

# NIEDERSCHRIFT

**Gremium:** Landkreis Dachau  
Kreistag

**Sitzung am:** Freitag, den 13.12.2024

**Sitzungsort:** Landratsamt Dachau

**Sitzungsraum:** Großer Sitzungssaal

**Sitzungsbeginn:** 09:00 Uhr

**Sitzungsende:** 11:37 Uhr

**Status:** Öffentliche Sitzung

## Tagesordnung

### Öffentlicher Teil:

1. Genehmigung Niederschrift KT vom 25.10.2024
2. Feststellung der Jahresrechnung 2021 des Landkreises Dachau
3. Entlastung der Jahresrechnung 2021 des Landkreises Dachau
4. Partnerschaft für Demokratie im Landkreis Dachau;  
Jahresbericht 2024
5. Partnerschaft mit Powiat Oswiecim;  
Jahresbericht 2024 der Kreisverwaltung
6. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) GmbH;  
Änderung durch Neuerlass der Allgemeinverfügung für das Deutschlandticket ab dem 01.01. bis einschließlich 31.12.2025
7. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) GmbH;  
Änderung durch Neuerlass der Allgemeinverfügung für das 365 €-Ticket ab 01.01. bis einschließlich 31.07.2025
8. Ehrungen

**Tagesordnungspunkt 1**

**Genehmigung Niederschrift KT vom 25.10.2024**

**Beschluss:**

Die Niederschrift vom 25.10.2024 wird genehmigt.

**Abstimmungsergebnis:**

anwesend:	65
Ja-Stimmen:	65
Nein-Stimmen:	0

**Tagesordnungspunkt 2**

**Feststellung der Jahresrechnung 2021 des Landkreises Dachau**

**Beschluss:**

Entsprechend der Empfehlung des Rechnungsprüfungsausschusses vom 07.11.2024 und des Kreisausschusses vom 05.12.2024 beschließt der Kreistag, die Jahresrechnung 2021 in der Fassung der Rechtskraft vom 29.04.2022 mit den ergänzenden Vorlagen der Kämmerei gem. Artikel 88 Absatz 3 der Landkreisordnung festzustellen.

**Abstimmungsergebnis:**

anwesend:	65
Ja-Stimmen:	65
Nein-Stimmen:	0

**Tagesordnungspunkt 3**

**Entlastung der Jahresrechnung 2021 des Landkreises Dachau**

**Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt die Entlastung der Jahresrechnung 2021.

**Abstimmungsergebnis:**

anwesend: 64  
Ja-Stimmen: 64  
Nein-Stimmen: 0  
(ohne die Stimme eines persönlich betroffenen Mitglieds)

**Tagesordnungspunkt 4**

**Partnerschaft für Demokratie im Landkreis Dachau;  
Jahresbericht 2024**

Der **Vorsitzende** stellt Kenntnisnahme fest.

**Tagesordnungspunkt 5**

**Partnerschaft mit Powiat Oswiecim;  
Jahresbericht 2024 der Kreisverwaltung**

Der **Vorsitzende** stellt Kenntnisnahme fest.

**Tagesordnungspunkt 6**

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) GmbH;  
Änderung durch Neuerlass der Allgemeinverfügung für das Deutschlandticket ab dem 01.01. bis einschließlich 31.12.2025**

**Beschluss:**

1. Der Sachvortrag wird zur Kenntnis genommen.
2. Herr Landrat Stefan Löwl wird für den Landkreis Dachau unter der weiterhin gegebenen Bedingung einer grundsätzlichen Kostenneutralität für den Kreishaushalt ermächtigt,
  - a) für das Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025 eine entsprechende Allgemeine Vorschrift zur Änderung des Tarifangebots zu erlassenund
  - b) diese (weiterhin) in eigener Zuständigkeit vorzeitig ab dem Zeitpunkt aufzuheben, wenn das Tarifangebot gemäß MVV-Prognose dann nicht mehr kostenneutral sein sollte.

**Allgemeine Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>1)</sup>  
des Landkreises Dachau  
über die Festsetzung des Deutschlandtickets einschließlich Ermäßigungsticket als Höchsttarif im Kalenderjahr 2025**

**Hintergrund**

Zur Fortführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln vom 7. Oktober 2024 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025 basieren auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2024.

Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025 regeln die Ausreichung der Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025 waren von den Ländern jeweils noch an die konkreten Verhältnisse vor Ort anzupassen und umzusetzen. Im Freistaat Bayern erfolgte dies im Rahmen von Richtlinien des Freistaates Bayern zur Umsetzung der Vorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025 (im Folgenden: Richtlinien Bayern 2025; **Anlage 3**). Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten und durch die Verkehrsministerkonferenz bestätigten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2025 sind verbindlich und bundesweit einheitlich umzusetzen.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen des SPNV und 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 2025 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 entste-

---

<sup>1</sup> 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).

henden finanziellen Nachteile. Hierdurch werden die Vorgaben zum Deutschlandticket bezogen auf das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Dachau im Kalenderjahr 2025 umgesetzt.

Die verpflichtende Teilnahme und konkrete Umsetzung der Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket ist in Nr. 2.2 und in **Anlage 2** dieser allgemeinen Vorschrift verankert. Da die Ausgleichsermittlung grundsätzlich nach dem Umsatz-Umsatz-Vergleich erfolgt, ist die Einnahmeaufteilung wesentlich für die Ausgleichsermittlung und somit auch Regelungsinhalt dieser allgemeinen Vorschrift. Rahmenbedingungen für die Einnahmeaufteilung im Freistaat Bayern sind die bundesweiten Vorgaben der Verkehrsministerkonferenz beziehungsweise der von dieser bestimmten Gremien.

Im Freistaat Bayern wurde zusätzlich das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende eingeführt (Ermäßigungsticket). Beim Ermäßigungsticket handelt es sich um ein für die Bezugsberechtigten vergünstigtes Deutschlandticket. Die zusätzliche Ermäßigung wird vom Freistaat Bayern finanziert. Entsprechende Regelungen sind in dieser Allgemeinen Vorschrift sowie in **Anlage 1** enthalten und in den Richtlinien Bayern 2025 geregelt.

Zu berücksichtigen ist, dass der allgemeine ÖPNV im Freistaat Bayern zu einem Teil über öffentliche Dienstleistungsaufträge gewährleistet wird. Diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge enthalten jeweils unterschiedlich ausgestaltete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Form von Tarifvorgaben sowie Ausgleichsregelungen hierfür. Die allgemeine Vorschrift regelt daher einen grundsätzlichen Vorrang der öffentlichen Dienstleistungsaufträge. Sie regelt eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Verpflichtung einschließlich Ausgleichsleistungen hierfür nicht enthält. Die Umsetzung der Tarifanerkennung im Einzelnen, die Ermittlung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen sowie der erforderlichen Nachweisführung hierfür erfolgt sodann auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter vollständiger Beachtung der Regelungen der allgemeinen Vorschrift. Hierfür sind bei Bedarf Anpassungen der zugrundeliegenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge in Form von Ergänzungsvereinbarungen zu treffen.

Die in der allgemeinen Vorschrift geregelte Bereitstellung von Daten durch die Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass – entsprechend den unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Einnahmeaufteilungsregelungen in den Verbänden und für sonstige Gemeinschaftstarife – durch die Verkehrsunternehmen jeweils alle Daten zur Verfügung gestellt werden, die für die Zwecke der Ermittlung der Ausgleichsleistungen und des Ausschlusses einer Überkompensation gemäß den Regelungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich sind. Diese Daten werden ausschließlich für die genannten Zwecke verwendet.

Die für die Einbeziehung der vormaligen Ausgleichszahlungen auf der Grundlage von § 45a PBefG (Bestandssicherungsleistungen) zu ergänzenden Punkte sind in Nr. 4.1.2 eingebettet. Es handelt sich insofern jedoch nur um eine Regelung für Leistungen, die aufgrund der Bestandssicherung während einer Übergangsphase an die Verkehrsunternehmen ausbezahlt werden. Für neue Verkehre außerhalb der Bestandssicherung ist für die Zahlung von Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen eine gesonderte Regelung erforderlich. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat hierzu ebenfalls eine Arbeitshilfe zur Verfügung gestellt.

Allerdings ist zu beachten, dass die Regelungen zum Deutschlandticket derzeit den Ausgleich auf der Grundlage eines Schutzschirm-Mechanismus berechnen.

Zum gegenwärtigen Kenntnisstand ist zu erwarten, dass dies nicht dauerhaft beibehalten wird, sondern künftig der in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Ausgleichsmechanismus zur Anwendung kommen wird. Dies kann eine Überprüfung und ggf. Änderung der hier beschriebenen Regelungen erforderlich machen. Es ist daher gegenwärtig unklar, wie lange der hier beschriebene Ausgleich für die vormaligen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG unverändert beibehalten werden kann oder ob ein gesonderter Ausgleich für die Bestandssicherung neu etabliert werden muss. Siehe hierzu insgesamt Nr. 2.2.2.2 des „Leitfadens für die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV im Freistaat Bayern nach der Novellierung des ÖPNVG zum 1. Januar 2024“ vom 17. November 2023.

Der Landkreis Dachau wird ggf. eine Ergänzung per öffentlichem Dienstleistungsauftrag gegenüber den betroffenen Verkehrsunternehmen bei eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen vornehmen.

## Allgemeinverfügung

### 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 2025 geltenden 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 im Kalenderjahr 2025.

### 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://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet das Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; bezüglich des Vertriebs gelten die entsprechenden Regelungen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags einschließlich etwaiger Ergänzungen oder Nachträge (im Folgenden: öffentlicher Dienstleistungsauftrag) zwischen dem Verkehrsunternehmen und der jeweils zuständigen Behörde. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der 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://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>)) teilzunehmen. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmeverteilung nach dem Leipziger Modell im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend den Vorgaben in **Anlage 2**. Der Zeitpunkt, zu dem Stufe 2 in Kraft tritt und Stufe 1 ablöst, erfolgt durch eine Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz und wird auf der

Website der Verkehrsministerkonferenz (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) veröffentlicht. Entsprechend sind die hierfür jeweils erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben. Wenn durch die Fahrgeldzuscheidungen aus dem Deutschlandticket kein Nachteilsausgleich in Anspruch genommen werden muss, ist der den Soll-Einnahmewert 2025 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 Tarifanerkennung 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 einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken. Im Hinblick auf die Kontrolle des Deutschlandtickets gelten vorrangig die Vorgaben des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; die Umsetzung der bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmale ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.

- 2.3 Die Tarifanerkennungspflicht 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 bundesweiten Einnahmeverteilung 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.

Der Landkreis Dachau hat mit der „Verordnung des Landkreises Dachau zur Änderung der Verordnung zur Übertragung von Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf die Große Kreisstadt“ die Aufgabenträgerschaft für das Stadtgebiet Dachau auf die Große Kreisstadt Dachau übertragen (siehe hierzu Amtsblatt für den Landkreis Dachau Nr. 53 vom 15.12.2020)

### **3. Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge**

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 Tarifanerkennung nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifanerkennungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Die Umsetzung der Tarifanerkennung 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 erhalten nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift 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 jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung auf dieser Basis zu regeln.

4.1.1 In Bezug auf die Fahrgeldeinnahmen ist entsprechend Nr. 4.3 der Richtlinien Bayern 2025 (**Anlage 3**) für die Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (Nr. 8) wie folgt vorzugehen:

- Anzusetzen ist für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarife) die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Kalenderjahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar 2019 bis Dezember 2019 (Ohne-Fall) und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Kalenderjahres 2025 (Mit-Fall) entsprechend Nrn. 4.3.1.1 und 4.3.1.2 der Richtlinien Bayern 2025. Für das Ermäßigungsticket sind bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen die regulären Einnahmen aus dem Deutschlandticket ohne ergänzende Ermäßigung anzusetzen. Die Einnahmen aus erhöhten Beförderungsentgelten sind nicht zu berücksichtigen. Maßgeblich sind insoweit jeweils die gemäß der zugrundeliegenden Einnahmeaufteilungen zugeschiedenen Fahrgeldeinnahmen als Netto-Einnahmen (ohne Umsatzsteuer).
- Im Mit- und im Ohne-Fall sind jeweils die Ausgleichsansprüche nach den §§ 228 ff. SGB IX entsprechend Nr. 4.3.2 der Richtlinien Bayern 2025 zu berücksichtigen (vergleiche auch unten Nr. 4.1.3).
- Auswirkungen aufgrund von wesentlichen Angebotsänderungen einschließlich Unterbrechungen der Verkehrsbedienung während der genannten Vergleichszeiträume sind nach Maßgabe von Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Bayern 2025 zu berücksichtigen.
- Für neu eingeführte verkehrliche Angebote, für die keine Referenzwerte in den Monaten Januar 2019 bis Dezember 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 anhand einer pauschalen Erhöhung für positive Verkehrsmengeneffekte nach Nr. 4.3.1.1 Satz 7 der Richtlinien Bayern 2025 beziehungsweise im Verhältnis zu der Veränderung der Betriebsleistungen im Kalenderjahr 2025 nach Nr. 4.3.1.1 Satz 8 der Richtlinien Bayern 2024 erfolgt nicht, soweit bei der Ermittlung der Soll-Einnahmen ein positiver Verkehrsmengeneffekt beziehungsweise die Betriebsleistungsveränderung durch die Nutzung von entsprechenden Ist-Daten aus dem Referenzzeitraum des Jahres 2022 oder Prognosedaten bereits berücksichtigt ist.

- Zur Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen werden nach Nr. 4.3.1.1 Satz 1 und Nr.4.3.1.2 Satz 2 der Richtlinien Bayern 2025 auch ausgegebene Fahrausweise berücksichtigt, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden.
- Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz (veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind von den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen im Jahr 2025 nach Nr. 4.3.1.2 Satz 5 der Richtlinien Bayern 2025 abzuziehen.
- Bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen nach Nr. 4.3.1 der Richtlinien Bayern 2025 anhand der auf das Kalenderjahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar 2019 bis Dezember 2019 sind über die in Nr. 4.3.1.1 Satz 5 und 6 und Nr. 4.3.1.2 Satz 7 und 8 der Richtlinien Bayern 2025 vorgesehenen Regelungen hinaus etwaige Tarifmaßnahmen, Maßnahmen durch Verbundraumerweiterungen sowie etwaige hierfür erhaltene Ausgleichsleistungen jeweils sachgerecht zu berücksichtigen und transparent darzustellen.
- Bei der Durchführung einer größeren Verbundintegrationsmaßnahme nach der Einführung des Deutschlandtickets (zum Beispiel in Form einer Verbundraumerweiterung) ist in der Regel von einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur im Integrationsgebiet auszugehen, aufgrund derer ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist. In diesem Fall werden gemäß Nr. 4.3.1.1 Satz 4 der Richtlinien Bayern 2025 – solange für den jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein verbundintegrationsbedingter Ausgleichsanspruch besteht – bei der Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen nach Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Bayern 2025 für das Gebiet, für das die Verbundintegrationsmaßnahme erfolgt, die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortgeschrieben. Der gemäß der jeweiligen allgemeinen Vorschrift zur Verbundintegrationsmaßnahme geleistete verbundintegrationsbedingte Ausgleich ist bei der Ermittlung des Deutschlandticketausgleichs nach Nr. 4.3.1.2 der Richtlinien Bayern 2025 als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen anzurechnen und reduziert damit die Differenz zwischen hochgerechneten und tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen. Sofern die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß Nr. 4.3.1.1 Satz 11 der Richtlinien Bayern 2025 über Einnahmeverteilungsschlüssel verteilt werden, sind die jeweiligen Verteilungsverhältnisse im Kalenderjahr 2025 ohne die Einführung des Deutschlandtickets und unter Berücksichtigung des jeweils ohne die Verbundintegrationsmaßnahme in den Integrationsgebieten im Kalenderjahr 2025 gültig gewesenen Tarifs abzubilden. Bei kleineren Verbundintegrationsmaßnahmen und Ausnahmefällen bzw. Abweichungen von dem oben beschriebenen Vorgehen ist das konkrete Vorgehen mit dem Freistaat Bayern abzustimmen.

