

FAQ zur Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets in Bayern

des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

(Fortschreibung der Fassung vom 12. Mai 2023;
Stand: 20. Juli 2023)

Hinweis:

Die vorliegenden FAQ dienen zur Unterstützung bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bayern. Die FAQ werden regelmäßig auf Basis der eingehenden Rückmeldungen und der aktuellen Entwicklungen fortgeschrieben. Auch wenn viele Punkte beim Deutschlandticket bundesweit einheitlich sind, so beinhalten die FAQ auch landesrechtliche Besonderheiten. Bei den mit * gekennzeichneten Fragen handelt es sich um die zuletzt aktualisierten Fragen bzw. Antworten. Für eine Fortentwicklung der FAQ sind Rückmeldungen wesentlich. Wir bitten diese gebündelt an die jeweiligen Verbände oder Regierungen zu adressieren. So können bereits regionale Besonderheiten berücksichtigt und bewertet werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Informationen.....	7
1.1	*Start des Deutschlandtickets.....	7
1.2	Werden bestehende Abos automatisch umgestellt oder kann ich mein bisheriges Abo behalten?	7
1.3	Ist das Deutschlandticket übertragbar und sind Mitnahmeregelungen für Kinder enthalten?	7
1.4	Ist die Mitnahme von Fahrrädern für Deutschlandticketinhaber kostenfrei möglich? .7	
1.5	Ist die Mitnahme von Hunden für Deutschlandticketinhaber kostenfrei möglich?	7
1.6	Wo finde ich weitere Informationen zum Deutschlandticket?	7
1.7	Ist die Einführung des Deutschlandtickets im Stadtbusbereich verpflichtend? Wie ist die Einführung in den bedarfsorientierten Verkehren z.B. Anruf-Sammel-Taxi zu betrachten?	7
2	Finanzierung	8
2.1	Wie wird das Deutschlandticket finanziert?.....	8
2.2	*Wann ist mit einer Information zur abschließenden Finanzierung in den Jahren ab 2024 zu rechnen?.....	8
2.3	*Wie erhalten die Unternehmen die Ausgleichsleistungen?	8
2.4	Die Systematik des finanziellen Ausgleichs ist im Jahr 2023 dieselbe wie bei den ÖPNV-Rettungsschirmen. Wie wird sich das System weiterentwickeln?	9
2.5	Wie geht man mit Verkehren um, die erst nach 2019 eingeführt wurden? Was gilt für Angebotsausweitungen?	9
2.6	Wie verhält sich die Anerkennung des Deutschlandtickets zu bedarfsorientierten Bedienformen wie dem Anruf-Sammel-Taxi. Können hier Zuschläge erhoben werden?	10
2.7	Werden auch Preismaßnahmen zum 1. Mai 2023 oder später noch bei den Solleinnahmen berücksichtigt?	10
2.8	Was gilt in Bezug der Ausgleichleistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes?	11
2.9	Wie werden die Gelder zwischen den Bundesländern aufgeteilt?	11
2.10	*Wie werden die Einnahmen aus den Ticketverkäufen aufgeteilt?	11
3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	12
3.1	*Welche Rahmenbedingungen wurden für das Deutschlandticket geändert?	12
3.2	Entscheiden die Unternehmen bei eigenwirtschaftlichen und verbundfreien Verkehren selbst per Tarifanzeige bei der Genehmigungsbehörde, ob sie freiwillig das Deutschlandticket anwenden?	12
3.3	Ist eine Allgemeine Vorschrift bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren notwendig? ...	12
3.4	*Was wird empfohlen, öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder Allgemeine Vorschrift? Gibt es Muster für öffentliche Dienstleistungsaufträge?	12
3.5	Bis wann müssen die Aufgabenträger eine Änderung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder eine Allgemeine Vorschrift verabschieden?	13

