

Allgemeinverfügung

**(Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung
(EG) Nr. 1370/2007¹)**

des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über die Festsetzung des Deutschlandtickets einschließlich Ermäßigungsticket als Höchstarif im öffentlichen Personennahverkehr im Kalenderjahr 2026

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

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

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen des SPNV und des allgemeinen ÖPNV nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln. Der Freistaat Bayern ist gemäß Art. 15 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Aufgabenträger und zuständige Behörde für den

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

SPNV; zuständig ist das Staatsministerium (Art. 15 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG). Der allgemeine ÖPNV liegt gemäß Art. 8 Abs. 1 und Abs. 3 BayÖPNVG in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Gemeinden. Nach dem neu ins BayÖPNVG eingeführten Art. 8a ist das Staatsministerium ermächtigt, durch Rechtsverordnung oder Allgemeinverfügung für das gesamte Staatsgebiet allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erlassen und ist insoweit zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung.

Um die Umsetzung des Deutschlandtickets im ÖPNV im Freistaat Bayern zum 1. Januar 2026 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den gesamten ÖPNV in Form einer Allgemeinverfügung. Die Allgemeinverfügung regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Freistaat Bayern tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile. Dies umfasst sowohl den SPNV, für den das Staatsministerium nach Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BayÖPNVG insgesamt die Zuständigkeit als zuständige Behörde innehat, als auch den allgemeinen ÖPNV, für den nach Art. 8a BayÖPNVG die Zuständigkeit für eine landesweit einheitliche Tarifvorgabe beim Staatsministerium liegt. Hierdurch wird das Deutschlandticket im Freistaat Bayern im Kalenderjahr 2026 rechtsverbindlich für das gesamte Staatsgebiet umgesetzt.

Die verpflichtende Teilnahme und konkrete Umsetzung der Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket ist in Nr. 2.2 und in **Anlage 2** dieser Allgemeinverfügung verankert. Zusätzlich nehmen die Verkehrsunternehmen bundesweit beziehungsweise für diese die zuständigen Tariforganisationen an dem „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ teil.

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 Allgemeinverfügung sowie in **Anlage 1** enthalten.

Das Staatsministerium kann die Zuständigkeit für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung im allgemeinen ÖPNV entsprechend Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG auf die Regierungen übertragen. Für den SPNV nimmt das Staatsministerium diese Aufgabe selbst wahr.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), erfolgt ein Ausgleich für die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile abweichend zu dieser Allgemeinverfügung auf Grundlage

des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zusammen und nach Maßgabe der darin für die Umsetzung des Bruttoprinzips enthaltenen Regelungen zur Zahlungsabwicklung.

Die in der Allgemeinverfügung geregelte Bereitstellung von Daten durch die Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass – entsprechend der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Einnahmenaufteilungsregelungen 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.

Allgemeinverfügung

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) in Verbindung mit § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Art. 15 Abs. 1 und 2 sowie Art. 8a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) die nachfolgende Allgemeinverfügung zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 2.4) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 8) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 RegG als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser Allgemeinverfügung entsprechend Nr. 2.2 anzuerkennen (im Folgenden Tarifierkennung oder Tarifierkennungspflicht). Dies umfasst öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im allgemeinen ÖPNV.
- 2.2 Die Tarifierkennung im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden, vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen 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. Von der Tarifierkennungspflicht umfasst sind sämtliche Deutschlandtickets, die von Vertragspartnern des „Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ vom 20.12.2024 in der Fassung des

„Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) oder von diesen Vertragspartnern vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet die Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; bezüglich des Vertriebs gelten, soweit vorhanden, die entsprechenden Regelungen der jeweils bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge einschließlich etwaiger Ergänzungen oder Nachträge zwischen dem Verkehrsunternehmen und der hierfür jeweils zuständigen Behörde. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung nach dem Leipziger Modell im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend den Vorgaben in **Anlage 2**. Die hierfür erforderlichen Daten sind bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche sind vollumfänglich geltend zu machen; die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets sind anzuwenden. 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 bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

- 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 verpflichtet, bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung wie folgt vorzugehen: Das Ermäßigungsticket ist bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung mit dem regulären Preis des Deutschlandtickets ohne die ergänzende Ermäßigung im Freistaat Bayern anzusetzen.
- 2.4 Der Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet des Freistaats Bayern.

3. Verhältnis zu bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten, sofern im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts anderes geregelt ist, im Hinblick auf die Tarifanerkennungspflicht sowie die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat Bayern zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), gilt Folgendes: Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten vollumfänglich und vorrangig auch bezogen auf diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit der Ausnahme, dass die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung unmittelbar der BEG zustehen und etwaige bei Ermittlung des ausgleichsfähigen Betrages erfolgten

Abzüge für vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zulasten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens berücksichtigt werden.