Die Regelungen zu den Fahrgeldeinnahmen gelten gleichermaßen auch für das Ermäßigungsticket; dieses ist im ersten Schritt bei der Ermittlung der Höhe der

Ausgleichsleistungen wie das reguläre Deutschlandticket zu berücksichtigen. Im zweiten Schritt ist sodann eine gesonderte Darstellung der Höhe der zusätzlichen Ausgleichsleistungen für die Ermäßigungstickets nach Maßgabe von Nr. 4.1.8 erforderlich.

- 4.1.2 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 und der Ausgleich nach § 45a PBefG zum 1. Januar 2024 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. Hiervon ausgenommen sind eigenwirtschaftliche Genehmigungen, die sich in Bezug auf eine Vorabkennzeichnung, die innerhalb des Kalenderjahres 2023 veröffentlicht wurde, durchgesetzt haben. Die Laufzeit dieser Genehmigungen kann auch nach dem 31. Dezember 2024 beginnen; Verkehrsunternehmen erhalten in diesem Fall während der gesamten Laufzeit dieser Genehmigung Leistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift.

Diese allgemeine Vorschrift umfasst insoweit 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 spätestens 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.

Die Höhe der zum Ausgleich der weggefallenen Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG gewährten Beträge wurde im Jahr 2024 pauschaliert ermittelt und ersetzt diese Ausgleichsleistungen. Auf Basis dieser linien- bzw. linienbündelscharfen Zuordnung der § 45a PBefG-Ausgleichsleistungen, die Grundlage für die Auszahlung durch den Landkreis Dachau im Jahr 2024 war, beantragt das Verkehrsunternehmen über das DTBY-Portal<sup>2</sup> bei dem Landkreis Dachau bis zum 1. März 2025 eine Vorauszahlung von 50 % der Ausgleichsleistungen für das Jahr 2025. Bis zum 1. September 2025 beantragt der Unternehmer die zweite Vorauszahlung in Höhe von 50%.

Werden während der Gültigkeit dieser allgemeinen Vorschrift wesentliche Veränderungen des Linienangebotes festgestellt, werden die pauschalierten Ausgleichsleistungen wertanteilig angepasst. Die Höhe der Ausgleichsleistungen verringert sich bei Auslaufen einzelner Liniengenehmigungen entsprechend den Wertanteilen der jeweiligen Linien.

Wesentliche Änderungen werden in der nächsten Auszahlung berücksichtigt. Erforderlichenfalls erfolgt nach Ende der Genehmigungslaufzeit oder

---

<sup>2</sup> DTBY-Portal: Portal des Freistaates Bayern zum Vollzug der Abrechnung des Deutschlandtickets; erreichbar unter <https://dtby.intraplan.de/>

- der Gültigkeit dieser allgemeinen Vorschrift eine Korrektur; die Regelungen nach Nr. 4.2.4 finden entsprechend Anwendung.
- 4.1.3 Die Höhe ausgleichsfähiger Mindereinnahmen aus der Minderung von Ausgleichsleistungen aus anderen allgemeinen Vorschriften ist entsprechend den Vorgaben in Nr. 4.1.1 zu ermitteln; es gilt Nr. 4.3.3 der Richtlinien Bayern 2025.
- 4.1.4 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unberührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvorgaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Landkreises Dachau (zum Beispiel aktuell für das 365-Euro-Ticket) oder Dritter, die für das Verkehrsunternehmen Geltung beanspruchen. Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben im Rahmen verschiedener allgemeiner Vorschriften, ist sicherzustellen, dass Ausgleichsleistungen für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt werden. Hierzu sind die jeweiligen Tarifvorgaben und die hierfür gewährten Ausgleichsleistungen im Rahmen der Nachweisführung (dazu Nr. 5) jeweils getrennt und nachvollziehbar darzustellen.
- 4.1.5 Der Landkreis Dachau kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen treffen.
- 4.1.6 Von den ausgleichsfähigen Mindereinnahmen sind die im direkten ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedenen oder ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments nach Maßgabe von Nr. 4.3.5 der Richtlinien Bayern 2025 in Abzug zu bringen.
- 4.1.7 Entsprechend Nr. 4.3.4 der Richtlinien Bayern 2025 ergibt sich die Höhe der Ausgleichsleistungen für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets aus der Differenz zwischen den nach Nr. 4.3.1.2 Satz 4 der Richtlinien Bayern 2025 anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets.
- 4.1.8 Bei grenzüberschreitenden Verkehren gilt: Grundsätzlich erfolgt die Zuordnung von (Fahrgeld-)Einnahmen und Kosten entsprechend den vertraglich vereinbarten Soll-Fahrzeug-, Wagen-, beziehungsweise Zug-Kilometern des Kalenderjahres 2025. Soweit andere Vereinbarungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge, soweit vorhanden, beziehungsweise zwischen den beteiligten zuständigen Behörden bestehen, sind diese für die (Fahrgeld-)Einnahmen- und Kostenzuordnungen maßgeblich; es gilt Nr. 4.3.7 der Richtlinien Bayern 2025.
- 4.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Artikel 3 Absatz 2, Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 6 Absatz 1 in Verbindung mit dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diesbezüglich gilt:
- 4.2.1 Der finanzielle Nettoeffekt für die Erfüllung der Tarifanerkennungspflicht aus dieser allgemeinen Vorschrift entspricht nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen aus der Erfüllung der Tarifpflicht im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift in Bezug auf das Deutschlandticket. Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts ist somit eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und Kosten aus der Tarifanerkennungspflicht nach dieser allgemeinen Vorschrift vorzunehmen. Bei den Auswirkungen auf die Einnahmen erfolgt eine Gegenüberstellung der Differenz des Mit-Falls und des Ohne-Falls entsprechend Nr. 4.1.
- 4.2.2 Die Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden im Übrigen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags umgesetzt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Erfordernis einer Trennungsrechnung gemäß Nr. 5 sowie die Gewährleistung eines Anreizes gemäß Nr. 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Im Hinblick auf die Vermeidung einer Überkompensation gilt Nr. 4.2.4; die Umsetzung ist im Rahmen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewährleisten.

- 4.2.3 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. 4.2.4.
- 4.2.4 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 von 15 Prozent 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. 5.10). 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. 4.2.1 differenziert nach gemeinwirtschaftlichen Verkehren und eigenwirtschaftlichen Verkehren zum 31. Januar 2027 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 zurückzahlen.

## **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 – soweit nicht durch einen von ihnen beauftragten Dritten gemeldet wird – verpflichtet, jeweils bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle selbst oder im Namen des Verkehrsunternehmens erfolgten Ver-

käufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des Ermäßigungstickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, unmittelbar an die in Nr. 5.3 der Richtlinien Bayern 2025 benannte 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. 5.3 der Richtlinien Bayern 2025 benannte Clearingstelle zu melden. Die Verkehrsunternehmen werden verpflichtet, die vorläufigen Soll-Einnahmen inklusive tariflicher Fortschreibung gemäß Richtlinien Bayern 2025 an die in Nr. 5.3 der Richtlinien Bayern 2025 benannte Clearingstelle einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025 zu melden. Die Meldung muss den technischen Voraussetzungen entsprechen, die von der in Nr. 5.3 der Richtlinien Bayern 2024 benannten Clearingstelle vorgegeben werden (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>). Soweit das Verkehrsunternehmen öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbringt, erfolgt die Zuordnung der Verkäufe, soweit vorhanden, nach den bestehenden Aufteilungsschlüsseln; im Übrigen wird die Zuordnung der Verkäufe im Verhältnis der Soll-Fahrzeug-, Wagen-, beziehungsweise Zug-Kilometer vorgenommen. Für grenzüberschreitende Verkehre gilt Nr. 4.1.9 entsprechend. Der Landkreis Dachau erhält eine Abschrift der Meldung. Zusätzlich sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Meldungen an die benannte Clearingstelle parallel auch in das DTBY-Portal<sup>3</sup> einzustellen. Die Meldung kann auch über einen von ihnen beauftragten Dritten (Dienstleister) bzw. die zuständige Tariforganisation (Verbund, etc.) analog der Meldung an die benannte Clearingstelle erfolgen. Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung erforderlich ist.

- 5.3 Für die Antragstellung des Landkreises Dachau beim Freistaat Bayern gemäß Nr. 6.1 der Richtlinien Bayern 2025 am 30. September 2025 sind von den Verkehrsunternehmen bis zum 15. August 2025 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 begründende 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 vorhandenen 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 vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen.

---

<sup>3</sup> DTBY-Portal: Portal des Freistaates Bayern zum Vollzug der Abrechnung des Deutschlandtickets; erreichbar unter <https://dtby.intraplan.de/>

Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden.

- 5.4 Vorzulegen ist vorläufig mit dem bis dahin letztverfügbaren Stand bis zum 31. März 2026 die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind monats-scharf getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den einzelnen Hochschulen mit (solidarischen) Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen. Auf Anforderung sind die jeweils zugrundeliegenden Daten und Berechnungen offenzulegen.
- 5.5 Vorzulegen sind endgültig bis zum 31. Dezember 2026 die nachfolgend (unter den Nrn. 5.5.1 bis 5.5.4) aufgeführten Daten und Nachweise. Auf Anforderung sind die jeweils 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. Dezember 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. Ausgenommen hiervon sind Umverteilungen nach Nr. 2.2 Satz 7 von Einnahmen, wenn die tatsächlichen Einnahmen die Soll-Einnahmen übersteigen. Diese Umverteilung ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH im Rahmen des endgültigen Nachweises vorzunehmen.
- 5.5.1 Für den Referenzzeitraum von Januar 2019 bis Dezember 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 Dezember 2019 in Soll-Fahrplan-Kilometern;
  - Soweit Zahlungsausfälle im Kalenderjahr 2019 nachweisbar sind: Bestätigungen der Verbundorganisationen bzw. Testate eines Wirtschaftsprüfers oder Bestätigung eines Steuerberaters über die Beträge für die betroffenen Fahrausweise;
  - Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufgeteilten Einnahmen im Kalenderjahr 2019 und die Einnahmenaufteilung für die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025;
  - Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder ein eigenwirtschaftlicher Verkehr direkt von einer Verbundintegrationsmaßnahme betroffen ist: Bestätigung der jeweiligen Verbundorganisation zur Berücksichtigung eines bestimmten Betrages in den hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen aus dem wegfallenden Tarif für das durch die Verbundintegrationsmaßnahme betroffene Gebiet. Wenn der genannte Betrag nicht durch die Verbundorganisation ermittelt wurde, ist zusätzlich die Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers, Steuerberaters oder Gutachters zur sachgerechten Ermittlung des Betrages erforderlich.
- 5.5.2 Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar 2025 bis Dezember 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen sind vorzulegen:
- die um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum Januar 2025 bis Dezember 2025 gemäß Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Bayern 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019;

- die Nachweise über die durchgeführten Tarifierpassungen gegenüber dem Referenzzeitraum;
  - Nachweis zur Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne Nr. 4.3.1.1 Satz 10 der Richtlinien Bayern 2025 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2026;
  - Nachweis über den Umfang der Betriebsleistungen in den gesamten Kalenderjahren 2019 und 2025 in Soll-Fahrzeug-, Wagen-, bzw. Zug-Kilometern sowie die tatsächlich erbrachte Betriebsleistung in den gesamten Kalenderjahren 2019 und 2025.
- 5.5.3 Zur Ermittlung und Prüfung der Höhe der Ausgleichsleistungen sind bezogen auf das Kalenderjahr 2025 vorzulegen:
- die ermittelten anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar 2025 bis Dezember 2025;
  - Bestätigung der Verbundorganisationen zum Ergebnis der Einnahmenaufteilung 2025 nach Nr. 4.3.1.2 Satz 9 Richtlinien Bayern 2025 (soweit die Verbundorganisation Zahlungsausfälle im Rahmen der Einnahmenaufteilung erfasst: inklusive der Beträge für die ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden) sowie Nachweise für 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 Vorjahre vorzulegen; aus der Bestätigung müssen sich Anzahl und betragsmäßiger Ansatz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets unter Berücksichtigung des durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreizes ergeben;
  - Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Minder-einnahmen) einschließlich der hierfür gewährten Ausgleichsleistungen für die gesamten Kalenderjahre 2019 und 2025;
  - soweit Nr. 4.3.1.1 Satz 6 der Richtlinien Bayern 2024 (Tarifdeckel) Anwendung findet, ist eine transparente Überleitungsrechnung der Soll- und Ist-Einnahmen vorzulegen; die Einhaltung des Tarifdeckels in der Ausgleichsermittlung muss insbesondere durch die Bestätigung der jeweiligen Verbundorganisation bzw. die Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers oder eines Steuerberaters nachgewiesen werden;
  - die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind monats-scharf getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den einzelnen Hochschulen mit (solidarischen) Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen;
  - 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;
  - für die pauschale Ermittlung der in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedenen oder ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments: Nachweis über die Anzahl der vom Verkehrsunternehmen oder mittelbar über einen Vertriebsdienstleister verkauften Fahrkarten im Abonnement jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 (vergleiche Nr. 4.3.5 der Richtlinien Bayern 2025); Abonnements in diesem Sinne sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat einschließlich der in Nr. 4.3.5 der Richtlinien Bayern 2025 aufgeführten Sonderregelungen;
  - soweit nach Nr. 4.3.5 der Richtlinien Bayern 2025 ein Nachweis über die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen nach Nr. 5.4 Satz 4 der Richtlinien Bayern 2025 von einem Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen;

- gesonderte Aufstellung, aus der sich die Berechnung der Soll- und Ist-Netto-Einnahmen 2025 ohne Einnahmen aus nicht zu berücksichtigenden Kartenarten für die Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX auf Basis von Nr. 4.3.2 der Richtlinien Bayern 2025 ergibt;
  - Nachweise über Minderungen anderer Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften nach Maßgabe der Nrn. 4.3.1 und 4.3.3 der Richtlinien Bayern 2025 sowie eine Aufstellung, aus der die Berechnung der entsprechenden Minderungen vollständig nachvollziehbar ist;
  - für den Fall, dass durch die Fahrgeldzuscheidung kein Nachteilsausgleich in Anspruch genommen werden muss (vergleiche Nr. 2.2 Satz 7), eine Bestätigung zur Abführung des den Soll-Einnahmewert des Kalenderjahres 2025 gemäß den Richtlinien Bayern 2025 übersteigenden Betrags;
  - Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Nr. 4.2.4 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten; dies kann durch nachweisbare Daten und Darlegung vom Verkehrsunternehmen selbst oder durch einen Wirtschaftsprüfer bzw. Steuerberater erfolgen.
- 5.6 Das Verkehrsunternehmen bestätigt die Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.
- 5.7 Werden die vorgenannten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann die Ausgleichsleistung ganz oder teilweise versagt werden.
- 5.8 Die Darlegungs- und Nachweisführung erfolgt bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren unter Beachtung der vorstehenden Grundsätze auf Basis des jeweils geltenden 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.
- 5.9 Der Landkreis Dachau kann vom Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach den Richtlinien Bayern 2025 oder insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.
- 5.10 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.
- 5.11 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 treffen, 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 und Nr. 6.3.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2025 bis August 2025 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von zwei Dritteln der für das Ka-

lenderjahr 2024 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen. Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 19. Februar 2025 über das DTBY-Portal zu stellen.