3.6	Sind Umsetzungsvereinbarungen als Ergänzung zur Allgemeinen Vorschrift empfehlenswert, insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Linien?	13
3.7	Gibt es Erfahrungswerte bzgl. eines „angemessenen Gewinns von XX Prozent vom Umsatz für die zugrundeliegenden Verkehrsdienste?	13
3.8	Bedarf es auch beim Ausgleich für das Deutschlandticket einer Überkompensationskontrolle?	13
3.9	*Muss der finale Antrag für die Ausgleichsleistungen testiert werden? Sind die dabei entstehenden Kosten ansetzbar?	14
3.10	Müssen die Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket vom Unternehmen bzw. Verkehrsverbund veröffentlicht werden?	14
3.11	Ist eine Tarifgenehmigung einzuholen?	14
3.12	*Ist eine Beschlussfassung über eine zunächst bis 30. September 2023 oder 31. Dezember 2023 befristete Einführung des Deutschlandtickets förderschädlich?	14
3.13	Wer ist für ein- und ausbrechende Verkehre zuständig, wenn mehrere Aufgabenträger von einer Linie betroffen sind? Und wer muss in diesem Fall die Allgemeine Vorschrift(en) dazu erlassen?	14
3.14	Wer ist für die Gültigkeit des Deutschlandtickets im Schienenpersonennahverkehr zuständig?	15
3.15	*In der Musterrichtlinie zum Ausgleich ist unter 5.4.3 eine Gegenrechnung anderer Allgemeiner Vorschriften vorgegeben. Was ist darunter zu verstehen bzw. muss dies bereits bei der Antragstellung der Abschlagszahlungen berücksichtigt werden?	15
3.16	Wie ist mit der Beantragung der Abschlagszahlungen zu verfahren, wenn das Deutschlandticket nur anerkannt, aber nicht verkauft wird?	15
3.17	*Was versteht man unter „Verbund-Patenschaften“?	15
3.18	Sind zu hohe Abschlagszahlungen zu verzinsen?	15
4	Tarifbestimmungen.....	16
4.1	Wo ist das Deutschlandticket gültig?	16
4.2	*Gilt das Deutschlandticket auch bei Verbindungen außerhalb Deutschlands?	16
4.3	Kann die Anerkennung des Deutschlandtickets in touristischen Verkehren über die Allgemeine Vorschrift geregelt werden?	16
4.4	Gibt es ein Sonderkündigungsrecht für bestehende Abonnements?.....	16
4.5	Gibt es eine Jobticket-Variante des Deutschlandtickets?.....	17
4.6	*Wer ist in Bayern berechtigt, ein vergünstigtes Deutschlandticket (Ermäßigungsticket) zu erhalten?	17
4.7	Bleibt das 365-Euro-Ticket bestehen?	17
4.8	*Ist das Deutschlandticket beihilferechtlich unbedenklich?	17
5	Wechselwirkung zur Unterstützung bei der Kostenfreiheit des Schulweges	17
5.1	*Was passiert, wenn das Deutschlandticket das günstigste geeignete Ticket bei der Kostenfreiheit des Schulweges ist?	17
5.2	Muss die Freizeitnutzung beim Deutschlandticket berücksichtigt werden?	18
5.3	Was ist mit günstigeren geeigneten Tickets als dem Deutschlandticket bei der Kostenfreiheit des Schulweges?	18