4. Ausgleichsleistungen

- 4.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung für das von ihnen im Kalenderjahr 2026 jeweils betriebene Liniennetz Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile; sie haben insoweit Anspruch auf Ausgleichsleistungen gegenüber dem Staatsministerium, die gemäß den Berechnungsvorgaben der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) und – mit Blick auf die erforderliche Verteilung auf Liniennetze – gemäß den ergänzenden Berechnungsvorgaben dieser Allgemeinverfügung ermittelt wurden. Die Ausgleichsleistungen werden auf Antrag gewährt; für die Antragstellung gilt Nr. 5.1.
- 4.1.1 Die Ausgleichsleistungen sind entsprechend der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 für die Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (Nr. 8) wie folgt zu ermitteln: Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt drei Milliarden Euro abzüglich der tatsächlich geleisteten Ausgaben nach Nummer 5.4.6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026. Als pauschalen Ausgleich erhält das Verkehrsunternehmen für das im Kalenderjahr 2026 betriebene Liniennetz den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den das Verkehrsunternehmen für dieses Liniennetz als Anteil am Gesamtausgleich gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.3 und 4.3.5 der Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025) erhalten würde.
- 4.1.2 Als Soll-Fahrgelderlöse gelten grundsätzlich die nach Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Soll-Erlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.
- 4.1.3 Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit um einen einheitlichen Faktor erhöhten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das

Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 gegenüber dem Kalenderjahr 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}]^2 \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}]^3 + [D - \text{Ticket 2025}]^4 \times 1,026}{[D - \text{Ticket 2025}]}$$

Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment gelten die nach Nr. 4.3.1.2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Kalenderjahr 2025 geben, sind abweichend die nach Satz 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Kalenderjahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt. Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.

- 4.1.4 Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nrn. 4.3.2 und 4.3.5 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen, der Struktur der Einnahmenaufteilung oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Minderungen der Erstattungsleistungen sowie der vermiedenen und ersparten Aufwendungen umzusetzen. Die Einzelheiten werden in **Anlage 3** dargestellt.

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nr. 4.3.3 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Solange bei dem Aufgabenträger für diese Allgemeinverfügung keine gegenzurechnenden Einsparungen nach Nr. 4.3.3 Satz 2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 entstehen, ist ein Ausgleich durch diese Allgemeinverfügung nicht möglich. Ein Ausgleich für die Minderung von

² Bundesweit aggregierter Ausgleichsbetrag, welcher sich aus den finalen Anträgen für das Jahr 2025 ergibt.

³ Gesamtausgleichsbetrag gemäß Nr. 4.1.1 dieser Allgemeinverfügung.

⁴ Tatsächliche Erlöse aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist nach dieser Allgemeinverfügung nicht möglich.

- 4.1.5 Der sich nach den Nrn. 4.1.1 bis 4.1.4 ergebende pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Kalenderjahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Verkehrsunternehmen entscheidet das Staatsministerium. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Staatsministerium im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Staatsministerium von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich gegenüber den Verkehrsunternehmen begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als ausgleichsunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.
- 4.1.6 Die Höhe der Ausgleichsleistungen für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 2.3 Satz 2 in Verbindung mit **Anlage 1** anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets.
- 4.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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 Allgemeinverfügung entspricht nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen aus der Erfüllung der Tarifpflicht durch das Verkehrsunternehmen im Freistaat Bayern in Bezug auf das Deutschlandticket.
- 4.2.2 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts ist gesamthaft für alle Liniennetze des Verkehrsunternehmens im Gebiet des Freistaats Bayern eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und Kosten aus der Tarifanerkennungspflicht nach dieser Allgemeinverfügung für das Kalenderjahr 2026 vorzunehmen; Liniennetze im SPNV, denen nach dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind aus der Aufstellung herauszunehmen. Die Aufstellung muss allen Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen und die Höhe des angemessenen Gewinns separat ausweisen; die Richtigkeit der Aufstellung ist entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen.

- 4.2.3 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung dürfen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen. Das Nichtvorliegen einer Überkompensation ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen. Gegenstand der Überkompensationskontrolle sind ausschließlich die nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen. Soweit eine Überkompensation festgestellt wird, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zurückzuzahlen.
- 4.2.4 Ein Anreiz entsprechend Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ist aufgrund der dieser Allgemeinverfügung zugrunde liegenden pauschalen Ausgleichssystematik gegeben.

5. Antragstellung; Darlegungs- und Nachweispflichten

- 5.1 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung werden auf Antrag gewährt. Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 7.1 Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 30. September 2026 bei der zuständigen Stelle nach Nr. 5.2 zu stellen. Die zuständige Stelle nach Nr. 5.2 kann verspätete Anträge zulassen. Die formalen Vorgaben zur Form der Antragsstellung richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal. Abweichend hiervon stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), keinen eigenen Antrag auf Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung; die Ausgleichsleistungen stehen in diesem Fall unmittelbar der BEG zu. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt, liefern die für den entsprechenden Antrag der BEG erforderlichen Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen an die BEG zu; die Darlegungs- und Nachweispflichten dieser Allgemeinverfügung gelten für diese Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts Abweichendes geregelt ist. Die Zulieferung der entsprechenden Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen erfolgt in diesem Fall von den Eisenbahnverkehrsunternehmen unmittelbar an die BEG.
- 5.2 Zuständige Stelle für die Gewährung und die Abwicklung von Ausgleichsleistungen im SPNV ist das Staatsministerium. Zuständige Stelle für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen im allgemeinen ÖPNV ist das Staatsministerium, sofern keine andere Stelle von ihm nach Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG bestimmt wurde. Die Darlegungs- und Nachweisfristen für die Antragstellung sind nachfolgend geregelt. Auf Grundlage der mit dem Antrag (Nr. 5.5) und dem endgültigen Nachweis (Nr. 5.6) eingereichten Daten und Nachweise berechnet die jeweils zuständige Stelle die Höhe der Ausgleichsleistungen und setzt diese im Rahmen von Bewilligungsbescheiden fest. Für die Beantragung von Abschlagszahlungen gelten ergänzend die Nrn. 6.1 bis 6.3.