Eine zweite Abschlagszahlung für die Monate September bis Dezember 2025 wird auf Antrag entsprechend des voraussichtlichen Bedarfs im Kalenderjahr 2025 gewährt. Die Auszahlung der zweiten Abschlagszahlung erfolgt entsprechend Nr. 6.4.1 Satz 5 der Richtlinien Bayern 2025 in monatlichen Tranchen. Der Antrag ist bis zum 15. August 2025 über das DTBY-Portal im Rahmen des Ausgleichsantrages (siehe Nr. 5.3) zu stellen. Die Vorgaben zur konkreten Ermittlung des voraussichtlichen Bedarfs und die konkrete Abwicklung der zweiten Abschlagszahlung richten sich nach den entsprechenden, durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr festzulegenden, Vorgaben im DTBY-Portal.

Soweit Verkehrsunternehmen für das Kalenderjahr 2024 keine Ausgleichsleistungen für die Tarifanerkennungspflicht des Deutschlandtickets erhalten haben oder aufgrund von Änderungen der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets wesentliche Änderungen bei der Höhe der Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2025 zu erwarten sind, stimmen sich Verkehrsunternehmen und der Landkreis Dachau über ein sachgerechtes Vorgehen zur Gewährung von Abschlagszahlungen für das Kalenderjahr 2025 ab.

Abweichungen zwischen der auf Basis der Prognosen nach Nr. 5.3 ermittelten vorläufigen anteiligen Ausgleichsleistung und den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen werden in Form von Nachzahlungen oder Rückzahlungen ausgezahlt oder zurückgefordert.

Die auf Basis der Prognosen nach Nr. 5.3 ermittelte vorläufige Ausgleichsleistung für das gesamte Kalenderjahr 2025 wird in Form von Nachzahlungen oder Rückzahlungen gegenüber den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen ausgezahlt oder zurückgefordert; etwaige bereits erfolgte Rückzahlungen werden entsprechend berücksichtigt. Soweit noch keine Abschlagszahlungen erfolgt sind, erfolgt eine Auszahlung der vorläufigen Ausgleichsleistung in voller Höhe.

6.3 Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nr. 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 DTBY-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 bis 6.3. Gemäß Nr. 4.4 der Richtlinien Bayern 2025 sind erhaltene Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen anzurechnen. 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 01.01.2025 in Kraft; sie ersetzt ab dem Inkrafttreten jene, welche im Amtsblatt des Landkreises Dachau Nummer 22 vom 30.04.2024 mit einer Laufzeit vom 01.01.2024 bis 31.12.2025 veröffentlicht wurde.
- 8.2 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31. Dezember 2025 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2025 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 eine **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.

## **Anlagen**

- Anlage 1 Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket)
- Anlage 2 Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket in Bayern (2025)
- Anlage 3 Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025)

Dachau, 13. Dezember 2024

Stefan Löwl  
Landrat

**Anlage 1: Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Jahr 2025**

**1. Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets**

Auf das Ermäßigungsticket finden die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung Anwendung (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>). 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 jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets 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 Nr. 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe Nr. 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe Nr. 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/-fachschiule 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 (insbesondere: Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr)

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 solidarische Semesterticket (sofern vorhanden) liegt 20 Euro unter dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets. Beim Erwerb durch Studierende, deren Studierendenwerk für sie ein verpflichtendes solidarische Semesterticket vereinbart hat, ist von den Vertriebsstellen des Er-

mäßigungstickets (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 Nr. 6.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Nr. 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 für das Jahr 2025**

### **1. Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende**

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Nr. 6.1 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 1.1) und alternative Verfahren (Nr. 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. Bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten ist das für die Erstbestellung eingereichte Formular für die Prüfung der Berechtigung ausreichend und die Vorlage eines neu ausgestellten Bestätigungsformulars nicht erforderlich.

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 (bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden),
- 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“.

## **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 Nr. 1.1 ist nicht erforderlich.

## **2. Berechtigungsprüfung für Studierende**

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

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 Nr. 1.1 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.

Neben dem Berechtigungsnachweis können Verkaufspartner aus Praktikabilitätsgründen für Studierende einzelner Hochschulstandorte auch eine gültige Immatri-

kulationsbescheinigung als Nachweis zulassen. Die Entscheidung, ob dieses alternative Verfahren zur Anwendung kommt, obliegt dem Verkaufspartner. Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale bei Nutzung des Berechtigungsformulars 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 Nr. 3.3 der Anlage 1,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb des angefragten Semesters/Trimesters kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden).

Bei Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung gelten die folgenden Prüfmerkmale kumulativ:

- Vorlage einer für das angefragte Semester/Trimester gültigen Immatrikulationsbescheinigung
- Lage der Hochschule (Studienort) in Bayern, oder Hauptwohnsitz in Bayern bei gleichzeitiger Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der Anlage 1.

### **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 ab 1. Januar 2025 mindestens 40 Prozent, jedoch zu Beginn des Ausbildungsjahres und zu Semesterbeginn 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 fünf Jahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

## **Anlage 2: Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket in Bayern (2025)**

Unter enger Einbeziehung von Experten der Verkehrsverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen wurde ein Vorgehen zur Umsetzung der Stufe 2 des Leipziger Modells der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets in Bayern erarbeitet. Dieses Vorgehen gilt ausschließlich für die Stufe 2 des Leipziger Modells im Jahr 2025 und ist keine Vorfestlegung für die künftige Gestaltung der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket.

### **A. Grundsätzliches**

Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets als bundesweit gültiges Tarifprodukt für den Nahverkehr durch die Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger verpflichtet die Allgemeinverfügung alle Tarifgeber bzw. Unternehmen im Geltungsbereich der Allgemeinverfügung auf die Anwendung eines gemeinsamen Aufteilungsverfahrens für das Deutschlandticket. Das anzuwendende Aufteilungsverfahren umfasst alle Einnahmen aus dem Deutschlandticket sowie alle Einnahmen aus den bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets (u.a. Jobticket und Semesterticket). Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des Deutschlandtickets. Das Bayerische Ermäßigungsticket ist bei der Einnahmeaufteilung wie ein reguläres Deutschlandticket zu behandeln.

Für eine bundesweit funktionierende Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets ist es wesentlich, dass bundesweit sämtliche vom Deutschlandticket betroffenen Verkehre und Kundenvertragspartner beim Vertrieb des Deutschlandtickets an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmen. Sollte dies nicht der Fall sein und es daher zu Verwerfungen kommen, kann eine kurzfristige Anpassung oder ein Aussetzen der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung in Bayern durch das zuständige Staatsministerium erforderlich sein.

#### **1. Zeitpunkt der Umsetzung**

Der Zeitpunkt, zu dem die Stufe 2 des Leipziger Modells und damit das Vorgehen in dieser Anlage in Kraft tritt, erfolgt durch eine Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz und wird auf der Website der Verkehrsministerkonferenz (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) veröffentlicht (Nummer 2.2 Satz 4 der Allgemeinverfügung).

#### **2. Umsatzsteuer**

Die Einnahmeaufteilung erfolgt mit den Bruttofahrgeleiderlösen. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung erfolgt nach der Einnahmeaufteilung durch das Unternehmen, dem die Erlöse aus der Einnahmeaufteilung zugeschrieben werden.

#### **3. Vertriebsregelung**

Für Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den oben genannten Fahrgeldeinnahmen abzuziehen und gehen nicht in

die Einnahmeaufteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

#### **4. Teilnehmende an der Einnahmeaufteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich**

Teilnehmende an der Einnahmeaufteilung sollen Tariforganisationen sein. Dies sind im Regelfall die Stellen, die in den Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften durch (verbund-)interne Regelungen mit der Umsetzung des Tarifs beauftragt sind und die die Einnahmeaufteilung im jeweiligen Verbund bzw. der Tarifgemeinschaft vollziehen. Dies trifft im Regelfall insbesondere auf Verbundgesellschaften zu. Tariforganisation kann auch ein Unternehmen mit Haustarif sein. Die an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmenden Akteure müssen abstimmen, welche Stelle(n) bzw. Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Akteure am bundesweiten Zahlungsausgleich teilnehmen und wie die Zahlungen für den bundesweiten Ausgleich in die jeweilige Einnahmeaufteilung einfließen. Durch eine Zusammenarbeit können die Anzahl der Teilnehmenden an dem bundesweiten Ausgleich reduziert und die Verteilung der Einnahmen passgenauer für die Bedürfnisse vor Ort gestaltet werden. Insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Verbunderweiterungsgebieten bzw. Gebieten für Verbundneugründungen sollten zur Umsetzung der Stufe 2 bereits jetzt mit dem zukünftigen Verbund zusammenarbeiten bzw. Einnahmeaufteilungsregelungen innerhalb der Gruppe der Verbundneugründung beschließen und umsetzen.

#### **5. Balanceschublade und PLZ-Ausland**

Alle auf die Akteure in Bayern zu verteilenden Einnahmen für das Deutschlandticket werden in einem einheitlichen System verteilt. Eine eigene Verteilung für die auf Bayern entfallenden Einnahmen aus der Balanceschublade ohne zugeordnete PLZ oder mit PLZ aus dem Ausland erfolgt nicht.

Die auf Bayern entfallenden Einnahmen ohne bayerische PLZ werden als prozentualer Zuschlag auf die Verteilmasse der Einnahmeaufteilung mit bayerischen Postleitzahlen aufgeschlagen. Somit erfolgt die Verteilung der Einnahmen ohne bayerische PLZ im gleichen Verhältnis wie die Verteilung der Einnahmen mit bayerischer PLZ.

#### **B. Konkrete Umsetzung**

Die Einnahmeaufteilung wird wie folgt umgesetzt:

#### **6. Technische und organisatorische Umsetzung**

Die Tariforganisationen und die Teilnehmenden am bundesweiten Zahlungsausgleich (Zahlstelle) müssen sich zur Umsetzung der Einnahmeaufteilung im entsprechenden Unterportal des DTBY-Portals registrieren und dort die erforderlichen Informationen bis spätestens 15. Januar 2025 einpflegen. Hierzu gehören unter anderem jeweils Informationen zum Teilnehmenden am bundesweiten Zahlungsausgleich, Angaben, ob der verbundinterne Schienenpersonennahverkehr in die Verbund-Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket integriert ist, Zuordnung zu den von den Verkehren in dem Tarif abgedeckten Postleitzahlen (auch anteilig möglich) sowie Verteilschlüssel bei überlappenden Postleitzahlen.

#### **7. Rechtliche Umsetzung**

Die durch die Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen sind zur Teilnahme an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmeaufteilung, insbesondere mit der D-Tix GmbH & Co. KG und den an der Einnahmeaufteilung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung kann anstatt durch das Verkehrsunternehmen selbst auch durch von ihm oder durch Satzung be-

stimmte Tariforganisationen erfolgen, soweit dieses Vorgehen den Vorgaben der bundesweiten Vereinbarung entspricht und dort zugelassen ist (z.B. Übertragung auf einen Verkehrs- und Tarifverbund). Die Teilnahme an dem bundesweiten Zahlungsausgleich erfolgt durch das Verkehrsunternehmen selbst oder eine oder mehrere Zahlstellen in den Tariforganisationen. Die Vorgaben des Zahlungsdiensteaufsichtsgesetzes (ZAG) sind hierbei einzuhalten. Die bundesweite rechtliche Vereinbarung beinhaltet insbesondere die konkreten Zahlungsfristen und Vorgaben zur Umsetzung des bundesweiten Zahlungsausgleichs.

#### **8. Verteilungsparameter**

Die Verteilungsparameter der Einnahmeaufteilung ergeben sich wie folgt:

##### **a) DTV-Anteil (Überregionaler SPNV / DTV)**

Der überregionale SPNV / SPNV im Deutschlandtarif (DTV-Anteil) erhält einen Anteil von jedem Deutschlandticket, das Bayern in der bundesweiten Einnahmeaufteilung zugeschrieben wird.

Der DTV-Anteil ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Verkehre im DTV an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen (Solleinnahmen 2024) im Verhältnis zu den in Gesamtbayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen. Hierzu werden von den Gesamtsolleinnahmen 2024 in Bayern, sowie den Solleinnahmen im DTV 2024 jeweils die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen ohne Deutschlandticket („Restsortiment“) subtrahiert und ins Verhältnis gesetzt.

Eine erläuternde Berechnung mit fiktiven Werten befindet sich in Anhang 1.

Die für die Berechnung erforderlichen Daten werden aus den vorläufigen und auf Prognosen basierenden Anträgen der Verkehrsunternehmen zum Ausgleich 2024 im DTBY-Portal zum Stichtag 1. Dezember 2024 generiert. Der DTV-Anteil wird einmalig für das gesamte Jahr 2025 ermittelt, monatlich auf die Deutschlandticket-Einnahmen angewandt (vgl. 8.b und 8.c) und im DTBY-Portal veröffentlicht.

##### **b) Schülerinnen und Schüler mit Deutschlandticket mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges**

Da der Erwerb des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand für die Nutzung des regelmäßigen Schulweges erfolgt, werden die Einnahmen aus diesen von den Schulaufwandsträgern vor Ort erworbenen Deutschlandtickets mit einem Anteil von 90 Prozent an den Einnahmen der örtlichen Tariforganisation zugewiesen. 10 Prozent dieser Einnahmen erhalten die Unternehmen im DTV für den überregionalen Anteil und die Schülerbeförderung im SPNV. Der Anteil kommt als bayernweiter Durchschnitt einheitlich für alle Deutschlandtickets von Schülerinnen und Schülern mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges zum Tragen.

Um dies umzusetzen, werden bis zum 15. Januar 2025 über die Schulwegkostenträger die von diesen erworbenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei der Kostenfreiheit des Schulweges für den Monat Oktober 2024 geordnet nach Postleitzahl erhoben. Spätere Korrekturen der Meldungen durch die Schulwegkostenträger sind bis zum 15. des jeweiligen Monats gegenüber der Bayerischen Eisenbahngesellschaft möglich.

Diese erhobene Anzahl der Deutschlandtickets je Postleitzahl wird monatlich direkt entsprechend dem oben genannten Schlüssel mittels der Postleitzahl auf die Tariforganisationen verteilt. Liegt die Anzahl der erhobenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei einer Postleitzahl über den an die D-Tix gemeldeten Verkäufen bei dieser Postleitzahl, so sind die an die D-Tix gemeldeten Verkäufe maßgeblich.

