24 Euro (Mindererlösanteil 2025) addiert mit 16,67 Euro (Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets 2025) addiert mit 3,79 Euro (Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung 2025) ergibt 149,71 Euro (Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2025).

- Abrechnungsjahre sind folgendermaßen definiert:

Basiszeitraum: 01. 01. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019

Abrechnungsjahr 1: 01. August 2020 bis 31. Dezember 2020

Abrechnungsjahr 2: 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021

Abrechnungsjahr 3: 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022

Abrechnungsjahr 4: 01. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023

Abrechnungsjahr 5: 01. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024

Abrechnungsjahr 6: 01. Januar 2025 bis 31. Juli 2025

- Hinweis: In Berechnungen wird nur gerundet, wenn darauf hingewiesen wurde. Hier dargestellte Werte können gerundet sein.

(3) Der Gesamtbetrag an Mindererlösen (Bestandteil B) eines Abrechnungsjahres wird in der Schlussrechnung abgerechnet und ergibt sich folgendermaßen:

- Der Gesamtbetrag entspricht der Anzahl an 365-Euro-Tickets des Abrechnungsjahres multipliziert mit 13,04 Prozent (Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil B, vgl. § 4 Abs. 2 Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“) multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket.
- Ein 365-Euro-Ticket kann sich aus zehn Zahlmonaten zusammensetzen. 365-Euro-Tickets werden auch anteilig gerechnet.
- Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

(7) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung ab dem Jahr 2024

Jahr	Mindererlösanteil (netto)	Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets (netto)	Ausgleich der fehlenden SGB-IX Zahlung	Tarifsteigerungs-Wert MVV	Tarifsteigerungs-Wert DLT	Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr (netto)
2024	123,21 €	- €	3,20 €	0	0	126,41 €

§ 3 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil B

(3) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2024 2,85 Mio. Euro.

(4) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des Ausgleichsbedarfs je 365-Euro-Ticket. Dabei wird wie folgt vorgegangen.

- Die Schülerzahlen sowie Schüler-Potential werden entsprechend Finanzierungsrichtlinie § 4 (2) auf Basis 2 auf Basis der amtlichen Schulstatistik in Bayern fortgeschrieben.
- Der neue maximale Ausgleichsbetrag ergibt sich folgendermaßen: Maximaler Ausgleichsbetrag des Abrechnungsjahres entspricht dem maximalen Ausgleichsbetrag des Vorjahres multipliziert mit dem Schüler-Potential des Abrechnungsjahres dividiert durch das Schülerpotential des Vorjahres multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Abrechnungsjahres dividiert durch den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Vorjahres.
- Die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
- Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 4 Kostenprognose Bestandteil B

(10) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2024 2.422.500,00 Euro.

(11) Die Fortschreibung der Kostenprognose erfolgt folgendermaßen:

- Die Kostenprognose für ein Abrechnungsjahr beträgt 85,0 Prozent des Maximalen Ausgleichsbetrages des Abrechnungsjahres.

- Die Berechnung der Kostenprognose erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 5 Abschlagszahlungen Bestandteil B

Die Abschlagszahlungen nach § 6 der Finanzierungsrichtlinie berechnen sich wie folgt. Je Monat der Abschlagszahlung wird ein Monatsanteil der Kostenprognose des Abrechnungsjahres zu 85 Prozent angerechnet. Beispiel: Besteht das Abrechnungsjahr aus zwölf Monaten wird je Monat ein Zwölftel der Kostenprognose angerechnet; besteht ein Abrechnungsjahr aus sieben Monaten, wird je Monat ein Siebtel der Kostenprognose angerechnet.

Anhang 3 zur Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH: Berechnungsgrundlagen für den Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München und die die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstentumbruck, München und Starnberg

1. Berechnung der Minderlöse im Basisjahr 2020:

Berechnung des Ausgleichsbedarfs im Basisjahr 2020				
Mindereinnahmen nach Tarifprodukt	Ohne-Fall	Mit-Fall	Brutto-Differenz	Netto-Berechnung
I) Wochen- und Monatskarten inkl. AusbildungPluscard	24.848.997 €	2.372.808 €	22.476.189 €	21.005.784 €
II) Kostenfreiheit d. Schulwegs und Abo	39.652.462 €	53.610.008 €	- 13.957.547 €	- 13.044.436 €
III) Bartarif	20.799.121 €	9.732.405 €	11.066.716 €	10.342.725 €
Prognostizierte Mindereinnahmen			19.585.358 €	18.304.073 €
IV) Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif			2.241.488 €	2.094.848 €
V) Erweiterung auf Zonen M-12			1.040.251 €	972.197 €
VI) Kostendeckung der Erweiterung durch vorherige Einführung des Deutschlandtickets			- 1.040.251 €	- 972.197 €
Ausgleichsbedarf 365-Euro-Ticket MVV	Basisjahr 2020		21.826.845,36 €	20.398.920,90 €
Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket	Basisjahr 2020		149,34 €	139,57 €