- 5.3 Die Verkehrsunternehmen tragen die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser Allgemeinverfügung geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen. Sie sind verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Allgemeinverfügung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- 5.4 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 Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des Ermäßigungstickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, entsprechend dem bEAV an die D-TIX GmbH & Co. KG zu melden; die Einzelheiten regelt der bEAV. 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- Kilometer vorgenommen.
- 5.5 Mit dem Antrag nach Nr. 5.1 sind vom Verkehrsunternehmen die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:
- Berechnungen oder eine Prognose der Höhe der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode;
 - Prognosen der D-TIX GmbH & Co. KG und der Verbundorganisationen für die für die Antragstellung erforderlichen Daten entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode sowie weitere begründende Unterlagen; sofern entsprechende Daten von der D-TIX GmbH & Co. KG oder der Verbundorganisation nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen entsprechende Prognosen und begründende Daten selbst vorzulegen;
 - im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
 - im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter

allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;

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

5.6 Von den Verkehrsunternehmen ist gemäß Nr. 6.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 31. März 2028 ein endgültiger Nachweis auf Basis der nach den Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 ermittelten und der Ausgleichsfestsetzung für das Kalenderjahr 2025 zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge zu führen und dafür sind ergänzend die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:

- im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment (vergleiche dazu Regelbeispiele in **Anlage 3**, I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und ggf. Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
- im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in **Anlage 3**, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- im Falle von strukturellen Veränderungen (fiktive Einnahmenaufteilung oder Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen, vergleiche die beiden vorgenannten Anstriche): gesonderte Aufstellung, aus der sich die

entsprechend angepasste Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX ergibt;

- 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;
 - eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und die Kosten aus der Tarifanerkennungspflicht entsprechend Nr. 4.2.2; die Richtigkeit der Aufstellung ist von einem Steuerberater oder einem Wirtschaftsprüfer zu bestätigen; die entsprechende Bestätigung ist vorzulegen; werden die zugrunde liegenden Verkehre auf Basis eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags von einem kommunalen Verkehrsunternehmen erbracht, kann die Richtigkeit der Aufstellung alternativ auch von dem kommunalen Aufgabenträger bestätigt werden, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises;
 - ein Nachweis des Verkehrsunternehmens, dass gemäß Nr. 4.2.3 eine Überkompensation nicht gegeben ist; der Nachweis ist durch Bestätigung eines Steuerberaters oder eines Wirtschaftsprüfers oder im Falle einer direkten Vergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen durch den jeweils zuständigen kommunalen Aufgabenträger zu erbringen; die Bestätigung soll grundsätzlich zusammen mit der Aufstellung nach dem vorstehenden Spiegelstrich erfolgen; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises.
- 5.7 Im Falle von strukturellen Veränderungen, die sich nicht aus der Einnahmenaufteilung ergeben (vergleiche dazu Regelbeispiele in Anlage 3, II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen) sind alle betroffenen Verkehrsunternehmen bereits vorab zur Nachweisführung verpflichtet, sich gegenseitig sowie dem Staatsministerium die für die Bewertung der Neuverteilung erforderlichen Daten mitzuteilen sowie untereinander eine einvernehmliche Abstimmung zur Neuverteilung zu suchen.
- 5.8 Die Verkehrsunternehmen bestätigen die Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.
- 5.9 Werden die vorgenannten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, können die Ausgleichsleistungen ganz oder teilweise versagt werden.
- 5.10 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG können die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Prüfung der Berechnungsvorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 und der ergänzenden Vorgaben dieser Allgemeinverfügung oder insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.
- 5.11 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3

Satz 2), die BEG können die von dem Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen selbst oder durch einen vom Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.

- 5.12 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie gegebenenfalls personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder der BEG getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Speicherung von Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.

6. Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen

- 6.1 Auf entsprechenden Antrag bei der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle über das DTBY-Portal werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen gemäß den Nrn. 6.2 und 6.3 auf die voraussichtlichen Ausgleichsleistungen gewährt. Die Gewährung der Abschlagszahlungen steht unter dem Vorbehalt des endgültigen Bewilligungsbescheids; die gewährten Abschlagszahlungen können hierdurch abgeändert oder auch gänzlich versagt werden. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag im SPNV, denen das Bruttonprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), gilt Nr. 5.1 Satz 5 bis 7 entsprechend.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten Abschlagszahlungen und vorläufige Ausgleichsleistungen wie folgt:
- 6.2.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2026 bis Juni 2026 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von monatlich 7 % der für das Kalenderjahr 2025 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen.
- 6.2.2 Wenn ein Antrag auf erste Abschlagszahlung nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, ist verpflichtend eine Aktualisierung bis zum 31. Januar 2026 nach den untenstehenden Maßgaben vorzunehmen und es kann eine Verlängerung der Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Wenn kein Antrag nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, kann zum 31. Januar 2026 eine erstmalige Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Hierzu ist eine Berechnung des fiktiven Ausgleichsbetrages für das Kalenderjahr 2025 unter Anwendung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket für das Kalenderjahr 2025 auf Grundlage der in Nr. 4.1 dargestellten Berechnungsmethode vorzulegen. Die Abschlagszahlung erfolgt in Höhe von monatlich 7 % der für das Kalenderjahr 2025 berechneten fiktiven Ausgleichsleistungen nach Stufe 2 der Einnahmenaufteilung. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt.

Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bEAVs erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der Einnahmenaufteilung zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf

Antrag des Verkehrsunternehmens angepasste erhöhte Abschlagszahlungen geleistet werden.

- 6.2.3 Die Vorgaben zur konkreten Abwicklung und Aktualisierung der Abschlagszahlungen richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal.
- 6.2.4 Soweit Verkehrsunternehmen für das Kalenderjahr 2025 keine Ausgleichsleistungen für die Tarifanerkennungspflicht des Deutschlandtickets erhalten haben oder aufgrund von Änderungen der Einnahmenaufteilung wesentliche Änderungen bei der Höhe der Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 zu erwarten sind, stimmen sich Verkehrsunternehmen und das Staatsministerium über ein sachgerechtes Vorgehen zur Gewährung von Abschlagszahlungen für das Kalenderjahr 2026 ab.
- 6.2.5 Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nr. 5.4 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Freistaats Bayern an der bundesweiten Einnahmenaufteilung möglich, so soll die Abschlagszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmenaufteilung erfolgt.
- 6.2.6 Die auf Basis des Antrags nach Nr. 5.1 ermittelten vorläufigen Ausgleichsleistungen für das gesamte Kalenderjahr 2026 werden ab Oktober 2026 in Form von Nachzahlungen oder Rückzahlungen gegenüber den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen ausgezahlt oder zurückgefordert; etwaige bereits erfolgte Rückzahlungen werden entsprechend berücksichtigt. Bis zur Entscheidung über den Ausgleichsantrag sollen die monatlichen Abschlagszahlungen nach Nr. 6.2.2. fortgeführt werden. Soweit noch keine Abschlagszahlungen erfolgt sind, erfolgt eine Auszahlung der vorläufigen Ausgleichsleistung in voller Höhe.
- 6.2.7 Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.3 Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nr. 6.2 werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Ermäßigungsticket wie folgt gewährt: 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. Daneben besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer Korrekturmeldung bis zum 31. März 2027 mit dem bis dahin letztverfügbaren Stand die hochgeladenen Monatsmeldungen 2026 zu korrigieren. Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldetem verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. Die Verkehrsunternehmen können 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 Allgemeinverfügung erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen und der vorläufigen Ausgleichsleistungen nach den Nrn. 6.1 bis 6.3 durch die nach Nr. 5.2 zuständige Stelle im Rahmen eines endgültigen Bewilligungsbescheids. Bei der

endgültigen Ermittlung der Ausgleichsleistungen sind die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen inklusive gegebenenfalls erfolgter Rückzahlungen oder Nachzahlungen zu berücksichtigen. Soweit die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen über die endgültigen Ausgleichsleistungen hinausgehen, ist der überschüssige Betrag innerhalb einer hierzu von der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle zu setzenden angemessenen Frist zurückzuzahlen. Es gilt Art. 49a Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG).

- 6.5 Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Verkehrsunternehmen Prüfungen entsprechend Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayHO durchzuführen.

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

- 7.1 Das Staatsministerium ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung Bestandteil der Dienstleistungsaufträge auf Grundlage der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsaufträge; sie werden somit gesamthaft zusammen mit den Ausgleichsleistungen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

- 7.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Allgemeinverfügung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Allgemeinverfügung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit beziehungsweise die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

8. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten; Widerruflichkeit

- 8.1 Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Bayerischen Ministerialblatt bekanntgegeben (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG); sie tritt zum 1. Januar 2026 in Kraft.

- 8.2 Die hiesige Allgemeinverfügung tritt am 31. Dezember 2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser Allgemeinverfügung zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Die hiesige Allgemeinverfügung kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder auch vor dem o.g. Außerkrafttreten aufgehoben/widerrufen (Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG) werden.

Gründe

Der Freistaat Bayern hat sich gemeinsam mit den anderen Ländern und dem Bund zur Fortführung und anteiligen Finanzierung des Deutschlandtickets ab 1. Januar 2026 geeinigt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) als hierfür im Freistaat Bayern zuständige Behörde hat auf Grundlage der zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 die hiesige Allgemeinverfügung erlassen, um die Finanzierung gegenüber den Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Freistaat Bayern zu gewährleisten. Dies schließt sowohl den SPNV als auch den allgemeinen ÖPNV ein.

Diese Allgemeinverfügung wird vom Staatsministerium auf Grundlage von § 15 AEG und Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und 2 sowie Art. 8a BayÖPNVG als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in seinem sachlichen und geografischen Zuständigkeitsgebiet auf Grundlage von § 2 RegG und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif erlassen.

Die Allgemeinverfügung regelt mit dem Ziel einer landesweit flächendeckenden und einheitlichen Anwendung des Deutschlandtickets spezifisch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets als Höchsttarif und enthält korrespondierend hierzu die Regelungen zur Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die Tarifanerkennungspflicht. Sonderregelungen zur Abwicklung der Ausgleichsleistungen gelten bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit sogenanntem Bruttoprinzip, bei denen die Erlösverantwortung bei der BEG liegt.