Im August 2025 wird aufgrund der Sommerferien die Anzahl der Deutschlandtickets durch die Schulwegkostenträger auf null gesetzt.

### c) Weitere Deutschlandtickets

Die Verteilung der weiteren Deutschlandtickets beinhaltet:

1. Zuordnung anhand der Postleitzahl auf Tariforganisation
2. Aufteilung der Einnahmen bei Postleitzahlen mit mehreren Tariforganisationen
3. Verteilung DTV-Anteil

#### 1. Zuordnung anhand der Postleitzahl auf Tariforganisation

Die weiteren Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden nach den Postleitzahlen der jeweiligen Deutschlandtickets (anteilig) den Tariforganisationen zugeordnet.

#### 2. Aufteilung der Einnahmen bei Postleitzahlen mit mehreren Tariforganisationen

Ordnen sich einer Postleitzahl mehrere Tariforganisationen zu, so ergibt sich folgende Aufteilung der Einnahmen aus dieser Postleitzahl:

- Primär ist von den Tariforganisationen eigenständig ein angemessener Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren und bis spätestens 15. Januar 2025 im DTBY-Portal zu hinterlegen. Dies kann insbesondere auf Basis des Alteinahmeanteils oder lokal vorhandenen Nutzungsdaten erfolgen.
- Wenn keine Einigung möglich ist, so wird ein Schlüssel unter Beteiligung der betroffenen Tariforganisationen von der Bewilligungsbehörde festgelegt. Im Regelfall basiert dieser auf den Nutzplatzkilometern, die in den Verkehren, in denen das Deutschlandticket gilt, auf dem Gebiet dieser Postleitzahl von denen einzelnen Tariforganisationen erbracht werden.

#### 3. Verteilung DTV-Anteil

Von allen einer Tariforganisation zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket geht ein Teil an die Verkehre im DTV, bayernweit pro Monat in der Höhe des unter a) ermittelten DTV-Anteils.

Der monatliche DTV-Anteil von den einer Tariforganisation nach Postleitzahlen zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket setzt sich wie folgt zusammen:

- DTV-Anteil aus Schülerbeförderung (vgl. 8.b)
- DTV-Anteil für weitere Deutschlandtickets: Unterschiedlich hoher Anteil für den DTV je nach Zuordnung zu einer von zwei Kategorien für die Tariforganisationen. Die Ermittlung für die Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile der beiden Kategorien wird unten dargestellt.

Um den jeweiligen Anteil der Kategorien zu ermitteln, werden alle Tariforganisationen außer dem DTV im DTBY-Portal vom Freistaat in eine von den beiden nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

- Kategorie 1 „Tariforganisation mit SPNV EAV-Integration“: Tariforganisationen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV in der Einnahmeaufteilung des Verbundes berücksichtigt wird und bei dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen für diesen Binnenverkehr des SPNV Einnahmen im Verbund zugeschrieben bekommen.
- Kategorie 2 „Tariforganisation ohne SPNV EAV-Integration“: Tariforganisationen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV nicht an der lokalen Einnahmeaufteilung partizipiert.

Deckt eine Tariforganisation für die Einnahmeaufteilung im Deutschlandticket sowohl Regionen in Kategorie 1 als auch in Kategorie 2 ab, so erfolgt eine anteilige Zuordnung der Tariforganisationen entsprechend den betroffenen Postleitzahlen in die jeweilige Kategorie.

Der DTV-Anteil je Kategorie ist aufgrund der laufenden Änderungen im Kaufverhalten variabel und wird monatlich neu berechnet.

Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie:

Die Ermittlung des Verhältnisses des DTV-Anteils zwischen Kategorie 1 und Kategorie 2 erfolgt einmalig für EAV Stufe 2 in 2025 auf Basis der Erhebung von Pendlerdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2022 und wird im DTBY-Portal veröffentlicht.

Die Ermittlung der Pendlerströme erfolgt pro kategorisierter Tariforganisation, die gesamthaft pro Kategorie ins Verhältnis gesetzt werden. Hierzu wird der Anteil der Pendler von innerhalb nach außerhalb einer Tariforganisation ermittelt. Die Anzahl der Auspendler aus der Tariforganisation wird der Gesamtanzahl der Pendler der Erwerbsbevölkerung (Summe aus Binnenpendlern und Auspendlern) der Tariforganisation gegenübergestellt. Bei Tariforganisationen ohne Integration des Binnenverkehrs in den SPNV wird als räumlicher Umgriff des Tarifs der jeweilige Landkreis bzw. die kreisfreie Gemeinde herangezogen. Die Hochrechnung pro Kategorie erfolgt durch Aufsummierung der einzelnen Werte pro Tariforganisation. Die daraus resultierenden prozentualen Anteile je Kategorie werden ins Verhältnis gesetzt, sodass als Referenz der Verhältniswert herangezogen werden kann.

Eine Formel und eine erläuternde Berechnung befinden sich in Anhang 2.

**C. Geltungsdauer / Revision**

Die Verteilung der Deutschlandtickets nach diesem Verfahren, insbesondere für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch, soll sachgerecht überprüft und eine erforderliche Anpassung zum Schuljahresbeginn 2025/26 insbesondere bezüglich folgender Aspekte erfolgen:

- Entwicklung des 365-Euro-Tickets oder vergleichbare wesentliche Tarifveränderungen
- Bessere Datenlage zu der Aufteilung der Schülerkarten auf aÖPNV und SPNV "vor Deutschlandticket" und sich daraus ggf. ergebender Anpassungsbedarf der zum Start festgesetzten Verteilung.

Eine Änderung in dem Verfahren der Einnahmeaufteilung erfolgt durch Änderung dieser Anlage.

**Anhang 1 zur Anlage 2**

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

**Anteil an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen 2024**

**Erklärung:** Ermittlung des Anteils des DTV an allen in Bayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen / Einnahmerückgänge. Hierzu werden von den Solleinnahmen 2024 die Einnahmen ohne Deutschlandticket ("Restsortiment") subtrahiert.

**Quelle:** Anträge der Verkehrsunternehmen aus dem Ausgleichsantrag 2024, Stichtag für 2024: 1.12.2024

Hinweis: insbesondere im aÖPNV kommt es zu Zuordnungsproblemen und Schwierigkeiten bei der Aufteilung auf die einzelnen Linien. Durch das Heranziehen der Gesamtsumme sind die inkonsistenten Zuordnungen jedoch nicht wesentlich.

Zeile Nr.	Bezeichnung	DTV Anteil BY	Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)
1	Solleinnahmen aus Anträgen der VU zum 01.10.2024 (künftig 01.12.2024)	615.000.000 €	2.795.000.000 €
2	Ist-Einnahmen Restsortiment	300.000.000 €	1.145.000.000 €
3	Mindereinnahmen Zeile 1./ Zeile 2	315.000.000 €	1.650.000.000 €

Prozentualer Anteil DTV ergibt sich aus Verhältnis der Mindereinnahmen in Zeile 3 in Prozent; weitergehende Berechnung erfolgt mit 2 Nachkommastellen: 19,09%

**Anhang 2 zur Anlage 2**

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

<b>Annahmen / Ausgangsdaten (alle Daten nur beispielhaft, für einen Beispielmonat)</b>		
Auf BY entfallende DT Gesamteinnahmen	85.000.000 €	
Auf Schüler mit Beförderungsanspruch entfallender Deutschlandticketeinnahmeanspruch	10.000.000 €	Verteilung: 90 % Tariforganisation (TO), 10 % DTV
DTV-Anteil Gesamt	20,00%	
Einnahmeanspruch DTV-Anteil absolut	17.000.000 €	
<b>Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch</b>		
	Einnahmenvolumen	
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	52.500.000 €	
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	22.500.000 €	
<b>Verhältnis der Pendlerdaten</b>		

Kreistagssitzung vom 13.12.2024

Kategorie 1	1,0
Kategorie 2	4,2

\* Prozentwerte ergeben sich aus den monatlichen Verkäufen und nach der Zuordnung zu Kategorie 1 oder 2

<b>Beispielrechnung</b>				
<b>DT Einnahmen für Bayern im Beispielmonat</b>			<b>85.000.000 €</b>	(PLZ-Zuordnung liegt im Hintergrund vor)
<b>Schritt 1:</b>	<b>Anteil Schüler mit Beförderungsanspruch</b>		<b>10.000.000 €</b>	(ergibt sich aus Daten der Kostenträger mit Erfassung der PLZ-Zuordnung)
	davon Anteil an TO	90%	9.000.000,00 €	(im Anschluss Verteilung nach PLZ auf die "Schüler-TO")
	davon DTV-Anteil	10%	1.000.000,00 €	
<b>Schritt 2:</b>	<b>Bestimmung DTV-Anteil</b>		<b>17.000.000 €</b>	
	prozentualer Anteil DTV		20%	
	DTV-Anteil Schüler		1.000.000,00 €	
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" zur auf PLZ		<b>16.000.000,00 €</b>	
<b>Schritt 3:</b>	<b>Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO</b>			
	PLZ Einnahmen ohne Anteil		<b>75.000.000 €</b>	
aufgeteilt auf Kategorien:	DT Einnahme Region Kategorie 1	(Verkaufsanteil 70 %)	52.500.000 €	
	DT Einnahme Region Kategorie 2	(Verkaufsanteil 30 %)	22.500.000 €	

**Verteilung DTV-Anteil auf PLZ**

"Anspruch DTV ohne Schüler" = Prozentsatz x Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Prozentsatz x Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2		<b>Umgestellt zur Ermittlung des Prozentsatzes</b>	Prozentsatz = "Anspruch DTV ohne Schüler" / (Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2)	
<b>Prozentsatz errechnet:</b>	11%			
Anteil je Kategorie DTV an Karten nach Abzug Schüler mit Beförderungsanspruch (= Faktor x Prozentsatz)				d.h. Anteil verbleibend bei lokaler TO von "Nicht-Schüler-PLZ"
Anteil für Region Kategorie 1	11%		89%	
Anteil für Region Kategorie 2	46%		54%	

**Wie teilen sich die Einnahmen bei eine beispielhaften TO auf ?**

Kategorie 1	1		davon auf TO	davon auf DTV
Anteil PLZ die räumlich TO zugeordnet werden Gesamt	300.000 €			
davon Anteil von Schüler mit Beförderungsanspruch	100.000 €		90.000 €	10.000 €
davon Anteil TO ohne Anteil Schüler	200.000 €		178.231 €	21.769 €
Gesamteinnahmen	300.000 €		268.231 €	31.769 €

## Anlage 3

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 im Freistaat Bayern
---

97-B

**Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 im Freistaat Bayern  
(Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025)  
Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom, Az. ...  
(BayMBI. Nr...)**

Zitiovorschlag: Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über die Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025) vom (BayMBI. Nr...)

<sup>1</sup>Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe des Art. 53 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO), der allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen, der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie dieser Richtlinien Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. <sup>2</sup>Dies umfasst auch das ermäßigte Deutschlandticket gemäß der Anlage zu diesen Richtlinien. <sup>3</sup>Die Leistungen erfolgen ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **1. Zweck der Billigkeitsleistungen**

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Bayern, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2025 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets und des ermäßigten Deutschlandtickets für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) 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 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

### **2. Leistungsempfänger**

Empfänger sind Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

### **3. Leistungsvoraussetzungen**

<sup>1</sup>Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, reichen sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nr. 4.3 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels allgemeiner Vorschriften oder öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei aus. <sup>2</sup>Die Erlösverantwortlichen sind zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen (vergleiche Beschlussfassung für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des Leipziger Modellansatzes in der jeweils gültigen Fassung (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>), die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und

gegebenenfalls diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmeverteilung nach dem Leipziger Modell im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend den Vorgaben in Anlage 2. Der Zeitpunkt, zu dem Stufe 2 in Kraft tritt und Stufe 1 ablöst, erfolgt durch eine Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz und wird auf der Website der Verkehrsministerkonferenz (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) veröffentlicht.

#### **4. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistungen**

##### 4.1

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß Art. 53 BayHO.

##### 4.2

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

##### 4.3

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

##### 4.3.1

<sup>1</sup>Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 nach Maßgabe der Nrn. 4.3.1.1 und 4.3.1.2 ausgleichsfähig. <sup>2</sup>Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer). <sup>3</sup>Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. <sup>4</sup>Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

##### 4.3.1.1

<sup>1</sup>Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften beziehungsweise dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren. <sup>2</sup>Preisänderungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam wurden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. <sup>3</sup>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 Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend.

<sup>4</sup>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 Tarifanpassung auf 2025 fortgeschrieben. <sup>5</sup>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 Tarifanpassung auf 2025 fortzuschreiben.

<sup>6</sup>Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden. <sup>7</sup>Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 Prozent erhöht. <sup>8</sup>Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- beziehungsweise Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2 fortzuschreiben. <sup>9</sup>Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung beziehungsweise prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2 anzusetzen.

<sup>10</sup>Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten nach Einnahmeverteilung im jeweiligen Bundesland zum 31. Januar 2026 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten 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. <sup>11</sup>Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

#### 4.3.1.2

<sup>1</sup>Zur Berechnung der beim Deutschlandticket anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. <sup>2</sup>Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht. <sup>3</sup>Für Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. <sup>4</sup>Für das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket sind bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen die regulären Einnahmen aus dem Deutschlandticket ohne ergänzende Ermäßigung anzusetzen. <sup>5</sup>Einnahmen aus dem dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind von den Fahrgeldeinnahmen im Sinne von Satz 1 abzuziehen. <sup>6</sup>Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig. <sup>7</sup>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 alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2025 fortgeschriebenen gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. <sup>8</sup>Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem jeweiligen Monat 2023 um mehr als 13,5 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 13,5 Prozent zu zahlen gewesen wären. <sup>9</sup>Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

#### 4.3.2

<sup>1</sup>Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Juni 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 146) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 beziehungsweise die nach Maßgabe der Nr. 4.3.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Vorhundertssatzes zu berechnen.

<sup>2</sup>Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nr. 4.3.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen beziehungsweise gemäß Nr. 4.3.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeverteilung. <sup>3</sup>Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

#### 4.3.3

<sup>1</sup>In der Nr. 4.3.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. <sup>2</sup>Einsparungen der Empfänger nach Nr. 2 bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

#### 4.3.4

Der Ausgleich für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 4.3.1.2 Satz 4 anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets.

#### 4.3.5

<sup>1</sup>Von dem nach den Nummern 4.3.1 bis 4.3.4 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen. <sup>2</sup>Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, beim Empfänger bzw. den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnement im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden. <sup>3</sup>Abonnements im Sinne von Satz 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. <sup>4</sup>Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden. <sup>5</sup>Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen.

<sup>6</sup>Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden. <sup>7</sup>Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von diesem in Ansatz zu bringen.

#### 4.3.6

Die Summe der gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.4 errechneten Minderungen abzüglich der Ersparten oder vermiedenen Aufwendungen gemäß Nummer 4.3.5 ist der ausgleichsfähige Betrag.

#### 4.3.7

<sup>1</sup>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- beziehungsweise Zugkilometer des Kalenderjahres 2025 den Aufgabenträgern zuzuordnen. <sup>2</sup>Die beteiligten Aufgabenträger oder Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

#### 4.4

Sofern Empfänger Abschlagszahlungen erhalten haben, sind diese auf den nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag anzurechnen.