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

2. Berechnungsgrundlagen:**a) I) Wochen- und Monatskarten inkl. AusbildungPluscard (Ohne-Fall)**

Tarifpro- dukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarif- stand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berechtigte	Anteil Wechsler	Anzahl 365- Euro-Tickets
Woche AT1	0,3	24.905	1	2	10,80 €	11,90 €	24.144	287.313,60 €	2,0%	83,5%	507
-	0,3	29.078	2	2	10,80 €	11,90 €	28.190	335.461,00 €	2,0%	83,5%	591
	0,3	9.682	3	2	12,90 €	11,90 €	9.907	117.893,30 €	2,0%	83,5%	208
	0,3	2.646	4	2	15,50 €	11,90 €	2.830	33.677,00 €	2,0%	83,5%	59
	0,3	943	5	3	17,90 €	19,20 €	922	17.702,40 €	2,0%	83,5%	19
	0,3	334	6	3	20,30 €	19,20 €	339	6.508,80 €	2,0%	83,5%	7
	0,3	280	7	4	22,80 €	24,60 €	273	6.715,80 €	2,0%	83,5%	6
	0,3	138	8	4	25,00 €	24,60 €	139	3.419,40 €	2,0%	83,5%	3
	0,3	224	9	5	26,50 €	28,50 €	219	6.241,50 €	2,0%	83,5%	5
	0,3	69	10	5	26,50 €	28,50 €	67	1.909,50 €	2,0%	83,5%	1
	0,3	33	11	6	26,50 €	28,50 €	32	912,00 €	2,0%	83,5%	1
	0,3	34	12	6	26,50 €	28,50 €	33	940,50 €	2,0%	83,5%	1
	0,3	17	13	M-5	26,50 €	28,50 €	17	484,50 €	2,0%	83,5%	-
	0,3	1	14	M-5	26,50 €	28,50 €	1	28,50 €	2,0%	83,5%	-
	0,3	0	15	M-6	26,50 €	28,50 €	0	- €	2,0%	83,5%	-
	0,3	0	16	M-6	26,50 €	28,50 €	0	- €	2,0%	83,5%	-

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

							Summe	840.101,70 €			1.408,00
							Zzgl. Einnahme ab 15.12.202 0	20.893,90 €			

Tarifpro- dukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarif- stand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berechtigte	Anteil Wechsler	Anzahl 365- Euro-Tickets
Monat AT1	0,3	15.814	1	2	38,60 €	38,60 €	15.814	610.420,40 €	2,0%	91,0%	1.567
	0,3	20.698	2	2	38,60 €	38,60 €	20.698	798.942,80 €	2,0%	91,0%	2.051
	0,3	5.553	3	2	46,30 €	38,60 €	5.830	225.038,00 €	2,0%	91,0%	578
	0,3	2.357	4	2	55,40 €	38,60 €	2.571	99.240,60 €	2,0%	91,0%	255
	0,3	651	5	3	63,70 €	62,20 €	656	40.803,20 €	2,0%	91,0%	65
	0,3	305	6	3	72,60 €	62,20 €	318	19.779,60 €	2,0%	91,0%	32
	0,3	236	7	4	81,50 €	79,40 €	238	18.897,20 €	2,0%	91,0%	24
	0,3	79	8	4	89,50 €	79,40 €	82	6.510,80 €	2,0%	91,0%	8
	0,3	62	9	5	94,60 €	92,00 €	63	5.796,00 €	2,0%	91,0%	6
	0,3	94	10	5	94,60 €	92,00 €	95	8.740,00 €	2,0%	91,0%	9
	0,3	9	11	6	94,60 €	92,00 €	9	828,00 €	2,0%	91,0%	1
	0,3	45	12	6	94,60 €	92,00 €	45	4.140,00 €	2,0%	91,0%	4
	0,3	31	13	M-5	94,60 €	92,00 €	31	2.852,00 €	2,0%	91,0%	3
	0,3	2	14	M-5	94,60 €	92,00 €	2	184,00 €	2,0%	91,0%	-
	0,3	1	15	M-6	94,60 €	92,00 €	1	92,00 €	2,0%	91,0%	-

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

	0,3	348	16	M-6	94,60 €	92,00 €	351	32.292,00 €	2,0%	91,0%	35
							Summe	1.893.396,80 €			4.638,00
							Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020	18.840,20 €			

Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht-Berechtigte	Anteil Wechsler	Anzahl 365-Euro-Tickets
Woche AT2	0,3	10.525	1	2	11,60 €	12,80 €	10.198	130.534,40 €	2,0%	93,0%	238
	0,3	48.734	2	2	11,60 €	12,80 €	47.222	604.441,60 €	2,0%	93,0%	1.104
	0,3	58.103	3	2	13,80 €	12,80 €	59.366	759.884,80 €	2,0%	93,0%	1.387
	0,3	37.463	4	2	16,60 €	12,80 €	40.036	512.460,80 €	2,0%	93,0%	936
	0,3	15.765	5	3	19,00 €	20,60 €	15.367	316.560,20 €	2,0%	93,0%	359
	0,3	12334	6	3	21,80 €	20,60 €	12538	258.282,80 €	2,0%	93,0%	293
	0,3	10350	7	4	24,40 €	26,30 €	10108	265.840,40 €	2,0%	93,0%	236
	0,3	11453	8	4	26,80 €	26,30 €	11517	302.897,10 €	2,0%	93,0%	269
	0,3	5971	9	5	29,50 €	32,00 €	5819	186.208,00 €	2,0%	93,0%	136
	0,3	10284	10	5	32,00 €	32,00 €	10284	329.088,00 €	2,0%	93,0%	240
	0,3	4617	11	6	34,30 €	37,70 €	4480	168.896,00 €	2,0%	93,0%	105
	0,3	14069	12	6	36,70 €	37,70 €	13954	526.065,80 €	2,0%	93,0%	326
	0,3	1461	13	M-5	39,40 €	43,50 €	1415	61.552,50 €	2,0%	93,0%	33
	0,3	514	14	M-5	42,20 €	43,50 €	509	22.141,50 €	2,0%	93,0%	12

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

	0,3	1530	15	M-6	44,60 €	49,30 €	1482	73.062,60 €	2,0%	93,0%	35
	0,3	181	16	M-6	47,30 €	49,30 €	179	8.824,70 €	2,0%	93,0%	4
							Summe	4.675.771,00 €			5.713,00
							Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020	149.029,80 €			

Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht-Berechtigte	Anteil Wechsler	Anzahl 365-Euro-Tickets
Monat AT2	0,3	11.445	1	2	41,40 €	41,40 €	11.445	473.823,00 €	2,0%	92,3%	1.150
	0,3	57.543	2	2	41,40 €	41,40 €	57.543	2.382.280,20 €	2,0%	92,3%	5.783
	0,3	87.071	3	2	49,50 €	41,40 €	91.345	3.781.683,00 €	2,0%	92,3%	9.181
	0,3	62.051	4	2	59,30 €	41,40 €	67.670	2.801.538,00 €	2,0%	92,3%	6.801
	0,3	19.123	5	3	67,80 €	66,70 €	19.216	1.281.707,20 €	2,0%	92,3%	1.931
	0,3	12831	6	3	77,80 €	66,70 €	13380	892.446,00 €	2,0%	92,3%	1.345
	0,3	10280	7	4	87,40 €	85,10 €	10361	881.721,10 €	2,0%	92,3%	1.041
	0,3	8723	8	4	95,90 €	85,10 €	9018	767.431,80 €	2,0%	92,3%	906
	0,3	3766	9	5	105,40 €	103,40 €	3787	391.575,80 €	2,0%	92,3%	381
	0,3	6160	10	5	114,40 €	103,40 €	6338	655.349,20 €	2,0%	92,3%	637
	0,3	3070	11	6	122,60 €	121,80 €	3076	374.656,80 €	2,0%	92,3%	309

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

	0,3	7550	12	6	131,30 €	121,80 €	7714	939.565,20 €	2,0%	92,3%	775
	0,3	1130	13	M-5	141,00 €	140,60 €	1131	159.018,60 €	2,0%	92,3%	114
	0,3	314	14	M-5	151,00 €	140,60 €	320	44.992,00 €	2,0%	92,3%	32
	0,3	720	15	M-6	159,40 €	159,30 €	720	114.696,00 €	2,0%	92,3%	72
	0,3	72	16	M-6	169,20 €	159,30 €	73	11.628,90 €	2,0%	92,3%	7
							Summe	16.192.690,00 €			30.465,00
							Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020	238.577,20 €			

Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Wechsler	Restsumme
Grüne Jugend AT1										
<i>Bedarfsänderung TSR M</i>	90%	15.392	1 bis 4	M	9,00 €	8,40 €	13.853	116.363,52 €	98%	2.327,27 €
<i>Bedarfsänderung TSR AR</i>	70%	1.317	5 bis 16	in 1 bis 6	9,00 €	10,00 €	922	9.219,00 €	98%	184,38 €
<i>Bedarfsänderung TSR Gesamt</i>	70%	2.142	1 bis 16	M+ in 1 bis 6	18,00 €	17,00 €	1.499	25.489,80 €	98%	509,80 €
Grüne Jugend AT2										
<i>Bedarfsänderung TSR M</i>	90%	42.568		M	14,70 €	14,60 €	38.311	559.343,52 €	96%	22.373,74 €
<i>Bedarfsänderung TSR AR</i>	70%	8.992		in 1 bis 6	14,70 €	17,00 €	6.294	107.004,80 €	96%	4.280,19 €

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

Bedarfsänderung TSR Gesamt	70%	23.254		M+ in 1 bis 6	29,40 €	26,00 €	16.278	423.222,80 €	96%	16.928,91 €
							Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020	6.393,70 €	96%	255,75 €
Gesamtsumme								1.247.037,14 €		46.860,04 €

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

b) II) Kostenfreiheit des Schulwegs und Abo (Ohne-Fall)

Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht-Berechtigte	Anteil Wechsler
Abo Woche AT1 inkl. Kostenfreiheit	0	8.801	1	2	10,80 €	11,90 €	8.801	104.731,90 €	0,65%	100,0%
	0	10.455	2	2	10,80 €	11,90 €	10.455	124.414,50 €	0,65%	100,0%
	0	3.092	3	2	12,90 €	11,90 €	3.092	36.794,80 €	0,65%	100,0%
	0	1.193	4	2	15,50 €	11,90 €	1.193	14.196,70 €	0,65%	100,0%
	0	358	5	3	17,90 €	19,20 €	358	6.873,60 €	0,65%	100,0%
	0	179	6	3	20,30 €	19,20 €	179	3.436,80 €	0,65%	100,0%
	0	263	7	4	22,80 €	24,60 €	263	6.469,80 €	0,65%	100,0%
	0	128	8	4	25,00 €	24,60 €	128	3.148,80 €	0,65%	100,0%
	0	57	9	5	26,50 €	28,50 €	57	1.624,50 €	0,65%	100,0%
	0	93	10	5	26,50 €	28,50 €	93	2.650,50 €	0,65%	100,0%
	0	50	11	6	26,50 €	28,50 €	50	1.425,00 €	0,65%	100,0%
	0	26	12	6	26,50 €	28,50 €	26		0,65%	100,0%

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

								741,00 €		
	0	15	13	M-5	26,50 €	28,50 €	15	427,50 €	0,65%	100,0%
	0	3	14	M-5	26,50 €	28,50 €	3	85,50 €	0,65%	100,0%
	0	2	15	M-6	26,50 €	28,50 €	2	57,00 €	0,65%	100,0%
	0	13	16	M-6	26,50 €	28,50 €	13	370,50 €	0,65%	100,0%
					Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020		- €	307.448,40 €		

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berechtig- te	Anteil Wechsler	Anzahl 365-Euro- Tickets ohne KF*
Abo Monat AT1 inkl. Kostenfrei- heit	0	159.666	1	2	38,60 €	38,60 €	159.666	6.163.107,60 €	0,65%	100,0%	3.173
	0	263.713	2	2	38,60 €	38,60 €	263.713	10.179.321,80 €	0,65%	100,0%	5.240
	0	77.468	3	2	46,30 €	38,60 €	77.468	2.990.264,80 €	0,65%	100,0%	1.539
-	0	31.285	4	2	55,40 €	38,60 €	31.285	1.207.601,00 €	0,65%	100,0%	622
	0	12.136	5	3	63,70 €	62,20 €	12.136	754.859,20 €	0,65%	100,0%	241
	0	7532	6	3	72,60 €	62,20 €	7532	468.490,40 €	0,65%	100,0%	150
	0	2614	7	4	81,50 €	79,40 €	2614	207.551,60 €	0,65%	100,0%	52
	0	1373	8	4	89,50 €	79,40 €	1373	109.016,20 €	0,65%	100,0%	27
	0	631	9	5	94,60 €	92,00 €	631	58.052,00 €	0,65%	100,0%	13
	0	835	10	5	94,60 €	92,00 €	835	76.820,00 €	0,65%	100,0%	17
	0	386	11	6	94,60 €	92,00 €	386	35.512,00 €	0,65%	100,0%	8
	0	579	12	6	94,60 €	92,00 €	579	53.268,00 €	0,65%	100,0%	12
	0	108	13	M-5	94,60 €	92,00 €	108	9.936,00 €	0,65%	100,0%	2
	0	45	14	M-5	94,60 €	92,00 €	45	4.140,00 €	0,65%	100,0%	1

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

	0	31	15	M-6	94,60 €	92,00 €	31	2.852,00 €	0,65%	100,0%	1
	0	35	16	M-6	94,60 €	92,00 €	35	3.220,00 €	0,65%	100,0%	1
* Abo-Anteil 20 Prozent					Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020		30.810,40 €	22.354.823,00 €			11.099,00
Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berechtigte	Anteil Wechsler	
Abo Woche AT2 inkl. Kostenfrei- heit	0	1.555	1	2	11,60 €	12,80 €	1.555	19.904,00 €	0,65%	100,0%	
	0	2.363	2	2	11,60 €	12,80 €	2.363	30.246,40 €	0,65%	100,0%	
	0	2.416	3	2	13,80 €	12,80 €	2.416	30.924,80 €	0,65%	100,0%	
-	0	1.818	4	2	16,60 €	12,80 €	1.818	23.270,40 €	0,65%	100,0%	
	0	825	5	3	19,00 €	20,60 €	825	16.995,00 €	0,65%	100,0%	
	0	569	6	3	21,80 €	20,60 €	569	11.721,40 €	0,65%	100,0%	
	0	594	7	4	24,40 €	26,30 €	594	15.622,20 €	0,65%	100,0%	
	0	490	8	4	26,80 €	26,30 €	490	12.887,00 €	0,65%	100,0%	
	0	130	9	5	29,50 €	32,00 €	130	4.160,00 €	0,65%	100,0%	
	0	446	10	5	32,00 €	32,00 €	446	14.272,00 €	0,65%	100,0%	
	0	110	11	6	34,30 €	37,70 €	110	4.147,00 €	0,65%	100,0%	
	0	539	12	6	36,70 €	37,70 €	539	20.320,30 €	0,65%	100,0%	
	0	20	13	M-5	39,40 €	43,50 €	20	870,00 €	0,65%	100,0%	