Die Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die tariflichen Mindereinnahmen für das Ermäßigungsticket erfolgt grundsätzlich im Rahmen des in der Allgemeinverfügung bereits bestehenden Verfahrens. Da die zusätzliche Ermäßigung vollständig vom Freistaat Bayern finanziert wird, ist eine Trennung der Effekte aus der Anerkennung des regulären Deutschlandtickets und der des Ermäßigungstickets erforderlich.

Die Allgemeinverfügung setzt die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen des ÖPNV um. Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets beschränkt. Der unter Ziff. 8.2 enthaltene unbeschränkte Widerrufsvorbehalt dient der Absicherung der Einhaltung der durch den Haushaltsgesetzgeber bewilligten Ausgabeermächtigung (Bayerischer Staatshaushalt, Kap. 09 06 TG 64). Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass auf der Grundlage der zwischen Bund und Ländern erfolgten Abstimmung die Finanzierung des Deutschlandtickets gewährleistet ist.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem örtlich zuständigen Bayerischen Verwaltungsgericht erhoben werden.

Örtlich zuständig ist das Bayerische Verwaltungsgericht, in dessen Bezirk der Kläger seinen Sitz oder Wohnsitz hat:

- Regierungsbezirk Oberbayern: Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30,
- Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz: Verwaltungsgericht Regensburg in 93047 Regensburg, Haidplatz 1,
- Regierungsbezirk Oberfranken: Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstraße 16,
- Regierungsbezirk Unterfranken: Verwaltungsgericht Würzburg in 97082 Würzburg, Burkarderstraße 26,
- Regierungsbezirk Mittelfranken: Verwaltungsgericht Ansbach in 91522 Ansbach, Promenade 24-28,
- Regierungsbezirk Schwaben: Verwaltungsgericht Augsburg in 86152 Augsburg, Kornhausgasse 4.

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 1. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO (Verwaltungsgerichtsordnung) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

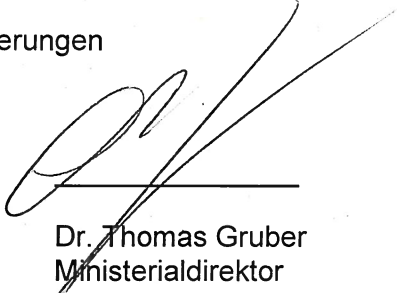
Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Anlagen:

- Anlage 1** Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Kalenderjahr 2026
- Anlage 2** Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)
- Anlage 3** Regelungen für strukturelle Änderungen

München, den

1.12.2025


 Dr. Thomas Gruber
 Ministerialdirektor

Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Kalenderjahr 2026

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. Die Gewährung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen erfolgt für den SPNV durch das Staatsministerium und für den allgemeinen ÖPNV durch das Staatsministerium oder den von ihnen beauftragten Regierungen.

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 (LbG).

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 im Freistaat 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 Satz 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 LbG 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 des Gesetzes 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 im Freistaat Bayern.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz im Freistaat 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 im Freistaat 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 des Gesetzes über den Bundesfreiwilligendienst und

- Freiwilligendienstleistende nach § 2 des Gesetzes zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (insbesondere: Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz oder Dienstort im Freistaat Bayern.

4. Zeitliche Berechtigung zum Neubezug

Ein Neubezug des Ermäßigungstickets (durch Neuabschluss beziehungsweise 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 (zum Beispiel Verkehrsunternehmen bzw. sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel 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 Staatsministerium beziehungsweise den Regierungen 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

Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets für das
Kalenderjahr 2026

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 Staatsministerium 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 beziehungsweise 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 (beziehungsweise Dienststelle für Beamtenanwärter/innen oder Träger für Freiwilligendienstleistende) unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer zum Berechtigungskreis des Ermäßigungstickets zählt,
- Lage der Bildungseinrichtung (beziehungsweise Dienststelle/Dienstort für Beamtenanwärter/innen und Freiwilligendienstleistende) im Freistaat Bayern oder Lage des Hauptwohnsitzes (so wie vom Ticketnutzer angegeben) im Freistaat 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, zum Beispiel 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, zum Beispiel „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 beziehungsweise 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 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) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat 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) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat 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 2026 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 Kalenderjahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)

Unter enger Einbeziehung von Experten der Verkehrsverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen wurde ein Vorgehen zur Umsetzung der Stufe 2 des Leipziger Modells der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets in Bayern erarbeitet. Dieses Vorgehen gilt für die Stufe 2 des Leipziger Modells im Jahr 2026 und ist keine Vorfestlegung für die künftige Gestaltung der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket.

A. Grundsätzliches

Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets als bundesweit gültiges Tarifprodukt für den Nahverkehr durch die Verkehrsunternehmen beziehungsweise erlösverantwortlichen Aufgabenträger verpflichtet die Allgemeinverfügung alle Tarifgeber beziehungsweise 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 (unter anderem 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 Einnahmenaufteilung wie ein reguläres Deutschlandticket zu behandeln.

Für eine bundesweit funktionierende Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets ist es wesentlich, dass bundesweit sämtliche vom Deutschlandticket betroffenen Verkehre und Kundenvertragspartner beim Vertrieb des Deutschlandtickets an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmen. Grundlage hierfür stellt insbesondere der bundesweite „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>) dar.

1. Zeitpunkt der Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung entsprechend des bEAV und dieser Anlage gilt für das Jahr 2026.