#### 4.5

Neben dem nach Nr. 4.3 ermittelten Ausgleichsbetrag erhalten Verkehrsverbände, die Verkehrsunternehmen des verbundfreien Raumes im Rahmen des Vertriebs sowie der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket unterstützen (Verbund-Patenschaften), für im Rahmen der Unterstützung zu leistende tatsächliche Aufwendungen einen Ausgleich in Form einer Einmalzahlung in Höhe von maximal 40 000 Euro je Verkehrsverbund.

### 5. Sonstige Bestimmungen

#### 5.1

<sup>1</sup>Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nr. 3 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets einschließlich des Ermäßigungstickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

<sup>2</sup>Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen.

<sup>3</sup>Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. <sup>4</sup>Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

#### 5.2

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

#### 5.3

<sup>1</sup>Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmemaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ 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 bzw. bei Übergang dieser Funktion an die DTIX GmbH u. Co. KG gemeldet werden. <sup>2</sup>Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. <sup>3</sup>Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. <sup>4</sup>Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inklusive tariflicher Fortschreibung gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinien erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2025; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

#### 5.4

<sup>1</sup>Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 4.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

<sup>2</sup>Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmemaufteilungen sowohl für die nach

Nr. 4.3.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nr. 4.3.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB beizufügen. <sup>3</sup>Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 4.3.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. <sup>4</sup>Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 4.3.5 Satz 6 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch einen Wirtschaftsprüfer, Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. <sup>5</sup>Weiterhin ist jeder Leistungsempfänger zu verpflichten, dem Nachweis die Anzahl der Abonentinnen und Abonnenten im Sinne der Nr. 4.3.1.1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2026 beizulegen. <sup>6</sup>Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

#### 5.5

<sup>1</sup>Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets nachzuweisen. <sup>2</sup>Diese Zahlen und daraus resultierende Mindereinnahmen sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). <sup>3</sup>Die Angaben betreffend die Studierenden sind getrennt nach den einzelnen solidarischen Semestertickets beziehungsweise ohne Semesterticket darzustellen.

#### 5.6

Die Empfänger von Leistungen gemäß Nr. 4.5 sind zu verpflichten, bis spätestens 31. März 2027 die tatsächlichen Aufwendungen für das Jahr 2025 nachzuweisen.

#### 5.7

<sup>1</sup>Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nr. 4.3 beziehungsweise die tatsächlichen Aufwendungen für Zwecke gemäß Nr. 4.5 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. <sup>2</sup>In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. <sup>3</sup>Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen. <sup>4</sup>Satz 3 gilt nicht für die Leistungen nach Nr. 4.5.

#### 5.8

Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nrn. 5.2 bis 5.7 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

### **6. Verfahren**

#### 6.1

<sup>1</sup>Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistungen ist bis zum 30. September 2025 zu stellen. <sup>2</sup>Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. <sup>3</sup>Der Antrag hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Nr. 4.3 genannten Berechnungsmethode sowie eine Erklärung zur Höhe der bereits erhaltenen Abschlagszahlungen im Sinne der Nr. 4.4 zu enthalten. <sup>4</sup>Sofern ein Antrag auf Einmalzahlung gemäß Nr. 4.5 gestellt wird, sind die unterstützenden Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen, die unterstützt werden, anzugeben.

#### 6.2

<sup>1</sup>Bewilligungsbehörde für die Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs und die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH ist das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

<sup>2</sup>Bewilligungsbehörde für die übrigen Antragsteller ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Leistungsempfänger seinen Sitz hat.

#### 6.3

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß der Nr. 4.3.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

#### 6.4

<sup>1</sup>Die Leistungsempfänger erhalten auf Antrag bis zur Bewilligung der nach Nr. 6.1 zu beantragenden Billigkeitsleistung Abschlagszahlungen nach Maßgabe der Nrn. 6.4.1 bis 6.4.3. <sup>2</sup>In den Fällen der Nr. 4 reichen die Leistungsempfänger die Vorauszahlungen aus.

##### 6.4.1

<sup>1</sup>Die Leistungsempfänger erhalten für die Monate Januar 2025 bis August 2025 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von zwei Dritteln der für das Jahr 2024 vorläufig für das Deutschlandticket gewährten Ausgleichsleistungen. <sup>2</sup>Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 19. Februar 2025 über das DTBY Portal zu stellen. <sup>3</sup>Eine zweite Abschlagszahlung für die Monate September bis Dezember 2025 wird auf Antrag entsprechend des voraussichtlichen Bedarfs im Kalenderjahr 2025 gewährt. <sup>4</sup>Die Antragsfrist, die Vorgaben zur konkreten Ermittlung des voraussichtlichen Bedarfs und die

konkrete Abwicklung der zweiten Abschlagszahlung richten sich nach den entsprechenden, durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr festzulegenden Vorgaben im DTBY Portal.

<sup>5</sup>Die Abschlagszahlungen werden in monatlichen Tranchen jeweils ab dem 20. des Monats ausgezahlt.

<sup>6</sup>Der Betreiber des DTBY Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.

#### 6.4.2

<sup>1</sup>Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nr. 6.4.1 erhalten die Aufgabenträger auf Antrag Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Ermäßigungsticket wie folgt: <sup>2</sup>Jeweils zum 20. des auf die Gültigkeit des jeweils ausgegebenen Tickets folgenden Monats können Abschlagszahlungen über das DTBY Portal beantragt werden. <sup>3</sup>Hierzu ist die Anzahl der jeweils ausgegebenen gültigen Ermäßigungstickets zu melden. <sup>4</sup>Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldetem verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. <sup>5</sup>Der Betreiber des DTBY Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.

#### 6.4.3

Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bayerische Staatsministerium der Finanzen und für Heimat ergänzende Regelungen über Abschlagszahlungen treffen.

#### 6.5

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

#### 6.6

Der Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Empfängern der Leistungen Prüfungen gemäß Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayHO durchzuführen.

### 7. Inkrafttreten/Außerkräftreten

Diese Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2025 in Kraft und am 30. Juni 2027 außer Kraft.

Dr. Thomas Gruber  
Ministerialdirektor

### Anlagen

Anlage 1: Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) ab dem 1. Januar 2025

Anlage 2: Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket in Bayern (2025)

## **Anlage 1 zu Anlage 3: Besondere Bestimmungen zum bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Jahr 2025**

### **1. Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets**

Auf das Ermäßigungsticket finden die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung Anwendung (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>). 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 jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets 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 Nr. 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe Nr. 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe Nr. 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 (insbesondere: Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr)

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 Al-

ternativen 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 Nr. 6.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Nr. 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 von Anlage 3: Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets für das Jahr 2025**

### **1. Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende**

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Nr. 6.1 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 1.1) und alternative Verfahren (Nr. 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. Bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten ist das für die Erstbestellung eingereichte Formular für die Prüfung der Berechtigung ausreichend und die Vorlage eines neu ausgestellten Bestätigungsformulars nicht erforderlich.

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 (bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden),
- 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 Ablaufzeit 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 so-

fortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum eines Ausbildungsverhältnisses zulassen, z.B. „AzubiCard“.

### **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 Nr. 1.1 ist nicht erforderlich.

### **2. Berechtigungsprüfung für Studierende**

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

Bei krummen Semesterdauern bzw. bei tagesgenauem Abostart (falls dieser künftig eingeführt wird) soll die Abolaufzeit 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. 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 Nr. 1.1 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.

Neben dem Berechtigungsnachweis können Verkaufspartner aus Praktikabilitätsgründen für Studierende einzelner Hochschulstandorte auch eine gültige Immatrikulationsbescheinigung als Nachweis zulassen. Die Entscheidung, ob dieses alternative Verfahren zur Anwendung kommt, obliegt dem Verkaufspartner.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale bei Nutzung des Berechtigungsformulars 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 Nr. 3.3 der Anlage 1,
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb des angefragten Semes-

ters/Trimesters kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden).

Bei Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung gelten die folgenden Prüfmerkmale kumulativ:

- Vorlage einer für das angefragte Semester/Trimester gültigen Immatrikulationsbescheinigung
- Lage der Hochschule (Studienort) in Bayern, oder Hauptwohnsitz in Bayern bei gleichzeitiger Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der Anlage 1.

### **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 ab 1. Januar 2025 mindestens 40 Prozent, jedoch zu Beginn des Ausbildungsjahres und zu Semesterbeginn 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 fünf Jahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

## **Anlage 2 zur Anlage 3: Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket in Bayern (2025)**

Unter enger Einbeziehung von Experten der Verkehrsverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen wurde ein Vorgehen zur Umsetzung der Stufe 2 des Leipziger Modells der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets in Bayern erarbeitet. Dieses Vorgehen gilt ausschließlich für die Stufe 2 des Leipziger Modells im Jahr 2025 und ist keine Vorfestlegung für die künftige Gestaltung der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket.

### **A. Grundsätzliches**

Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets als bundesweit gültiges Tarifprodukt für den Nahverkehr durch die Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortlichen Aufgabenträger verpflichtet die Allgemeinverfügung alle Tarifgeber bzw. Unter-

nehmen im Geltungsbereich der Allgemeinverfügung auf die Anwendung eines gemeinsamen Aufteilungsverfahrens für das Deutschlandticket. Das anzuwendende Aufteilungsverfahren umfasst alle Einnahmen aus dem Deutschlandticket sowie alle Einnahmen aus den bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets (u.a. Jobticket und Semesterticket). Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des Deutschlandtickets. Das Bayerische Ermäßigungsticket ist bei der Einnahmeaufteilung wie ein reguläres Deutschlandticket zu behandeln.

Für eine bundesweit funktionierende Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets ist es wesentlich, dass bundesweit sämtliche vom Deutschlandticket betroffenen Verkehre und Kundenvertragspartner beim Vertrieb des Deutschlandtickets an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmen. Sollte dies nicht der Fall sein und es daher zu Verwerfungen kommen, kann eine kurzfristige Anpassung oder ein Aussetzen der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung in Bayern durch das zuständige Staatsministerium erforderlich sein.

#### **1. Zeitpunkt der Umsetzung**

Der Zeitpunkt, zu dem die Stufe 2 des Leipziger Modells und damit das Vorgehen in dieser Anlage in Kraft tritt, erfolgt durch eine Beschlussfassung der Verkehrsministerkonferenz und wird auf der Website der Verkehrsministerkonferenz (<https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) veröffentlicht (Nummer 2.2 Satz 4 der Allgemeinverfügung).

#### **2. Umsatzsteuer**

Die Einnahmeaufteilung erfolgt mit den Bruttofahrgelderlösen. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung erfolgt nach der Einnahmeaufteilung durch das Unternehmen, dem die Erlöse aus der Einnahmeaufteilung zugeschrieben werden.

#### **3. Vertriebsregelung**

Für Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den oben genannten Fahrgeldeinnahmen abzuziehen und gehen nicht in die Einnahmeaufteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

#### **4. Teilnehmende an der Einnahmeaufteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich**

Teilnehmende an der Einnahmeaufteilung sollen Tariforganisationen sein. Dies sind im Regelfall die Stellen, die in den Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften durch (verbund-)interne Regelungen mit der Umsetzung des Tarifs beauftragt sind und die die Einnahmeaufteilung im jeweiligen Verbund bzw. der Tarifgemeinschaft vollziehen. Dies trifft im Regelfall insbesondere auf Verbundgesellschaften zu. Tariforganisation kann auch ein Unternehmen mit Haustarif sein. Die an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmenden Akteure müssen abstimmen, welche Stelle(n) bzw. Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Akteure am bundesweiten Zahlungsausgleich teilnehmen und wie die Zahlungen für den bundesweiten Ausgleich in die jeweilige Einnahmeaufteilung einfließen. Durch eine Zusammenarbeit können die Anzahl der Teilnehmenden an dem bundesweiten Ausgleich reduziert und die Verteilung der Einnahmen passgenauer für die Bedürfnisse vor Ort gestaltet werden. Insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Verbunderweiterungsgebieten bzw. Gebieten für Verbundneugründungen sollten zur Umsetzung der Stufe 2 bereits jetzt mit dem zukünfti-

gen Verbund zusammenarbeiten bzw. Einnahmearbeitungsregelungen innerhalb der Gruppe der Verbundneugründung beschließen und umsetzen.

#### **5. Balanceschublade und PLZ-Ausland**

Alle auf die Akteure in Bayern zu verteilenden Einnahmen für das Deutschlandticket werden in einem einheitlichen System verteilt. Eine eigene Verteilung für die auf Bayern entfallenden Einnahmen aus der Balanceschublade ohne zugeordnete PLZ oder mit PLZ aus dem Ausland erfolgt nicht.

Die auf Bayern entfallenden Einnahmen ohne bayerische PLZ werden als prozentualer Zuschlag auf die Verteilmasse der Einnahmearbeitung mit bayerischen Postleitzahlen aufgeschlagen. Somit erfolgt die Verteilung der Einnahmen ohne bayerische PLZ im gleichen Verhältnis wie die Verteilung der Einnahmen mit bayerischer PLZ.

#### **B. Konkrete Umsetzung**

Die Einnahmearbeitung wird wie folgt umgesetzt:

#### **6. Technische und organisatorische Umsetzung**

Die Tariforganisationen und die Teilnehmenden am bundesweiten Zahlungsausgleich (Zahlstelle) müssen sich zur Umsetzung der Einnahmearbeitung im entsprechenden Unterportal des DTBY-Portals registrieren und dort die erforderlichen Informationen bis spätestens 15. Januar 2025 einpflegen. Hierzu gehören unter anderem jeweils Informationen zum Teilnehmenden am bundesweiten Zahlungsausgleich, Angaben, ob der verbundinterne Schienenpersonennahverkehr in die Verbund-Einnahmearbeitung für das Deutschlandticket integriert ist, Zuordnung zu den von den Verkehren in dem Tarif abgedeckten Postleitzahlen (auch anteilig möglich) sowie Verteilschlüssel bei überlappenden Postleitzahlen.

#### **7. Rechtliche Umsetzung**

Die durch die Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen sind zur Teilnahme an der Einnahmearbeitung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmearbeitung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmearbeitung, insbesondere mit der D-Tix GmbH & Co. KG und den an der Einnahmearbeitung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmearbeitung kann anstatt durch das Verkehrsunternehmen selbst auch durch von ihm oder durch Satzung bestimmte Tariforganisationen erfolgen, soweit dieses Vorgehen den Vorgaben der bundesweiten Vereinbarung entspricht und dort zugelassen ist (z.B. Übertragung auf einen Verkehrs- und Tarifverbund). Die Teilnahme an dem bundesweiten Zahlungsausgleich erfolgt durch das Verkehrsunternehmen selbst oder eine oder mehrere Zahlstellen in den Tariforganisationen. Die Vorgaben des Zahlungsdienstenaufsichtsgesetzes (ZAG) sind hierbei einzuhalten. Die bundesweite rechtliche Vereinbarung beinhaltet insbesondere die konkreten Zahlungsfristen und Vorgaben zur Umsetzung des bundesweiten Zahlungsausgleichs.

#### **8. Verteilungsparameter**

Die Verteilungsparameter der Einnahmearbeitung ergeben sich wie folgt:

##### **a) DTV-Anteil (Überregionaler SPNV / DTV)**

Der überregionale SPNV / SPNV im Deutschlandtarif (DTV-Anteil) erhält einen Anteil von jedem Deutschlandticket, das Bayern in der bundesweiten Einnahmearbeitung zugeschrieben wird.