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

	0	3	14	M-5	42,20 €	43,50 €	3	130,50 €	0,65%	100,0%	
	0	11	15	M-6	44,60 €	49,30 €	11	542,30 €	0,65%	100,0%	
	0	4	16	M-6	47,30 €	49,30 €	4	197,20 €	0,65%	100,0%	

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

					Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020		- €	206.210,50 €			
Tarifprodukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berechtig- te	Anteil Wechsler	Anzahl 365-Euro- Tickets ohne KF*
Abo Monat AT2 inkl. Kostenfrei- heit	0	37.700	1	2	41,40 €	41,40 €	37.700	1.560.780,00 €	0,65%	100,0%	749
	0	102.928	2	2	41,40 €	41,40 €	102.928	4.261.219,20 €	0,65%	100,0%	2.045
	0	76.356	3	2	49,50 €	41,40 €	76.356	3.161.138,40 €	0,65%	100,0%	1.517
-	0	54.049	4	2	59,30 €	41,40 €	54.049	2.237.628,60 €	0,65%	100,0%	1.074
	0	17.378	5	3	67,80 €	66,70 €	17.378	1.159.112,60 €	0,65%	100,0%	345
	0	11688	6	3	77,80 €	66,70 €	11688	779.589,60 €	0,65%	100,0%	232
	0	9448	7	4	87,40 €	85,10 €	9448	804.024,80 €	0,65%	100,0%	188
	0	7054	8	4	95,90 €	85,10 €	7054	600.295,40 €	0,65%	100,0%	140
	0	3231	9	5	105,40 €	103,40 €	3231	334.085,40 €	0,65%	100,0%	64
	0	5409	10	5	114,40 €	103,40 €	5409	559.290,60 €	0,65%	100,0%	107
	0	2600	11	6	122,60 €	121,80 €	2600	316.680,00 €	0,65%	100,0%	52
	0	5663	12	6	131,30 €	121,80 €	5663	689.753,40 €	0,65%	100,0%	113
	0	1004	13	M-5	141,00 €	140,60 €	1004	141.162,40 €	0,65%	100,0%	20
	0	265	14	M-5	151,00 €	140,60 €	265	37.259,00 €	0,65%	100,0%	5
	0	437	15	M-6	159,40 €	159,30 €	437	69.614,10 €	0,65%	100,0%	9
	0	80	16	M-6	169,20 €	159,30 €	80	12.744,00 €	0,65%	100,0%	2

Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschusssitzung vom 01.12.2023

* Abo-Anteil 20 Prozent					Zzgl. Einnahme ab 15.12.2020		59.602,10 €	16.783.979,60 €			6.662,00
----------------------------	--	--	--	--	---------------------------------	--	----------------	--------------------	--	--	----------

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

c) III) Bartarif (Mit- und Ohne-Fall)

Tarifprodukt	Tarifstand 2020	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Einnahmen 2019	Stückzahl mit Elas- tizität TSR	Anteil Einnahmen im Basiszeitraum	Einnahmen EB mit Fortschreibung TF	Anteil Stück	Anteil Ein- nahmen	Restsumme 2020*
Anteil am Sorti- ment 3,7%	3,7%									
Summe Streifenkarte	1	0,3	79.101.698	110.452.227,40 €	2.926.763	4.086.732,41 €	4.086.732,66 €	2.926.762,83	4.086.732,41 €	2.007.712,22 €
Summe EFK	1,05	0,3	25.970.448	95.194.293,80 €	946.493	3.522.188,87 €	3.642.823,93 €	960.907	3.522.188,87 €	1.267.962,74 €
Summe TK	1,05	0,3	12.351.156	133.401.660,90 €	450.138	4.935.861,45 €	5.104.916,06 €	456.993	4.935.861,45 €	2.750.189,34 €
Tarifprodukt Kinder (Zone Pauschal)	Tarifstand 2019	Tarifstand 2020	Stückzahl 2019	Einnahmen 2019	Stückzahl mit Elas- tizität TSR	Anteil Einnahmen im Basiszeitraum	Einnahmen EB mit Fortschreibung TF	Restsumme Einnahmen 2021**	Restsumme Einnahmen 2022**	Restsumme 2020
Elastizität TSR 0,00										
TK	3,20 €	3,20 €	635.603	2.033.929,60 €	635.603	2.033.929,60 €	2.033.929,60 €	1.135.520,62 €	1.055.971,44 €	1.095.746,03 €
EFK	1,40 €	1,50 €	1.406.017	1.973.646,50 €	1.406.017	1.973.646,50 €	2.114.621,25 €	814.736,03 €	657.342,22 €	736.039,13 €
Streifenkarte	1,40 €	1,40 €	2.725.786	3.816.097,60 €	2.725.786	3.816.097,60 €	3.816.097,60 €	2.059.077,35 €	1.690.434,27 €	1.874.755,81 €