2. Umsatzsteuer

Die Einnahmenaufteilung erfolgt mit den Bruttofahrgelderlösen. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung erfolgt nach der Einnahmenaufteilung durch das Unternehmen, dem die Erlöse aus der Einnahmenaufteilung 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 im bEAV festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz (Anlage zu § 4 Abs. 4 bEAV) für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den oben genannten Fahrgeldeinnahmen abzuziehen und gehen nicht in die Einnahmenaufteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

4. Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich

Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung sollen vor allem 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 Einnahmenaufteilung im jeweiligen Verbund beziehungsweise der Tarifgemeinschaft vollziehen. Dies trifft im Regelfall insbesondere auf Verbundgesellschaften zu. Tariforganisation kann auch ein Unternehmen mit Haustarif sein. Die am bEAV teilnehmenden Akteure müssen abstimmen, welche Stelle(n) beziehungsweise Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Akteure am bundesweiten Zahlungsausgleich teilnehmen und wie die Zahlungen für den bundesweiten Ausgleich in die jeweilige Einnahmenaufteilung 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 beziehungsweise Gebieten für Verbundneugründungen sollten zur Umsetzung der Stufe 2 bereits jetzt mit dem zukünftigen Verbund zusammenarbeiten beziehungsweise Einnahmenaufteilungsregelungen innerhalb der Gruppe der Verbundneugründung beschließen und umsetzen.

5. Balanceschublade und PLZ-Ausland

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

Die Verteilung der auf Bayern entfallenden Einnahmen ohne Bayerische PLZ wird anhand der, aus der Verteilung der Einnahmen mit Bayerischen PLZ resultierenden, Schlüssel vorgenommen. Somit erfolgt die Verteilung der Einnahmen ohne Bayerische PLZ im gleichen Verhältnis wie die Verteilung der Einnahmen mit Bayerischer PLZ. Gleiches gilt für Restbeträge wie Rundungsdifferenzen oder Einnahmen mit Bayerischer PLZ, die noch nicht in den Stammdaten angelegt sind (zum Beispiel unterjährig aufkommende Postfächer).

B. Konkrete Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung wird wie folgt umgesetzt. Alle Änderungen auf landesweiter Ebene im Jahr 2026 gegenüber dem Jahr 2025 sind als strukturelle Veränderungen einzuordnen und lösen damit gleichzeitig eine Korrektur der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket nach Nr. 5.4.2 Satz 1 der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem

Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ vom 6. November 2025 in der “Als-ob-Berechnung“ für den Ausgleich 2026 aus:

6. Technische und organisatorische Umsetzung

Die Abrechnungsstellen müssen sich zur Umsetzung der Einnahmenaufteilung im entsprechenden Unterportal des DTBY-Portals registrieren und bis spätestens zum 30. November 2025 erfassen, welche Zahlungsausgleichsstellen (ZaSten) – einschließlich der Zahlenstelleninformationen – am bundesweiten Zahlungsausgleich 2026 teilnehmen. Die weiteren erforderlichen Informationen sind bis spätestens zum 31. Dezember 2025 einzupflegen beziehungsweise zu aktualisieren. Hierzu gehören unter anderem der Anteil je ZaSt am bundesweiten Zahlungsausgleich, Angaben, ob der verbundinterne Schienenpersonennahverkehr in die Verbund-Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket integriert ist, Zuordnung zu den von den Verkehren in dem Tarif abgedeckten Postleitzahlen (auch anteilig möglich) sowie Verteilschlüssel bei überlappenden Postleitzahlen. Die erfassten Daten müssen von den betroffenen Stellen (ZaSten und Abrechnungsstellen) entsprechend bestätigt werden.

7. Rechtliche Umsetzung

Die durch die Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen sind zur Teilnahme an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmenaufteilung, insbesondere mit der D-TIX GmbH & Co. KG (D-TIX) und den an der Einnahmenaufteilung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung kann anstatt durch das Verkehrsunternehmen selbst auch durch von ihm oder anderweitig rechtmäßig bestimmte Tariforganisationen erfolgen, soweit dieses Vorgehen den Vorgaben der bundesweiten Vereinbarung entspricht und dort zugelassen ist (zum Beispiel Übertragung auf einen Verkehrs- und Tarifverbund). Die Teilnahme an dem bundesweiten Zahlungsausgleich erfolgt durch das Verkehrsunternehmen selbst oder eine oder mehrere ZaSten 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 Einnahmenaufteilung 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 Einnahmenaufteilung zugeschrieben wird.

Der DTV-Anteil ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Verkehre im DTV an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen (Solleinnahmen 2025) im Verhältnis zu den in Gesamtbayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen. Hierzu werden von den Gesamtsolleinnahmen 2025 in Bayern, sowie den Solleinnahmen im DTV 2025 (korrigiert um die Solleinnahmen der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) jeweils die

entsprechenden Fahrgeldeinnahmen ohne Deutschlandticket 2025 „Restsortiment“ (korrigiert um prognostizierte Einnahmen des Restsortiments der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) 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 2025 im DTBY-Portal zum Stichtag 2. Dezember 2025 generiert. Der DTV-Anteil wird einmalig für das gesamte Jahr 2026 ermittelt, monatlich auf die Deutschlandticket-Einnahmen angewandt (vergleiche 8.b und 8.c)

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, wurden bis zum 15. Oktober 2025 über die Schulwegkostenträger die von diesen erworbenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei der Kostenfreiheit des Schulweges für den Monat September beziehungsweise Oktober 2025 geordnet nach PLZ erhoben. Spätere Korrekturmeldungen und Nachmeldungen durch die Schulwegkostenträger gegenüber dem Freistaat Bayern werden bei Möglichkeit sachgerecht berücksichtigt. Bei unterjährig notwendigen Korrekturen, insbesondere aufgrund struktureller Veränderungen, kann bei Bedarf durch den Freistaat Bayern in Abstimmung mit der D-TIX eine erneute Abfrage zur Aktualisierung der erforderlichen Daten vorgenommen werden.