Der DTV-Anteil ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Verkehre im DTV an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen (Solleinnahmen 2024) im Verhältnis zu den in Gesamtbayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen. Hierzu werden von den Gesamtsolleinnahmen 2024 in Bayern, sowie den Solleinnahmen im DTV 2024 jeweils die entsprechenden Fahr-

geldeinnahmen ohne Deutschlandticket („Restsortiment“) subtrahiert und ins Verhältnis gesetzt.

Eine erläuternde Berechnung mit fiktiven Werten befindet sich in Anhang 1.

Die für die Berechnung erforderlichen Daten werden aus den vorläufigen und auf Prognosen basierenden Anträgen der Verkehrsunternehmen zum Ausgleich 2024 im DTBY-Portal zum Stichtag 1. Dezember 2024 generiert. Der DTV-Anteil wird einmalig für das gesamte Jahr 2025 ermittelt, monatlich auf die Deutschlandticket-Einnahmen angewandt (vgl. 8.b und 8.c) und im DTBY-Portal veröffentlicht.

#### **b) Schülerinnen und Schüler mit Deutschlandticket mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges**

Da der Erwerb des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand für die Nutzung des regelmäßigen Schulweges erfolgt, werden die Einnahmen aus diesen von den Schulaufwandsträgern vor Ort erworbenen Deutschlandtickets mit einem Anteil von 90 Prozent an den Einnahmen der örtlichen Tariforganisation zugewiesen. 10 Prozent dieser Einnahmen erhalten die Unternehmen im DTV für den überregionalen Anteil und die Schülerbeförderung im SPNV. Der Anteil kommt als bayernweiter Durchschnitt einheitlich für alle Deutschlandtickets von Schülerinnen und Schülern mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges zum Tragen.

Um dies umzusetzen, werden bis zum 15. Januar 2025 über die Schulwegkostenträger die von diesen erworbenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei der Kostenfreiheit des Schulweges für den Monat Oktober 2024 geordnet nach Postleitzahl erhoben. Spätere Korrekturen der Meldungen durch die Schulwegkostenträger sind bis zum 15. des jeweiligen Monats gegenüber der Bayerischen Eisenbahngesellschaft möglich.

Diese erhobene Anzahl der Deutschlandtickets je Postleitzahl wird monatlich direkt entsprechend dem oben genannten Schlüssel mittels der Postleitzahl auf die Tariforganisationen verteilt. Liegt die Anzahl der erhobenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei einer Postleitzahl über den an die D-Tix gemeldeten Verkäufen bei dieser Postleitzahl, so sind die an die D-Tix gemeldeten Verkäufe maßgeblich.

Im August 2025 wird aufgrund der Sommerferien die Anzahl der Deutschlandtickets durch die Schulwegkostenträger auf null gesetzt.

#### **c) Weitere Deutschlandtickets**

Die Verteilung der weiteren Deutschlandtickets beinhaltet:

1. Zuordnung anhand der Postleitzahl auf Tariforganisation
2. Aufteilung der Einnahmen bei Postleitzahlen mit mehreren Tariforganisationen
3. Verteilung DTV-Anteil

##### 1. Zuordnung anhand der Postleitzahl auf Tariforganisation

Die weiteren Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden nach den Postleitzahlen der jeweiligen Deutschlandtickets (anteilig) den Tariforganisationen zugeordnet.

##### 2. Aufteilung der Einnahmen bei Postleitzahlen mit mehreren Tariforganisationen

Ordnen sich einer Postleitzahl mehrere Tariforganisationen zu, so ergibt sich folgende Aufteilung der Einnahmen aus dieser Postleitzahl:

- Primär ist von den Tariforganisationen eigenständig ein angemessener Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren und bis spätestens 15. Januar 2025 im

DTBY-Portal zu hinterlegen. Dies kann insbesondere auf Basis des Allein-  
nahmeanteils oder lokal vorhandenen Nutzungsdaten erfolgen.

- Wenn keine Einigung möglich ist, so wird ein Schlüssel unter Beteiligung der betroffenen Tariforganisationen von der Bewilligungsbehörde festgelegt. Im Regelfall basiert dieser auf den Nutzplatzkilometern, die in den Verkehren, in denen das Deutschlandticket gilt, auf dem Gebiet dieser Postleitzahl von denen einzelnen Tariforganisationen erbracht werden.

### 3. Verteilung DTV-Anteil

Von allen einer Tariforganisation zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket geht ein Teil an die Verkehre im DTV, bayernweit pro Monat in der Höhe des unter a) ermittelten DTV-Anteils.

Der monatliche DTV-Anteil von den einer Tariforganisation nach Postleitzahlen zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket setzt sich wie folgt zusammen:

- DTV-Anteil aus Schülerbeförderung (vgl. 8.b)
- DTV-Anteil für weitere Deutschlandtickets: Unterschiedlich hoher Anteil für den DTV je nach Zuordnung zu einer von zwei Kategorien für die Tariforganisationen. Die Ermittlung für die Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile der beiden Kategorien wird unten dargestellt.

Um den jeweiligen Anteil der Kategorien zu ermitteln, werden alle Tariforganisationen außer dem DTV im DTBY-Portal vom Freistaat in eine von den beiden nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

- Kategorie 1 „Tariforganisation mit SPNV EAV-Integration“: Tariforganisationen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV in der Einnahmeaufteilung des Verbundes berücksichtigt wird und bei dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen für diesen Binnenverkehr des SPNV Einnahmen im Verbund zugeschrieben bekommen.
- Kategorie 2 „Tariforganisation ohne SPNV EAV-Integration“: Tariforganisationen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV nicht an der lokalen Einnahmeaufteilung partizipiert.

Deckt eine Tariforganisation für die Einnahmeaufteilung im Deutschlandticket sowohl Regionen in Kategorie 1 als auch in Kategorie 2 ab, so erfolgt eine anteilige Zuordnung der Tariforganisationen entsprechend den betroffenen Postleitzahlen in die jeweilige Kategorie.

Der DTV-Anteil je Kategorie ist aufgrund der laufenden Änderungen im Kaufverhalten variabel und wird monatlich neu berechnet.

#### Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie:

Die Ermittlung des Verhältnisses des DTV-Anteils zwischen Kategorie 1 und Kategorie 2 erfolgt einmalig für EAV Stufe 2 in 2025 auf Basis der Erhebung von Pendlerdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2022 und wird im DTBY-Portal veröffentlicht.

Die Ermittlung der Pendlerströme erfolgt pro kategorisierter Tariforganisation, die gesamthaft pro Kategorie ins Verhältnis gesetzt werden. Hierzu wird der Anteil der Pendler von innerhalb nach außerhalb einer Tariforganisation ermittelt. Die Anzahl der Auspendler aus der Tariforganisation wird der Gesamtanzahl der Pendler der Erwerbsbevölkerung (Summe aus Binnenpendlern und Auspendlern) der Tariforganisation gegenübergestellt. Bei Tariforganisationen ohne Integration des Binnenverkehrs in den SPNV wird als räumlicher Umgriff des Tarifs der jeweilige Landkreis bzw. die kreisfreie Gemeinde herangezogen. Die Hochrechnung pro Kategorie erfolgt durch Aufsummierung der einzelnen Werte pro Tariforganisation.

Die daraus resultierenden prozentualen Anteile je Kategorie werden ins Verhältnis gesetzt, sodass als Referenz der Verhältniswert herangezogen werden kann.

Eine Formel und eine erläuternde Berechnung befinden sich in Anhang 2.

### **C. Geltungsdauer / Revision**

Die Verteilung der Deutschlandtickets nach diesem Verfahren, insbesondere für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch, soll sachgerecht überprüft und eine erforderliche Anpassung zum Schuljahresbeginn 2025/26 insbesondere bezüglich folgender Aspekte erfolgen:

- Entwicklung des 365-Euro-Tickets oder vergleichbare wesentliche Tarifveränderungen
- Bessere Datenlage zu der Aufteilung der Schülerkarten auf aÖPNV und SPNV "vor Deutschlandticket" und sich daraus ggf. ergebender Anpassungsbedarf der zum Start festgesetzten Verteilung.

Eine Änderung in dem Verfahren der Einnahmeaufteilung erfolgt durch Änderung dieser Anlage.

### **Anhang 1 zur Anlage 2 von Anlage 3**

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

#### **Anteil an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen 2024**

**Erklärung:** Ermittlung des Anteils des DTV an allen in Bayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen / Einnahmerückgänge. Hierzu werden von den Solleinnahmen 2024 die Einnahmen ohne Deutschlandticket ("Restsortiment") subtrahiert.

**Quelle:** Anträge der Verkehrsunternehmen aus dem Ausgleichsantrag 2024, Stichtag für 2024: 1.12.2024

(Vorschlag), Hinweis: insbesondere im aÖPNV kommt es zu Zuordnungsproblemen und Schwierigkeiten bei der Aufteilung auf die einzelnen Linien. Durch das Heranziehen der Gesamtsumme sind die inkonsistenten Zuordnungen jedoch nicht wesentlich.

<b>Zeile Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>DTV Anteil BY</b>	<b>Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)</b>
1	Solleinnahmen aus Anträgen der VU zum 01.10.2024 (künftig 01.12.2024)	615.000.000 €	2.795.000.000 €
2	Ist-Einnahmen Restsortiment	300.000.000 €	1.145.000.000 €
3	Mindereinnahmen Zeile 1./ Zeile 2	315.000.000 €	1.650.000.000 €

Prozentualer Anteil DTV ergibt sich aus Verhältnis der Mindereinnahmen in Zeile 3 in Prozent; weitergehende Berechnung erfolgt mit 2 Nachkommastellen: 19,09%

### Anhang 2 zur Anlage 2 von Anlage 3

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

<b>Annahmen / Ausgangsdaten (alle Daten nur beispielhaft, für einen Beispielmonat)</b>	
Auf BY entfallende DT Gesamteinnahmen	<b>85.000.000 €</b>
Auf Schüler mit Beförderungsanspruch entfallender Deutschlandticketeinnahmeanspruch	10.000.000 €
DTV-Anteil Gesamt	20,00%
Einnahmeanspruch DTV-Anteil absolut	17.000.000 €
<b>Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch</b>	
	Einnahmenvolumen
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	52.500.000 €
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	22.500.000 €
<b>Verhältnis der Pendlerdaten</b>	
Kategorie 1	1,0
Kategorie 2	4,2

\* Prozentwerte ergeben sich aus den monatlichen Verkäufen und nach der Zuordnung zu Kategorie 1 oder 2

<b>Beispielrechnung</b>			
	<b>DT Einnahmen für Bayern im Beispielmonat</b>		<b>85.000.000 €</b>
			(PLZ-Zuordnung liegt im Hintergrund vor)
<b>Schritt 1:</b>	<b>Anteil Schüler mit Beförderungsanspruch</b>		<b>10.000.000 €</b>
			(ergibt sich aus Daten der Kostenträger mit Erfassung der PLZZuordnung)
	davon Anteil an TO	90%	9.000.000,00 €
	davon DTV-Anteil	10%	1.000.000,00 €
			(im Anschluss Verteilung nach PLZ auf die "SchülerTO")
<b>Schritt 2:</b>	<b>Bestimmung DTV-Anteil</b>		<b>17.000.000 €</b>
	prozentualer Anteil DTV		20%

	DTV-Anteil Schüler		1.000.000,00 €
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" zur auf PLZ		16.000.000,00 €
<b>Schritt 3:</b>	<b>Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO</b>		
	PLZ Einnahmen ohne Anteil		75.000.000 €
aufgeteilt auf Kategorien:	DT Einnahme Region Kategorie 1	(Verkaufsanteil 70 %)	52.500.000 €
	DT Einnahme Region Kategorie 2	(Verkaufsanteil 30 %)	22.500.000 €

**Verteilung DTV-Anteil auf PLZ**

"Anspruch DTV ohne Schüler" = Prozentsatz x Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Prozentsatz x Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2		<b>Umgestellt zur Ermittlung des Prozentsatzes</b>	Prozentsatz = "Anspruch DTV ohne Schüler" / (Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2)	
<b>Prozentsatz errechnet:</b>	11%			
Anteil je Kategorie DTV an Karten nach Abzug Schüler mit Beförderungsanspruch (= Faktor x Prozentsatz)			d.h. Anteil verbleibend bei lokaler TO von "NichtSchüler-PLZ"	
Anteil für Region Kategorie 1	11%		89%	
Anteil für Region Kategorie 2	46%		54%	
<b>Wie teilen sich die Einnahmen bei eine beispielhaften TO auf ?</b>				
Kategorie 1	1		davon auf TO	davon auf DTV
Anteil PLZ die räumlich TO zugeordnet werden Gesamt	300.000 €			
davon Anteil von Schüler mit Beförderungsanspruch	100.000 €		90.000 €	10.000 €
davon Anteil TO ohne Anteil Schüler	200.000 €		178.231 €	21.769 €
Gesamteinnahmen	300.000 €		268.231 €	31.769 €

3.

**Abstimmungsergebnis:**

anwesend: 65  
 Ja-Stimmen: 65  
 Nein-Stimmen: 0

**Tagesordnungspunkt 7**

**Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) GmbH;  
Änderung durch Neuerlass der Allgemeinverfügung für das 365 €-Ticket ab  
01.01. bis einschließlich 31.07.2025**

**Beschluss:**

1. Vom Bericht der Verwaltung wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, die (geänderte) Allgemeinverfügung des Landkreises Dachau über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zum 10.12.2023 als Höchsttarif bis einschließlich 31.07.2025 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. Dezember 2023 als Höchsttarif**

**Hintergrund**

Die Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH) haben beschlossen, das zum 1. 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 1. August 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. Dezember 2023 sind 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 beigetreten, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 10. Dezember 2023 in diesen Landkreisen und Landkreisteil sowie der kreisfreien Stadt Rosenheim den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wurde zum 10. Dezember 2023 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Zum 1. Januar 2025 treten der Landkreis Landsberg und der Landkreis Weilheim-Schongau mit den lokalen Aufgabenträgern Penzberg, Schongau und Weilheim i. OB dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bei, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 1. Januar 2025 in diesen Landkreisen den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wird zum 1. Januar 2025 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, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau 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) 1370/2007<sup>4</sup> in Form einer Allgemeinverfügung erlassen.