*abgeleitet aus den erfassten Werten des jeweiligen Produktes bei den Kindern

**bereinigt um Tarifierpassung

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

d) IV) Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif

Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif (EK)	
Kalkulationswert je 365-Euro-Ticket	17,50 €
Entgangene Einnahmen	2.241.487,50 €

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

e) V) Erweiterung auf Zonen M-12

Erweiterung auf die Zonen M-12	
Aufschlag	3,0%
Abschlag für vorhandenen Ausgleich Mehrfahrten	0,35
Kalkulationswert je 365-Euro-Ticket	7,12 €
Entgangene Einnahmen	1.040.251,10 €

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

f) VI) Kostendeckung der Erweiterung durch vorherige Einführung des Deutschlandtickets

Durch Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 mit verbundweiter bzw. deutschlandweiter Gültigkeit, fallen die Kosten Stand Basisjahr 2020 im Jahr 2023 nicht an.

g) Daten zu Mit-Fall I) und II)

Verkaufsdaten aus der Verkaufsstatistik 2022 (Stand Mai 2023)	Stückzahl	Einnahme 2022	Einnahme bereinigt um Tarifierpassung
Ausbildung PlusCard AT I	317	3.088,90 €	2.897,65 €
Ausbildung PlusCard AT II	2.481	47.814,20 €	44.853,85 €
Ausbildungstarif I Monat	5.133	215.715,10 €	202.359,38 €
Ausbildungstarif I Woche	12.198	160.992,40 €	151.024,77 €
Ausbildungstarif II Monat	32.969	1.653.410,90 €	1.551.042,12 €
Ausbildungstarif II Woche	25.793	448.391,90 €	420.630,30 €
IsarCard Ausbildung I Monat	0	- €	- €
IsarCard Ausbildung II Monat	3.907	209.146,30 €	196.197,28 €
IsarCard Schule I Monat	1.524	65.334,50 €	61.289,40 €
IsarCard Schule II Monat	140	6.727,90 €	6.311,35 €
Gesamt		2.810.622,10	2.636.606,10

Hinweis: Alle Werte in Tabellen sind ggfs. gerundet dargestellt.

h) Daten Anzahl 365-Euro-Tickets aus Berechnungen

Anzahl 365-Euro-Tickets (Kalkulationswerte)	Anzahl
Selbstzahler kalkuliert aus AT	59.985
Tickets Kostenfreiheit	68.100
Weitere Selbstzahler	18.069
Gesamt	146.154
Anzahl Schüler im MVV	363.792
Schülerpotential für 365-Euro-Ticket MVV	289.571
Anteil verbleibende Schüler im 365-Euro-Ticket	79,6%

**Anhang 4 zur Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“
der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH:
Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen
sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den für den Freistaat Bayern
sowie die kreisfreie Stadt Rosenheim**

Präambel und Definition

Der Anhang 4 definiert die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages Bestandteil C zum Ausgleich der Mindereinnahmen für alle Verbundverkehrsunternehmen, die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, die Kostenprognose entsprechend der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie die Abschlagszahlungen. Der Gesamtausgleichsbetrag errechnet sich aus dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV, welcher sich aus der Differenz von fortgeschriebenem „Ohne-Fall“ und „Mit-Fall“ Bestandteil C des Jahres 2024 ergibt.

§ 1 Berechnungsgrundlage Bestandteil C

- (8) Auf Basis eines Mit- und Ohne-Falls wurde für das Jahr 2024 ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet.
- (9) In der folgenden Tabelle sind die Berechnungsgrundlagen für den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket dargestellt:

Berechnung Mit- und Ohne-Fall Bestandteil C (Kreisfreie Stadt Rosenheim)				
		Ohne-Fall brutto		Mit-Fall brutto
Gruppe	Anzahl	Kosten p.a.	Anteil Bartarif	Kosten p.a.
Kostenfreie Innerorts Rosenheim	1.050	397,09 €	10,00 €	365,00 €
Kostenfreie Gesamtgebiet Rosenheim	210	447,58 €	10,00 €	365,00 €
Kostenfreie im SPNV	140	549,00 €	10,00 €	365,00 €
Selbstzahler ganzjährig	786	290,29 €	- €	365,00 €
Selbstzahler teiljährig	472	240,84 €	50,00 €	365,00 €
Nutzer Bartarif	314	130,00 €	80,00 €	365,00 €
Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif	2.972	18,92 €	- €	- €
Gesamtsumme	2.972	1.026.696,09 €	62.720,00 €	1.084.780,00 €
Ausgleichsbedarf 2024 brutto		-		58.083,91 €
Ausgleichsbedarf 2024 netto		-		54.284,03 €
Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2024 netto		-		18,27 €

(10) Variablen und Definitionen

- a. Ohne-Fall: die Gesamtsumme beträgt im Jahr 2024 1.026.696,09 Euro
- b. Mit-Fall: beträgt im Jahr 2024 1.084.780,00 Euro
- c. Ausgleichsbedarf brutto: ergibt sich aus der Subtraktion des Mit-Falls vom Ohne-Fall
- d. Ausgleichsbedarf netto: ergibt sich aus Ausgleichsbedarf brutto dividiert durch 1,07
- e. Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket netto: ergibt sich aus dem Ausgleichsbedarf netto dividiert durch die an Summe 365-Euro-Tickets gerundet auf zwei Stellen
- f. Tarifsteigerungs-Wert MVV: entspricht der durchschnittlichen Tarifanpassung im MVV-Gemeinschaftstarif innerhalb des vorangegan-

genen Abrechnungsjahres.