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

Im August 2026 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 PLZ auf die Abrechnungsstellen
2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen
3. Verteilung des DTV-Anteils
4. Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie

1. Zuordnung anhand der PLZ auf die Abrechnungsstellen

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

2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen

Ordnen sich einer PLZ mehrere Abrechnungsstellen zu, so ergibt sich folgende Aufteilung der Einnahmen aus dieser PLZ:

- Primär ist von den Abrechnungsstellen eigenständig ein angemessener Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren und bis spätestens zum 31. Dezember 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 Abrechnungsstellen von der Bewilligungsbehörde festgelegt. Im Regelfall basiert dieser auf den Nutzplatzkilometern, die in den Verkehren, in denen das Deutschlandticket gilt, auf dem Gebiet dieser PLZ von denen einzelnen Abrechnungsstellen erbracht werden.

3. Verteilung des DTV-Anteils

Von allen einer Abrechnungsstelle 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 Abrechnungsstelle nach PLZ zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket setzt sich wie folgt zusammen:

- DTV-Anteil aus Schülerbeförderung (vergleiche 8.b).
- DTV-Anteil für weitere Deutschlandtickets: Unterschiedlich hoher Anteil für den DTV je nach Zuordnung zu einer von zwei Kategorien für die Abrechnungsstelle. 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 Abrechnungsstellen außer dem DTV im DTBY-Portal vom Freistaat in eine von den beiden nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

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

Deckt eine Abrechnungsstelle für die Einnahmenaufteilung im Deutschlandticket sowohl Regionen in Kategorie 1 als auch in Kategorie 2 ab, so erfolgt eine anteilige Zuordnung der Abrechnungsstellen entsprechend der betroffenen PLZ in die jeweilige Kategorie.

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

4. 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 die EAV-Stufe 2 im Jahr 2026 auf Basis der Erhebung von Pendlerdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2023.

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 grundsätzlich der jeweilige Landkreis beziehungsweise die kreisfreie Gemeinde herangezogen. Ausnahme: Bei einer Aufgabenträgerschaft für einen gemeinsamen nicht landes- oder bundesweiten Tarif ist der räumliche Umgriff des Aufgabenträgers für den Tarif maßgeblich. 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

Falls aufgrund von grundlegenden Veränderungen im ÖPNV in Bayern eine Änderung in dem Verfahren der Einnahmenaufteilung im Jahr 2026 erforderlich sein sollte, erfolgt diese 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 2025

Erklärung: Ermittlung des Anteils des DTV an allen in Bayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen / Einnahmerückgängen. Hierzu werden von den Soll-Einnahmen 2025 (korrigiert um Verbundraumerweiterungen) die Einnahmen ohne Deutschlandticket ("Restsortiment" korrigiert um Verbundraumerweiterungen (VRE)) subtrahiert mit dem Preisstand 2025.

Quelle: Anträge der Verkehrsunternehmen aus dem Ausgleichsantrag 2025, Stichtag für 2025: Stand 2. Dezember 2025

Zeile Nr.	Bezeichnung	DTV-Anteil Bayern	Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)
1	Soll-Einnahmen aus Anträgen der VU zum Stand 2. Dezember 2025	625.000.000 €	2.950.000.000 €
2	abzgl. Soll-Einnahmen Korrektur VGN (NEW; WEN)	1.500.000 €	
3	abzgl. Soll-Einnahmen Korrektur MVV (GAP; LA; MÜ)	4.000.000 €	
4	Soll-Einnahmen korrigiert um VRE im DTV	619.500.000 €	2.950.000.000 €
5	Ist-Einnahmen Restsortiment aus Anträgen der VU zum 2. Dezember 2025 inkl. Leistungen aus AV	310.000.000 €	1.150.000.000 €
6	abzgl. Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur VGN	800.000 €	
7	abzgl. Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur MVV	1.900.000 €	
8	Ist-Einnahmen Restsortiment korrigiert um VRE im DTV	307.300.000 €	1.150.000.000 €
9	Mindereinnahmen Zeile 4 ./ Zeile 8	312.200.000 €	1.800.000.000 €

Prozentualer DTV-Anteil ergibt sich aus dem Verhältnis der Mindereinnahmen in Zeile 9 in Prozent; weitergehende Berechnung erfolgt mit 2 Nachkommastellen.

