

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. ...)

Zitiervorschlag: 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. ...)

¹Der 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. ²Dies umfasst auch das ermäßigte Deutschlandticket gemäß der Anlage zu diesen Richtlinien. ³Die 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

¹Soweit 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. ²Die Erlösverantwortlichen sind zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen (vergleiche Beschlussfassung für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusage 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 Einnahmeaufteilung abzugeben. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmeaufteilung 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

¹Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen 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. ²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer). ³Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. ⁴Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

4.3.1.1

¹Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen 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. ²Preisänderungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam wurden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. ³Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. ⁴Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2025 fortgeschrieben. ⁵Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2025 fortzuschreiben. ⁶Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung 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. ⁷Als 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.⁸ 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.⁹ Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung beziehungsweise prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des Empfängers nach Nr. 2 anzusetzen.¹⁰ Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten nach Einnahmenaufteilung 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.¹¹ Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung 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

¹Zur 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.² Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht.³ Für Deutschland-Jobtickets und das Deutschland-Semesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.⁴ Für das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket sind bei der Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen die regulären Einnahmen aus dem Deutschlandticket ohne ergänzende Ermäßigung anzusetzen.⁵ 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.⁶ Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig.⁷ 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.⁸ 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.⁹ Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

4.3.2

¹Zur 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 Vorhundertsatzes zu berechnen.² 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 Einnahmenaufteilung. ³Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

4.3.3

¹In der Nr. 4.3.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. ²Einsparungen 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

¹Von 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. ²Hierzu 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. ³Abonnements im Sinne von Satz 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. ⁴Dazu 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. ⁵Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen. ⁶Wird 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. ⁷Hat 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

¹Erbringt 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. ²Die 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

¹Es 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. ²Soweit 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. ³Der 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. ⁴Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

5.2

¹Die 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. ²Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

5.3

¹Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmenaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung 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. ²Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. ³Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. ⁴Die 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

¹Die 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. ²Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmenaufteilungen 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. ³Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 4.3.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen. ⁴Soweit 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. ⁵Weiterhin 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. ⁶Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

5.5

¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2027 die Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets nachzuweisen. ²Diese Zahlen und daraus resultierende Mindereinnahmen sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). ³Die 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

¹Billigkeitsleistungen, 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. ²In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. ³Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen. ⁴Satz 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

¹Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistungen ist bis zum 30. September 2025 zu stellen. ²Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. ³Der 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. ⁴Sofern ein Antrag auf Einmalzahlung gemäß Nr. 4.5 gestellt wird, sind die unterstützenden Verkehrsverbünde und die Verkehrsunternehmen, die unterstützt werden, anzugeben.

6.2

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

²Bewilligungsbehörde 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

¹Die 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. ²In den Fällen der Nr. 4 reichen die Leistungsempfänger die Vorauszahlungen aus.

6.4.1

¹Die 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. ²Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 19. Februar 2025 über das DTBY Portal zu stellen. ³Eine zweite Abschlagszahlung für die Monate September bis Dezember 2025 wird auf Antrag entsprechend des voraussichtlichen Bedarfs im Kalenderjahr 2025 gewährt. ⁴Die 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. ⁵Die Abschlagszahlungen werden in monatlichen Tranchen jeweils ab dem 20. des Monats ausgezahlt. ⁶Der Betreiber des DTBY Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.

6.4.2

¹Zusätzlich 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: ²Jeweils zum 20. des auf die Gültigkeit des jeweils ausgegebenen Tickets folgenden Monats können Abschlagszahlungen über das DTBY Portal beantragt werden. ³Hierzu ist die Anzahl der jeweils ausgegebenen gültigen Ermäßigungstickets zu melden. ⁴Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldetem verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. ⁵Der 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 Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket in Bayern (2025)

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/-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 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 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 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 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 Einnahmeverteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

4. Teilnehmende an der Einnahmeverteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich

Teilnehmende an der Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung 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. Einnahmeverteilungsregelungen 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 Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung wird wie folgt umgesetzt:

6. Technische und organisatorische Umsetzung

Die Tariforganisationen und die Teilnehmenden am bundesweiten Zahlungsausgleich (Zahlstelle) müssen sich zur Umsetzung der Einnahmeverteilung 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-Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeverteilung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmeverteilung, insbesondere mit der D-Tix GmbH & Co. KG und den an der Einnahmeverteilung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeverteilung 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 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 Einnahmeverteilung 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 Einnahmeverteilung 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 (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.

Zeile Nr.	Bezeichnung	DTV Anteil BY	Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)
1	Solleinnahmen aus Anträgen der VU zum 1.10.2024 (künftig 1.12.2024)	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.

Annahmen / Ausgangsdaten (alle Daten nur beispielhaft, für einen Beispielmont)		
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 €	
Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch		
	Einnahmeverolumen	
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	52.500.000 €	
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	22.500.000 €	
Verhältnis der Pendlerdaten		
Kategorie 1		1,0
Kategorie 2		4,2

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

Beispielrechnung			
DT Einnahmen für Bayern im Beispielmont			85.000.000 € (PLZ-Zuordnung liegt im Hintergrund vor)
Schritt 1:	Anteil Schüler mit Beförderungsanspruch		(ergibt sich aus Daten der Kostenträger mit Erfassung der PLZ-Zuordnung)
			10.000.000 €
	davon Anteil an TO	90%	9.000.000,00 €
	davon DTV-Anteil	10%	1.000.000,00 €
			(im Anschluss Verteilung nach PLZ auf die "Schüler-TO")
Schritt 2:	Bestimmung DTV-Anteil		
			17.000.000 €
	prozentualer Anteil DTV		20%
	DTV-Anteil Schüler		1.000.000,00 €
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" zur auf PLZ		16.000.000,00 €
Schritt 3:	Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO		
	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" = $\text{Prozentsatz} \times \text{Faktor 1} \times \text{Einnahmeanspruch Kategorie 1} + \text{Prozentsatz} \times \text{Faktor 2} \times \text{Einnahmeanspruch Kategorie 2}$	Umgestellt zur Ermittlung des Prozentsatzes	Prozentsatz = "Anspruch DTV ohne Schüler" / (Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2)	
Prozentsatz errechnet:	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 €