---

<sup>4</sup> 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

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, am 23. November 2023 sowie am 6. Dezember 2024 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 Landkreis Dachau zur Änderung der Allgemeinverfügung vom 27. Dezember 2023 die nachstehende Allgemeinverfügung, durch die das 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes weiterhin festgesetzt 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**) in der jeweils gültigen Fassung. 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 Ver-

pflichtung 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 sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau) 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, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau stellen hiervon 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 und ersetzt ab dem Inkrafttreten jene, welche im Amtsblatt des Landkreises Dachau Nummer 50 vom 27.12.2023 mit einer Laufzeit wie vorstehend veröffentlicht wurde. Sie kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder aufgehoben werden. Der Landkreis Dachau wird gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern im MVV bis zum 31. Juli 2025 über eine Nachfolgeregelung 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 MVV (abrufbar unter <https://www.mvv-muenchen.de/av>)

Fortschreibungen und Änderungen an der **Anlage 2** werden als Änderung dieser Allgemein-verfügung 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, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau 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 26,94 Millionen Euro bis zum 31. Juli 2025 (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 München, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Rosenheim sowie die Kreistage der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau beschlossen, den betroffenen Verkehrsunternehmen hierfür ab dem 1. Januar 2025 einen wirtschaftlichen Ausgleich bis zu einer Höhe von 26,94 Millionen Euro für das Jahr 2025 zu gewähren, der Betrag von 26,94 Millionen Euro kann entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) fortgeschrieben werden. 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 Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 BayÖPNVG enthaltene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung hinaus und im Rahmen des Ausgleichsverfahrens wird eine Doppelfinanzierung aufgrund Ausgleichsleistungen nach Art. 24 BayÖPNVG 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, 13. Dezember 2024

Stefan Löwl  
Landrat

## **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 sind 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 beigetreten, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 10.12.2023 auf diesem Geltungsbereich den Höchstattarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wurde zum 10.12.2023 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Zum 01.01.2025 treten der Landkreis Landsberg und der Landkreis Weilheim-Schongau mit den lokalen Aufgabenträgern Penzberg, Schongau und Weilheim i. OB dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bei, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 01.01.2025 in diesen Landkreisen den Höchstattarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wird zum 01.01.2025 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, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau stellen weiterhin eine angemessene Finanzierung sinkender Fahrgelderlöse im MVV-Gemeinschaftstarif, die aus der Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV als Höchstattarif 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 sowie zum 01. Januar 2025 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 Allge-

meine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007<sup>5</sup> in Form einer Allgemeinverfügung erlassen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verbundverkehrsunternehmen im 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, Landsberg am Lech, Miesbach, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau 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, Freising, Penzberg, Schongau und Weilheim i.OB, 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](http://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

---

<sup>5</sup> 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).

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.

## **§ 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 Tarifanzeige 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 2025 bis zum 31. Juli 2025 zur Finanzierung des 365-Euro-Ticket MVV ein Ausgleich zur Verfügung gestellt. Der Gesamtausgleichsbetrag hat im Jahr 2025 eine Höhe von bis zu 26.946.029,00 Euro pro Jahr und wird entsprechend Absatz 5 fortgeschrieben. Dabei setzt sich der Gesamtaus-

gleichsbetrag aus Bestandteil A für den Freistaat Bayern sowie die die Landeshauptstadt München, die die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (nördlicher Teil), Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg in Höhe 23.127.381,00 Euro und Bestandteil B für den Freistaat Bayern sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim in Höhe von 2.839.852,00 Euro und Bestandteil C für die kreisfreie Stadt Rosenheim in Höhe von 1.713,00 Euro und Bestandteil D für den Freistaat Bayern sowie den Landkreis Landsberg a. Lech in Höhe von 618.333,00 Euro und Bestandteil E für den Freistaat Bayern sowie den Landkreis Weilheim-Schongau in Höhe von 358.750,00 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, 10.12.2023 und 01.01.2025) 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 sowie die Landkreise Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau. Die exakten Werte für das Jahr 2025 können den folgenden Tabellen entnommen werden:

<b>Schülerzahlen in den Landkreisen und kreisfreien Städten</b>				
<b>Kommune</b>	Schüler Herbst 2022	Berufsschüler Herbst 22	Freiwilligendienstleistende**	Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV 2025
<b>Bestandteil A</b>				
<b>Landeshauptstadt München</b>	193.915	58.051	1.157	140.628
<b>LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord*</b>	12.009	1.854	72	10.276
<b>LK Dachau</b>	19.498	2.750	116	16.919
<b>LK Ebersberg</b>	17.316	364	103	16.896
<b>LK Erding</b>	17.847	3.202	107	14.869
<b>LK Freising</b>	20.500	3.388	122	17.341
<b>LK Fürstenfeldbruck</b>	27.339	3.740	163	23.826
<b>LK München</b>	43.019	2.744	257	40.318
<b>LK Starnberg</b>	18.551	2.196	111	16.475
<b>Summe Bestandteil A</b>	<b>369.994</b>	<b>78.289</b>	<b>2.208</b>	<b>297.548</b>

<b>Bestandteil B</b>				
<b>LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd*</b>	4.219	652	25	3.610
<b>LK Miesbach</b>	12.847	2.406	77	10.612
<b>LK Rosenheim</b>	28.189	4.036	168	24.405
<b>Summe Bestandteil B</b>	<b>45.255</b>	<b>7.094</b>	<b>270</b>	<b>38.627</b>
<b>Bestandteil C</b>				
<b>Kreisfreie Stadt Rosenheim</b>	13.920	5.696	83	8.719
<b>Summe Bestandteil C</b>	<b>13.920</b>	<b>5.696</b>	<b>83</b>	<b>8.719</b>
<b>Bestandteil D</b>				
<b>LK Landsberg a. Lech</b>	15.579	2.223	93	13.495
<b>Summe Bestandteil D</b>	<b>15.579</b>	<b>2.223</b>	<b>93</b>	<b>13.495</b>
<b>Bestandteil E</b>				
<b>LK Weilheim-Schongau</b>	18.591	4.455	111	14.482
<b>Summe Bestandteil E</b>	<b>18.591</b>	<b>4.455</b>	<b>111</b>	<b>14.482</b>
<b>Gesamt</b>				
<b>Summe</b>	463.339	97.757	2.765	372.871

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

\*\* Die Freiwilligendienstleistenden wurden aus bayernweiten Zahlen des Bayerischen Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales sowie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend abgeleitet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass 35,4 Prozent der 7.803 Personen im Jahr 2022 im MVV-Tarifgebiet tätig sind. Die Werte werden als konstant angenommen und nicht fortgeschrieben.

\*\*\* Quelle: Eckdaten der amtlichen Schulstatistik in Bayern im Herbst 2022 nach kreisfreien Städten und Landkreisen / [https://www.statistik.bayern.de/statistik/bildung\\_soziales/schulen/index.html](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, C, D und E. Die exakten Werte für das Jahr 2025 können den folgenden Tabellen entnommen werden.

<b>Anteil an 365-Euro-Tickets MVV</b>					
	<b>Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil A</b>	<b>Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil B</b>	<b>Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil C</b>	<b>Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil D</b>	<b>Prognose Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil E</b>
<b>Kostenfreie Schülertickets</b>	68.100	13.500	1.400	3.740	4.020
<b>Selbstzahler</b>	49.437	4.492	1.594	1.525	1.925

<b>Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV</b>	297.548	38.627	8.719	13.495	14.482
<b>Anzahl 365-Euro-Tickets</b>	117.537	17.992	2.994	5.265	5.945
<b>Anteil an 365-Euro-Tickets MVV</b>	78,50%	12,02%	2,00%	3,52%	3,96%

\* 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, Bestandteil C, Bestandteil D und Bestandteil E.

<b>Anteil an 365-Euro-Tickets und Aufteilung je Bestandteil</b>			
<b>Kommune</b>	<b>Schüler-Potential für 365-Euro-Ticket MVV 2025</b>	<b>Anteil Schüler-Potential 2025</b>	<b>Anteil an 365-Euro-Tickets MVV 2025</b>
<b>Bestandteil A</b>			
<b>Landeshauptstadt München</b>	140.628	47,3%	37,10%
<b>LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord</b>	10.276	3,5%	2,71%
<b>LK Dachau</b>	16.919	5,7%	4,46%
<b>LK Ebersberg</b>	16.896	5,7%	4,46%
<b>LK Erding</b>	14.869	5,0%	3,92%
<b>LK Freising</b>	17.341	5,8%	4,57%
<b>LK Fürstenfeldbruck</b>	23.826	8,0%	6,29%
<b>LK München</b>	40.318	13,6%	10,64%
<b>LK Starnberg</b>	16.475	5,5%	4,35%
<b>Summe Bestandteil A</b>	<b>297.548</b>	<b>100,0%</b>	<b>78,50%</b>
<b>Bestandteil B</b>			
<b>LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd</b>	3.610	9,3%	1,12%
<b>LK Miesbach</b>	10.612	27,5%	3,30%
<b>LK Rosenheim</b>	24.405	63,2%	7,59%
<b>Summe Bestandteil B</b>	<b>38.627</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,02%</b>
<b>Bestandteil C</b>			
<b>Kreisfreie Stadt Rosenheim</b>	8.719	100,0%	2,00%
<b>Summe Bestandteil C</b>	<b>8.719</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,00%</b>
<b>Bestandteil D</b>			
<b>LK Landsberg a. Lech</b>	13.495	100,0%	3,52%
<b>Summe Bestandteil D</b>	<b>13.495</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,52%</b>

<b>Bestandteil E</b>			
LK Weilheim-Schongau	14.482	100,0%	3,96%
<b>Summe Bestandteil E</b>	<b>14.482</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,96%</b>
<b>Gesamt</b>			
<b>Summe</b>	372.871	N/A	100,0%

\* In Tabelle dargestellte Werte sind gerundet, in der Berechnung findet keine Rundung statt  
 Die Aufteilung des Kostenanteils der kommunalen Aufgabenträger erfolgt 2025 auf Basis der Schülerzahlen (Allgemein bildende Schulen und berufliche Schulen). Die Daten werden der amtlichen Schulstatistik Bayern entnommen. Zum Zeitpunkt der Berechnung lagen die Daten der Schulstatistik Herbst 2022 vor und wurden dementsprechend für die Berechnung verwendet und gelten im Abrechnungsjahr 2025.

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.

Die folgende Tabelle stellt die maximalen Ausgleichsbeträge für die Abrechnungsjahre 2024 und 2025 (Januar bis einschließlich Juli) sowie die Kostenprognose für das Abrechnungsjahr 2025 (Januar bis einschließlich Juli) dar.

Kommune	Maximaler Ausgleichsbetrag 2024	Faktor Fortschreibung 2025	Maximaler Ausgleichsbetrag 2025	Kostenprognose 2025*
<b>Bestandteil A</b>				
Landeshauptstadt München	5.420.482,94 €	N/A	3.643.509,99 €	3.096.983,00 €
LK Bad Tölz-Wolfrats. Nord	395.314,91 €	N/A	266.239,36 €	226.303,00 €
LK Dachau	649.618,46 €	N/A	438.351,86 €	372.599,00 €
LK Ebersberg	655.320,69 €	N/A	437.755,96 €	372.093,00 €
LK Erding	571.965,19 €	N/A	385.238,72 €	327.453,00 €
LK Freising	670.526,63 €	N/A	449.285,40 €	381.893,00 €
LK Fürstenfeldbruck	923.087,83 €	N/A	617.304,30 €	524.709,00 €
LK München	1.543.799,16 €	N/A	1.044.593,08 €	887.904,00 €
LK Starnberg	636.550,85 €	N/A	426.848,33 €	362.821,00 €
Freistaat Bayern	22.933.333,34 €	N/A	15.418.254,00 €	13.105.516,00 €
<b>Summe Bestandteil A</b>	<b>34.400.000,00 €</b>	<b>115,25%</b>	<b>23.127.381,00 €</b>	<b>19.658.274,00 €</b>
<b>Bestandteil B</b>				
LK Bad Tölz-Wolfrats. Süd	88.389,09 €	N/A	88.468,90 €	75.199,00 €
LK Miesbach	261.890,80 €	N/A	260.064,29 €	221.055,00 €
LK Rosenheim	599.720,11 €	N/A	598.084,14 €	508.372,00 €
Freistaat Bayern	1.900.000,00 €	N/A	1.893.234,67 €	1.609.249,00 €
<b>Summe Bestandteil B</b>	<b>2.850.000,00 €</b>	<b>170,82%</b>	<b>2.839.852,00 €</b>	<b>2.413.875,00 €</b>
<b>Bestandteil C</b>				
Kreisfreie Stadt Rosenheim	- €	N/A	571,00 €	485,00 €
Freistaat Bayern	- €	N/A	1.142,00 €	971,00 €

<b>Summe Bestandteil C</b>	- €	N/A	<b>1.713,00 €</b>	<b>1.456,00 €</b>
<b>Bestandteil D</b>				
<b>LK Landsberg a. Lech</b>	N/A	N/A	206.111,00 €	175.194,00 €
<b>Freistaat Bayern</b>	N/A	N/A	412.222,00 €	350.389,00 €
<b>Summe Bestandteil D</b>	N/A	N/A	<b>618.333,00 €</b>	<b>525.583,00 €</b>
<b>Bestandteil E</b>				
<b>LK Weilheim-Schongau</b>	N/A	N/A	119.583,33 €	101.646,00 €
<b>Freistaat Bayern</b>	N/A	N/A	239.166,67 €	203.292,00 €
<b>Summe Bestandteil E</b>	N/A	N/A	<b>358.750,00 €</b>	<b>304.938,00 €</b>
<b>Gesamt</b>				
<b>Summe</b>	<b>37.250.000,00 €</b>		<b>26.946.029,00 €</b>	<b>22.904.126,00 €</b>

\*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 bzw. 1. Januar 2025 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 bzw. 1. Januar 2025 – 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, Anhang 4, Anhang 5 und Anhang 6 im Detail dargestellt.
- (6) Sollte sich während der Geltungszeit der jeweiligen Allgemeinverfügungen zur Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV als Höchstattarif zeigen, dass der Gesamtausgleichsbetrag hierfür nicht ausreicht, werden die jeweiligen MVV-Aufgabenträger (Bestandteil A und/oder B und/oder C und/oder D und/oder E) gemeinsam geeignete Maßnahmen (bspw. Anpassung des Gesamtausgleichsbetrags) prüfen.
- (7) Sofern durch die Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV als Höchstattarif in einem anderen Tarif Mindereinnahmen entstehen, ist dies dem jeweiligen Aufgabenträger direkt anzuzeigen. Ein Ausgleich dieser Mindereinnahmen erfolgt nicht über die jeweilige Allgemeinverfügung über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende als Höchstattarif, 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 26.946.029,00 Euro für das Abrechnungsjahr 2025 begrenzt, der entsprechend § 4 fortgeschrieben werden kann. In Jahren in denen das Angebot des 365-Euro-Ticket MVV nur teilweise angeboten wird, steht ein anteiliger Gesamtausgleichsbetrag von 1/12 bzw. im Abrechnungsjahr 2025 von 1/7 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 Ausgleichsleistungen 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 sowie der Gesamtausgleichsbetrag Bestandteil D sowie der Gesamtausgleichsbetrag Bestandteil E 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 sowie dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil C sowie dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil D und dem fortgeschriebenen kalkulierten Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket MVV für Bestandteil E. Diese ergeben sich aus der Differenz von „Ohne-Fall“ und „Mit-Fall“. In Anhang 1, Anhang 2, Anhang 3, Anhang 4, Anhang 5 und Anhang 6 wird die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages im Detail dargestellt. Die Verteilung der Gesamtausgleichsleistungen 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 1-6 getrennt für maximal sechs Abrechnungsjahre, von denen es sich beim ersten und letzten je um ein Rumpfbjahr 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 85 % 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 des jeweiligen Anhangs 1, 2, 4, 5 und 6 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