Ergebnis im Beispiel: 17,34 %

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 Beispielmontat)	
Auf BY entfallende DT Gesamteinnahmen	110.000.000 €
Auf Schüler mit Beförderungsanspruch entfallender Deutschlandticketeinnahmeanspruch	10.000.000 €
DTV-Anteil Gesamt	17,34%
Einnahmeanspruch DTV-Anteil absolut	19.074.000 €
Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch	
	Einnahmeverolumen
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	70.000.000 €
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	30.000.000 €
Verhältnis der Pendlerdaten	
Kategorie 1	1,0
Kategorie 2	3,15

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

Beispielrechnung			
DT Einnahmen für Bayern im Beispielmontat		110.000.000 €	(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		
		19.074.000 €	
	prozentualer Anteil DTV		17,34%
	DTV-Anteil Schüler		1.000.000,00 €
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" auf PLZ		18.074.000,00 €
Schritt 3:	Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO		
	PLZ Einnahmen ohne Anteil Schüler		100.000.000 €
aufgeteilt auf Kategorien:	DT Einnahme Region Kategorie 1	(Verkaufsanteil 70 %)	70.000.000 €
	DT Einnahme Region Kategorie 2	(Verkaufsanteil 30 %)	30.000.000 €

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	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	35%	65%

Regelungen für strukturelle Änderungen

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung (EAV) können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich. Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der EAV festzustellen, so dass mit der Anpassung der EAV auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der EAV geklärt ist.

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment (IST-Erlöse Restsortiment) und der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket (Deutschlandticket-Erlöse) führen:

- **Erstmalige** Anpassung bzw. Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets,
- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur,
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket vs. Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der Soll-Fahrgelderlöse (SOLL-Erlöse) nach II. dieser Anlage führen.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der Deutschlandticket-Erlöse führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt bei isolierter Änderung der Struktur der Erlöse für das Deutschlandticket auf, die das Restsortiment nicht berührt):

- Bundesebene: Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, zum Beispiel Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für das Kalenderjahr 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV),
- Landesebene:
 - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (zum Beispiel Änderung der PLZ-Aufteilung),
 - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), zum Beispiel durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs,
- Tariforganisationsebene:
 - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (zum Beispiel Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche),

- Zusammenlegung von Tariforganisationen inklusive neuer gemeinsamer EAV,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der SOLL-Erlöse nach II. dieser Anlage führen.

c) Änderungen, die **keine Neuberechnung** auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV,
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste,
- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV).

II. Regelbeispiele für Korrekturen bei der Ermittlung des Ausgleichs entsprechend der Vorbemerkung zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026

Vorab: Welche SOLL-Erlöse sind maßgeblich?

Maßgeblich für die Neuverteilung der SOLL-Erlöse müssen die für den Ausgleichsantrag relevanten SOLL-Erlöse sein, inklusive Betriebsleistungsfaktor des Ausgleichsjahrs 2025.

Regelbeispiele:

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der Verkehrsleistungen einer/mehrere Aufgabenträger),
- Neuorganisation von Tariforganisationen (zum Beispiel fünf Verbände schließen sich zu zwei neuen Verbänden zusammen),
- Strukturänderungen wie neue Schulstandorte, Hochschulstandorte, große Firmenverlagerungen (zu prüfen im Einzelfall auf welcher Ebene Auswirkungen bestehen).

III. Neuberechnung der Fahrgelderlöse

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgelderlöse des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden. Maßgeblich für die Neuverteilung ist grundsätzlich die jeweilige Berechnung in der EAV in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde. Im Einzelfall kann in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde ein abweichendes Vorgehen festgelegt werden.

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der

Verkehrsleistungen eines/mehrerer Aufgabenträger/s) können eine vollständige Neuverteilung des konstanten Gesamtausgleichs bewirken.

Die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und Deutschlandticket sowie die Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger bleibt dabei stets gleich. Damit hat die Neuberechnung keine Auswirkung auf nicht direkt von der Änderung der Verkehrsleistung betroffenen Unternehmen. Jedoch sollten Änderungen zwischen den direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträgern abgebildet werden, da alternativ zum Beispiel ein „Verkehr abgebendes“ Unternehmen einen Ausgleich für einen Verkehr erhält, den es nicht mehr bedient bzw. umgekehrt.

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind die tatsächlichen Erlöse entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der EAV des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Die **Gesamthöhe** der Parameter des Grundbetrags ist stets gleich. Das heißt, die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und IST-Erlöse-Deutschlandticket sowie die entsprechend resultierende Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger/Länder bleibt bei einer Neuberechnung des pauschalen Grundbetrags stets gleich. Änderungen führen in der Gesamtbetrachtung nicht zu einem insgesamt höheren oder niedrigeren Ausgleich, sondern stets nur zu einer Neuverteilung.

Bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften wird entsprechend dem Vorgehen bei Fahrgelderlösen verfahren.

IV. Strukturelle Änderungen bei Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch

Liegt eine strukturelle Änderung der SOLL- oder IST-Erlöse vor, so erfolgt auch eine Adjustierung der Minderung der Erstattungsleistung für die von der strukturellen Änderung der Erlöse betroffenen Verkehre.

Zur Umsetzung wird die auf die betroffenen Verkehre 2025 entfallende Minderung der Erstattungsleistung so verteilt, wie sie entsprechend den um die strukturellen Effekte fortgeschriebenen Erlösen, sowie dem für das Ausgleichsjahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatz aufzuteilen gewesen wäre.

V. **Auswirkungen struktureller Änderungen auf die vermiedenen und ersparten Aufwendungen**

Die Zuordnung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments erfolgt grundsätzlich entsprechend dem jeweiligen Teilnetz und Verkehrsunternehmen.

Bei gewissen strukturellen Änderungen kann auch eine Neuverteilung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb erforderlich sein, um die tatsächliche Entwicklung sach- und verursachungsgerecht abzubilden. Diese Korrektur erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Bewilligungsbehörde.

VI. **Allgemeine Regelungen**

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht **von der Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.