Beispiel: im Abrechnungsjahr 2021 erfolgte eine durchschnittliche Anpassung des MVV-Gemeinschaftstarifes von 3,7 Prozent, hieraus ergibt sich ein Tarifsteigerungs-Wert von 1,037.

- g. Tarifsteigerungs-Wert DLT: entspricht der durchschnittlichen Tarifanpassung des Deutschlandtickets innerhalb des vorangegangenen Abrechnungsjahres.

Beispiel mit theoretischen Werten: im Abrechnungsjahr 2024 erfolgte eine durchschnittliche Anpassung des Deutschlandtickets von 5,0 Prozent, hieraus ergibt sich ein Tarifsteigerungs-Wert von 1,05.

- h. Initialjahr C: entspricht dem Jahr, in dem erstmalig ein positiver Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet wird.

- i. Eröffnungsjahr C: ist das auf das Initialjahr C folgende Jahr

- (11) Es erfolgt eine jährliche Fortschreibung des Ohne-Falls sowie des Ausgleichsbedarfs eines Jahres, bis erstmalig ein positiver Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet wird. Die Fortschreibung des Ohne-Falls erfolgt folgendermaßen:

- a. Der Ohne-Fall des Folgejahres errechnet sich aus dem Tarifsteigerungs-Wert MVV multipliziert mit 0,927 addiert mit dem Tarifsteigerungs-Wert DLT multipliziert mit 0,073 anschließend multipliziert mit der Gesamtsumme des Ohne-Falls des Vorjahres. Der Wert von 0,927 ergibt sich aus dem Anteil des MVV-Tarifs des Ohne-Falles, der Wert von 0,073 ergibt sich aus dem Anteil des Deutschlandtickets des Ohne-Falles.

- b. Der Mit-Fall wird nicht fortgeschrieben, da der Preis des 365-Euro-Tickets mit 365,00 Euro festgelegt ist.

- (12) Sobald erstmalig ein positiver Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet wurde, erfolgt die Fortschreibung entsprechend § 2 und es erfolgt keine weitere Fortschreibung nach § 1.

§ 2 Berechnung Mindererlöse eines Abrechnungsjahres Bestandteil C

- (1) Für das Jahr 2024 besteht kein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket.

- (2) Mit dem Eröffnungsjahr C erfolgt die Fortschreibung des Ausgleichsbedarfes je 365-Euro-Ticket. In die Berechnung zur Fortschreibung des Ausgleichsbedarfes der 365-Euro-Tickets MVV fließen der Mindererlösanteil, fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets, der Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent), der Tarifsteigerungs-Wert MVV und der Tarifsteigerungs-Wert DLT ein, woraus sich ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr ergibt.

- (3) Die weiteren Variablen sind folgendermaßen definiert:

- Mindererlösanteil: der Mindererlösanteil des Abrechnungsjahres errechnet sich aus dem Tarifsteigerungs-Wert MVV multipliziert mit 0,927 addiert mit dem Tarifsteigerungs-Wert DLT multipliziert mit 0,073 anschließend multipliziert dem Mindererlösanteil des Vorjahres.
- Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets: Da der Preis des 365-Euro-Tickets nicht angepasst wird, wird die fehlende Tarifsteigerung als Mindererlös ausgeglichen. Der Mindererlös errechnet sich wie folgt: der kumulierte Tarifsteigerungs-Wert MVV ab dem Eröffnungsjahr C multipliziert mit 0,927 addiert mit dem kumulierten Tarifsteigerungs-Wert DLT ab dem Eröffnungsjahr C multipliziert mit 0,073 anschließend multipliziert mit dem Netto-Wert des 365-Euro-Tickets, zuletzt wird der Netto-Wertes des 365-Euro-Tickets abgezogen.

- Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung (pauschal 2,60 Prozent): entspricht der Addition aus Mindererlösanteil und dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets des jeweiligen Jahres jeweils multipliziert mit 2,60 Prozent.
 - Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr: entspricht der Addition aus Mindererlösanteil, dem Wert der fehlenden Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets und dem Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung des jeweiligen Jahres.
 - Abrechnungsjahre sind folgendermaßen definiert:
Basiszeitraum: 01. 01. Januar 2019 bis 31. Dezember 2019
Abrechnungsjahr 1: 01. August 2020 bis 31. Dezember 2020
Abrechnungsjahr 2: 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021
Abrechnungsjahr 3: 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022
Abrechnungsjahr 4: 01. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023
Abrechnungsjahr 5: 01. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024
Abrechnungsjahr 6: 01. Januar 2025 bis 31. Juli 2025
 - Hinweis: In Berechnungen wird nur gerundet, wenn darauf hingewiesen wurde. Hier dargestellte Werte können gerundet sein
- (4) Der Gesamtbetrag an Mindererlösen (Bestandteil C) eines Abrechnungsjahres wird ab dem Initialjahr in der Schlussrechnung abgerechnet und ergibt sich folgendermaßen:
- Der Gesamtbetrag entspricht der Anzahl an 365-Euro-Tickets des Abrechnungsjahres multipliziert 2,17 Prozent (Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil C, vgl. § 4 Abs. 2 Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“) multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket.
 - Ein 365-Euro-Ticket kann sich aus zehn Zahlmonaten zusammensetzen. 365-Euro-Tickets werden auch anteilig gerechnet.
 - Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
 - Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 3 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil C