- 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 4. 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 1. 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 zurückzugewähren.
- (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) Die Verkehrsunternehmen haben die Vermeidung einer Doppelfinanzierung nach dieser Finanzierungsrichtlinie und des Ausgleichs nach Art. 24 BayÖPNVG gegenüber den jeweiligen Aufgabenträger sicherzustellen.
- (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 Beihilferückforderungen 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 Erlösr Risiken 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 so-

wie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen (südlicher Teil), Miesbach und Rosenheim

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

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

Anhang 5: Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Be-rechnung der Abschlagszahlungen für den für den Freistaat Bayern sowie den Landkreis Landsberg a. Lech

Anhang 6: Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Be-rechnung der Abschlagszahlungen für den für den Freistaat Bayern sowie den Landkreis Weilheim-Schongau

**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 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 78,50 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 2025

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		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 €
2025	174,02 €	84,20 €	6,71 €	1,049	01.01.2025	264,94 €

### **§ 2 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil A**

- (1) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2024 34,40 Mio. Euro und im Abrechnungsjahr 2025 23.127.381,00 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 und im Abrechnungsjahr 2025 19.658.274,00 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 Be-rechnung 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 Deutschland-tickets 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 12,02 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	Tarifsteigerungswert MVV	Tarifsteigerungswert DLT	Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr (netto)
2024	123,21 €	- €	3,20 €	0	0	126,41 €
2025	145,06 €	60,31 €	5,34 €	1,049	1,184	210,71 €

### § 3 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil B

- (3) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2024 2,85 Mio. Euro und im Abrechnungsjahr 2025 2.839.852,00 Euro.
- (4) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des Ausgleichsbedarf 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 und im Abrechnungsjahr 2025 2.413.875,00 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, Fürstenfeldbruck, München und Starnberg

**1. Berechnung der Minderlöse im Basisjahr 2020:**

<b>Berechnung des Ausgleichsbedarfs im Basisjahr 2020</b>				
<b>Mindereinnahmen nach Tarifprodukt</b>	<b>Ohne-Fall</b>	<b>Mit-Fall</b>	<b>Brutto-Differenz</b>	<b>Netto-Berechnung</b>
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 €
<b>Prognostizierte Mindereinnahmen</b>			<b>19.585.358 €</b>	<b>18.304.073 €</b>
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 €
<b>Ausgleichsbedarf 365-Euro-Ticket MVV</b>	<b>Basisjahr 2020</b>		21.826.845,36 €	20.398.920,90 €
<b>Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket</b>	<b>Basisjahr 2020</b>		<b>149,34 €</b>	<b>139,57 €</b>

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

**2. Berechnungsgrundlagen:**

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

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 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

Kreistagssitzung vom 13.12.2024

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%	-
						Summe	840.101,70 €			1.408,00
						Zzgl. Ein- nahme ab 15.12.2020	20.893,90 €			

Tarifpro- dukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarif- stand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berech- tigte	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 €		5.830		2,0%	91,0%	578

Kreistagssitzung vom 13.12.2024

					38,60 €		225.038,00 €			
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%	-
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. Ein- nahme ab 15.12.2020	18.840,20 €			

Tarifpro- dukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarif- stand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berech- tigte	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

Kreistagssitzung vom 13.12.2024

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
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. Ein- nahme ab 15.12.2020	149.029,80 €			

Tarifpro- dukt	Elastizität TSR	Stückzahl 2019	Ringe	Zonen (M=2)	Tarifstand 2019	Tarif- stand 2020	Elastizität TSR	Einnahme	Anteil Nicht- Berech- tigte	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 €		91.345		2,0%	92,3%	9.181

Kreistagssitzung vom 13.12.2024

					41,40 €		3.781.683,00 €			
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
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. Ein- nahme 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
<b>Grüne Jugend AT1</b>										
<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
<b>Grüne Jugend AT2</b>											
<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
<i>Bedarfsänderung TSR Gesamt</i>	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
<i>Gesamtsumme</i>								1.247.037,14 €		€	46.860,04

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

**b) II) Kostenfreiheit d. 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
<b>Abo Woche AT1 inkl. Kostenfreiheit</b>	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	741,00 €	0,65%	100,0%
	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 €		

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 ohne KF*
<b>Abo Monat AT1 inkl. Kostenfreiheit</b>	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
	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
<b>Abo Woche AT2 inkl. Kostenfreiheit</b>	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%
	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%
					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- Berechtigte	Anteil Wechsler	Anzahl 365- Euro- Tickets ohne KF*
<b>Abo Monat AT2 inkl. Kostenfreiheit</b>	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
* 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 Elastizität TSR	Anteil Einnahmen im Basiszeitraum	Einnahmen EB mit Fortschreibung TF	Anteil Stück	Anteil Einnahmen	Restsumme 2020*
Anteil am Sortiment 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 Elastizität 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 Tarifanpassung

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

<b>Erweiterung auf die Zonen M-12</b>	
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)

<b>Verkaufsdaten aus der Verkaufstatistik 2022 (Stand Mai 2023)</b>	<b>Stückzahl</b>	<b>Einnahme 2022</b>	<b>Einnahme bereinigt um Tarifierpassung</b>
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**

<b>Anzahl 365-Euro-Tickets (Kalkulationswerte)</b>	<b>Anzahl</b>
Selbstzahler kalkuliert aus AT	59.985
Tickets Kostenfreiheit	68.100
Weitere Selbstzahler	18.069
Gesamt	146.154
Anzahl Schüler im MVV	369.994
Schülerpotential für 365-Euro-Ticket MVV	297.548
Anteil verbleibende Schüler im 365-Euro-Ticket	80,4%

**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 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:

<b>Berechnung Mit- und Ohne-Fall Bestandteil C (Kreisfreie Stadt Rosenheim)</b>				
		<b>Ohne-Fall brutto</b>		<b>Mit-Fall brutto</b>
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 €	- €	- €
<b>Gesamtsumme</b>	<b>2.972</b>	<b>1.026.696,09 €</b>	<b>62.720,00 €</b>	<b>1.084.780,00 €</b>
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.

- (13) Erstmals ergibt sich für das Jahr 2025 ein positiver kalkulierter Ausgleichsbetrag. In der folgenden Tabelle sind die Werte für 2024 und 2025 dargestellt:

Jahr	Ohne-Fall brutto	Mit-Fall brutto	Ausgleichsbedarf netto
2024	1.026.696,09 €	1.084.780,00 €	- 54.284,03 €
2025	1.087.097,81 €	1.084.780,00 €	2.166,18 €

## § 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 2,00 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 maximaler 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.
  - Der Maximale Ausgleichsbetrag im Initialjahr C im Jahr 2025 ergibt sich folgendermaßen: 2.166,18 Euro multipliziert mit 1,026 multipliziert mit

8.719 dividiert durch 8.580 multipliziert mit 1,30. Der Betrag liegt kaufmännisch auf volle Euro gerundet kalkulatorisch bei 2.936,00 Euro. Da das Abrechnungsjahr 2025 aus sieben Monaten besteht, beträgt der maximale Ausgleichsbetrag 1.713,00 Euro im Abrechnungsjahr 2025.

- (7) Die Fortschreibung des maximalen Ausgleichsbetrages ab dem Eröffnungsjahr C erfolgt auf Basis der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Entwicklung des Ausgleichsbedarf 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 C**

- (12) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2024 0,00 Euro und im Abrechnungsjahr 2025 1.456,00 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 C**

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.

## Berechnung des maximalen Ausgleichsbetrages, der Ausgleichsleistungen sowie Berechnung der Abschlagszahlungen für den für den Freistaat Bayern sowie den Landkreis Landsberg am Lech

### Präambel und Definition

Der Anhang 5 definiert die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages Bestandteil D 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 D des Jahres 2025 ergibt.

### § 1 Berechnungsgrundlage Bestandteil D

- (14) Auf Basis eines Mit- und Ohne-Falls wurde für das Jahr 2025 ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet.
- (15) In der folgenden Tabelle sind die Berechnungsgrundlagen für den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket dargestellt:

Berechnung Mit- und Ohne-Fall Bestandteil D (LK Landsberg a. Lech)				
		Ohne-Fall brutto		Mit-Fall brutto
Gruppe	Anzahl	Kosten p.a.	Anteil Bartarif	Kosten p.a.
Kostenfreie Schülertickets (mit Deutschlandticket)	4.400			
Deutschlandticket auch nach Einführung 365-Euro-Ticket	- 660			
Kostenfreie Tickets Zone 0	440	402,10 €	10,50 €	365,00 €
Kostenfreie Tickets Zone 1/2	220	548,95 €	10,50 €	365,00 €
Deutschlandticket	3.080	648,50 €	10,50 €	365,00 €
Selbstzahler ganzjährig	381	562,88 €	21,00 €	365,00 €
Selbstzahler teiljährig	534	323,44 €	52,50 €	365,00 €
Nutzer Bartarif	610	134,00 €	84,00 €	365,00 €
Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif	5.265	7,21 €	- €	€
Gesamtsumme	5.265	2.801.947,80 €	164.509,80 €	1.921.725,00 €
Ausgleichsbedarf 2025 brutto				880.222,80 €
Ausgleichsbedarf 2025 netto				822.638,13 €
Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2025 netto				156,25 €

### § 2 Berechnung Mindererlöse eines Abrechnungsjahres Bestandteil D

- (4) Der Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket im Jahr 2025 beträgt 160,31 Euro netto bestehend aus 156,25 Euro Anteil Mindererlöse sowie 4,06 Euro Aus-

gleich 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.

(5) 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 0,19 addiert mit dem Tarifsteigerungs-Wert DLT multipliziert mit 0,81 anschließend multipliziert mit dem Mindererlösanteil des Vorjahres. Der Wert von 0,19 ergibt sich aus dem Anteil des MVV-Tarifs des Ohne-Falles, der Wert von 0,81 ergibt sich aus dem Anteil des Deutschlandtickets des Ohne-Falles.  
Beispiel mit theoretischen Werten: 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 0,19 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert mit 0,81 anschließend multipliziert mit 123,21 Euro (Mindererlösanteil 2024) ergibt den 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 0,19 addiert mit dem kumulierten Tarifsteigerungs-Wert DLT ab 2025 multipliziert mit 0,81 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 entspricht 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 1,01 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2026) multipliziert mit 0,19 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert mit 1,02 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2026) multipliziert mit 0,81 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.

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

- Der Gesamtbetrag entspricht der Anzahl an 365-Euro-Tickets des Abrechnungsjahres multipliziert mit 3,52 Prozent (Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil D, 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.

(16) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung ab dem Jahr 2025

Jahr	Mindererlösanteil (netto)	Fehlende Steigerung des Preises des 365-Euro-Tickets (netto)	Ausgleich der fehlenden SGB IX Zahlung	Tarifsteigerungswert MVV	Tarifsteigerungswert DLT	Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket und Abrechnungsjahr (netto)
2025	156,25 €	€ -	€ 4,06	0	0	€ 160,31

### § 3 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil D

(8) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2025 618.333,00 Euro für die Monate Januar bis Juli.

(9) 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 D

- (14) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2025 525.583,00 Euro für die Monate Januar bis Juli.
- (15) 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 D

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 6 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 den Landkreis Weilheim-Schongau**

#### **Präambel und Definition**

Der Anhang 6 definiert die Berechnung des Gesamtausgleichsbetrages Bestandteil E 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 E des Jahres 2025 ergibt.

#### **§ 1 Berechnungsgrundlage Bestandteil E**

- (17) Auf Basis eines Mit- und Ohne-Falls wurde für das Jahr 2025 ein Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket berechnet.
- (18) In der folgenden Tabelle sind die Berechnungsgrundlagen für den Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket dargestellt:

<b>Berechnung Mit- und Ohne-Fall Bestandteil E (LK Weilheim-Schongau)</b>				
		<b>Ohne-Fall brutto</b>		<b>Mit-Fall brutto</b>
Gruppe	Anzahl	Kosten p.a.	Anteil Bartarif	Kosten p.a.
Kostenfreie Schülertickets (mit Deutschlandticket)	4.730			
Deutschlandticket auch nach Einführung 365-Euro-Ticket	- 710			
Kostenfreie Weilheim/Peißenberg	360	26,25 €	26,25 €	365,00 €
Kostenfreie Tickets vergünstigte Stadtverkehre	360	268,25 €	26,25 €	365,00 €
Deutschlandticket	3.300	648,50 €	10,50 €	365,00 €
Selbstzahler ganzjährig	578	344,00 €	21,00 €	365,00 €

Selbstzahler teiljährig	578	214,00 €	52,50 €	365,00 €
Nutzer Bartarif	769	92,00 €	42,00 €	365,00 €
Zusätzliche entgangene Einnahmen im Bartarif	5.945	6,48 €	- €	- €
Gesamtsumme	5.945	2.677.841,30 €	166.830,30 €	2.169.925,00 €
Ausgleichsbedarf 2025 brutto				507.916,30 €
Ausgleichsbedarf 2025 netto				474.688,13 €
Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket 2025 netto				79,85 €

## § 2 Berechnung Mindererlöse eines Abrechnungsjahres Bestandteil E

(7) Der Ausgleichsbedarf je 365-Euro-Ticket im Jahr 2025 beträgt 81,93 Euro netto bestehend aus 79,85 Euro Anteil Mindererlöse sowie 2,08 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.

(8) 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 0,151 addiert mit dem Tarifsteigerungs-Wert DLT multipliziert mit 0,849 anschließend multipliziert mit dem Mindererlösanteil des Vorjahres. Der Wert von 0,151 ergibt sich aus dem Anteil des MVV-Tarifs des Ohne-Falles, der Wert von 0,849 ergibt sich aus dem Anteil des Deutschlandtickets des Ohne-Falles.  
Beispiel mit theoretischen Werten: 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 0,151 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert mit 0,849 anschließend multipliziert mit 123,21 Euro (Mindererlösanteil 2024) ergibt den 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 0,151 addiert mit dem kumulierten Tarifsteigerungs-Wert DLT

ab 2025 multipliziert mit 0,849 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 entspricht 1,028 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2025) multipliziert mit 1,01 (Tarifsteigerungs-Wert MVV 2026) multipliziert mit 0,151 zuzüglich 1,05 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2025) multipliziert 1,02 (Tarifsteigerungs-Wert DLT 2026) multipliziert mit 0,849 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.

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

- Der Gesamtbetrag entspricht der Anzahl an 365-Euro-Tickets des Abrechnungsjahres multipliziert mit 3,96 Prozent (Anteil 365-Euro-Tickets Bestandteil E, 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.

(19) Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung ab dem Jahr 2025

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)
2025	79,85 €	- €	2,08 €	0	0	81,93 €

### § 3 Maximaler Ausgleichsbetrag Bestandteil E

(10) Der maximale Ausgleichsbetrag beträgt im Abrechnungsjahr 2025 358.750,00 Euro für die Monate Januar bis Juli.

- (11) 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 E**

- (16) Die Kostenprognose beträgt im Abrechnungsjahr 2025 304.938,00 Euro für die Monate Januar bis Juli.
- (17) 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 E**

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:**

anwesend:	65
Ja-Stimmen:	65
Nein-Stimmen:	0

**Tagesordnungspunkt 8**

**Ehrungen**

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

Vorsitzender  
Stefan Löwl  
Landrat



Vorsitzende zu TOP 3  
Marianne Klaffki  
Stellvertreterin Landrat



Schifführer  
Sebastian Zollbrecht  
Verwaltungsfachangestellter