- (5) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2024 0,0 Mio. Euro.
- (6) Ein maximaler Ausgleichsbetrag fällt erstmals im Initialjahr C an und errechnet sich wie folgt.
- Die Schülerzahlen sowie Schüler-Potential werden entsprechend Finanzierungsrichtlinie § 4 (2) auf Basis 2 auf Basis der amtlichen Schulstatistik in Bayern fortgeschrieben.
 - Der maximale Ausgleichsbetrag Initialjahr C ergibt sich aus dem Ausgleichsbedarf netto Initialjahr C multipliziert mit 1,026 multipliziert mit dem Schüler-Potential des Initialjahres dividiert durch das Schülerpotential des Vorjahres multipliziert mit 1,30.
- (7) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages ab dem Eröffnungsjahr C erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des Ausgleichsbedarfs je 365-Euro-Ticket. Dabei wird wie folgt vorgegangen.
- Die Schülerzahlen sowie Schüler-Potential werden entsprechend Finanzierungsrichtlinie § 4 (2) auf Basis 2 auf Basis der amtlichen Schulstatistik in Bayern fortgeschrieben.
 - Der neue maximale Ausgleichsbetrag ergibt sich folgendermaßen: Maximaler Ausgleichsbetrag des Abrechnungsjahres entspricht dem ma-

ximalen Ausgleichsbetrag des Vorjahres multipliziert mit dem Schüler-Potential des Abrechnungsjahres dividiert durch das Schülerpotential des Vorjahres multipliziert mit dem Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Abrechnungsjahres dividiert durch den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket des Vorjahres.

- Die Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
- Für Teiljahre folgt eine anteilige Berechnung.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 4 Kostenprognose Bestandteil C

(12) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2024 0,00 Euro.

(13) Die Fortschreibung der Kostenprognose erfolgt folgendermaßen:

- Die Kostenprognose für ein Abrechnungsjahr beträgt 85,0 Prozent des Maximalen Ausgleichsbetrages des Abrechnungsjahres.
- Die Berechnung der Kostenprognose erfolgt zu Beginn eines Abrechnungsjahres und wird den Verbundpartnern übermittelt.
- Es wird kaufmännisch auf volle Euro gerundet.

§ 5 Abschlagszahlungen Bestandteil B

Die Abschlagszahlungen nach § 6 der Finanzierungsrichtlinie berechnen sich wie folgt. Je Monat der Abschlagszahlung wird ein Monatsanteil der Kostenprognose des Abrechnungsjahres zu 85 Prozent angerechnet. Beispiel: Besteht das Abrechnungsjahr aus zwölf Monaten wird je Monat ein Zwölftel der Kostenprognose angerechnet; besteht ein Abrechnungsjahr aus sieben Monaten, wird je Monat ein Siebtel der Kostenprognose angerechnet.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	15
Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

(bei kurzzeitiger Abwesenheit von Kreisrätin Hoffmann)

Tagesordnungspunkt 9

**Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Dachau;
Neuregelung des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Staatszuschuss für die Ausbildungsverkehre) - Erlass einer Allgemeinverfügung ab dem 01.01.2024**

Beschluss:

Der Umwelt-/Verkehrs- und Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Dem Erlass der Allgemeinen Vorschrift für die Neuregelung der Finanzierung der Ausbildungsverkehre ab 01.01.2024 wird im Rahmen der Verlängerung des Deutschlandtickets zugestimmt.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	15
Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss=:

anwesend:	14
Ja-Stimmen:	14
Nein-Stimmen:	0

(bei kurzzeitiger Abwesenheit von Kreisrätin Hoffmann)

Tagesordnungspunkt 10

**MVV-Regionalbus- und Schulbuslinien;
Neuregelung zur Preisgleitklausel in den Verkehrsverträgen**

Beschluss:

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, ab sofort bei anstehenden Vergabeverfahren in den Verkehrsverträgen für MVV-Omnibus- und Schulbuslinien die dargestellte und neue Preisgleitklausel zu vereinbaren.

Abstimmungsergebnis (Umwelt- und Verkehrsausschuss):

anwesend:	15
Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

Abstimmungsergebnis (Kreisausschuss):

anwesend:	15
Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

Der **Vorsitzende** bedankt sich für die Teilnahme und schließt die Sitzung.

Vorsitzender
Stefan Löwl
Landrat



Schriftführer
Sebastian Zollbrecht
Verwaltungsfachangestellter