6	Einnahmeaufteilung.....	19
6.1	*Ist die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket zwingend?	19
6.2	Verbleiben die Fahrgeldeinnahmen in 2023 nur bei den Verkehrsunternehmen, die Fahrscheine verkaufen, oder erfolgt eine Verteilung innerhalb eines Verbundes auf alle Verkehrsunternehmen in dem Verbund?	19
6.3	*Umgang mit Mehreinnahmen, die durch einen überproportionalen Verkauf von Deutschlandtickets generiert werden?	19
7	Vertrieb	20
7.1	Wie erfolgt der Vertrieb des Deutschlandtickets?	20
7.2	Gibt es Unterstützung bei der Einführung des Deutschlandticketvertriebs?	20
7.3	Welche Spezifikationen gelten für den Barcode beim Handy- und Papierticket?	20
7.4	Sind bei neu verkauften Deutschlandtickets Vertriebsprovisionen oder Mehraufwendungen für den Vertrieb vorgesehen?	20
7.5	Sind ergänzende Servicegebühren beim Deutschlandticket, insbesondere bei zusätzlichen Leistungen bei der Kostenfreiheit des Schulweges zulässig?	21
7.6	Greift die Umstellungspauschale im Vertrieb von 15 Euro auch für die Schülerinnen und Schüler mit Kostenfreiheit des Schulweges?	21
7.7	Wie werden die Kosten für die Kontrollgeräte berücksichtigt und muss das Deutschlandticket kontrolliert werden?	22
7.8	*Wie ist bei der Kontrolle von Papierfahrscheinen mit Kinder und Jugendlichen umzugehen?	22
8	Onlineportal zur Kalkulation und Antragsstellung.....	22
8.1	*Wie ist die Adresse des Onlineportals und wo kann ich mich anmelden?.....	22
8.2	*Muss ein Ausgleichsantrag für 2023 eingereicht werden?	23
8.3	*Welche Fristen gelten für die Antragsstellung 2023?	23
8.4	*Kann ein Antrag auf zweite Abschlagszahlung gestellt werden, wenn keine erste Abschlagszahlung beantragt und ausgezahlt wurde?	23
8.5	*Wie soll die Prüfung der Unterlagen auf Seiten der Aufgabenträger ablaufen?	23
8.6	*Können die Aufgabenträger die Daten der Verkehrsunternehmen zur Prüfung einsehen?.....	23
8.7	*Wie ist vorzugehen, wenn ein Aufgabenträger Bruttoverträge hat, somit also selbst erlösverantwortlich ist?	24
8.8	*Welche Nachweise müssen eingereicht werden? Und werden Nachweismuster im DTBY-Portal bereitgestellt?	24
8.9	*Wird man über neue Nachrichten im Portal (z.B. Korrekturanforderungen) per Mail informiert oder ist dafür jeweils ein Login erforderlich?	24
8.10	Kann eine Person als Ansprechpartner für zwei Verkehrsunternehmen eingetragen werden?	24
8.11	Müssen zwei „verwandte“ Unternehmen (Tochtergesellschaft etc.) bei dem gleichen Aufgabenträger doppelt hinterlegt werden oder genügt ein Unternehmen?	24

8.12	Warum muss innerhalb eines Aufgabenträgers eine Unterscheidung in Teilnetze und Tarif erfolgen? Warum genügt nicht einfach eine aggregierte Meldung je Aufgabenträger?.....	24
8.13	Muss immer der Betriebsführer den Antrag stellen? Wie gehen Sie bei unterjährigen Betriebsführerwechseln vor?	24
8.14	Wenn Delegationsvereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Aufgabenträgern bestehen, muss dann nur den zuständigen Aufgabenträger oder alle Aufgabenträger bei der Antragsstellung benannt werden?	25
8.15	Was ist, wenn sich ein Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Benutzerantrag-IDs doppelt in das Portal eingetragen hat?	25
8.16	*Werden im Kalkulationsschema die verkauften Stückzahlen je Tarifraum oder je VU eingetragen?	25
8.17	*Welche Parameter werden neben dem Soll- zu Ist-Abgleich der Erlöse im Kalkulationsschema berücksichtigt?	25
8.18	*Gibt es für Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Linien im Verbund fahren, wieder ein vereinfachtes Kalkulationsschema? Sind die von den Verbänden mitgeteilten Werte aus einem Master-Schema zwingend zu verwenden oder sind eigene Abschätzungen zulässig?	25
8.19	*Wie ist vorzugehen, wenn keine Aufteilung der Erlöse in die einzelnen Fahrkartensortimente möglich ist, sondern nur Gesamteinnahmen ermittelt werden können?	25
8.20	*Wie werden bereits im April verkaufte Deutschlandtickets (Vorverkauf) berücksichtigt?	25
8.21	*Wie ist vorzugehen, wenn Schüler zum neuen Schuljahr auf Deutschlandtickets umgestellt werden?	26
8.22	*Wie ist damit umzugehen, wenn die Anzahl der in 2019 verkauften Schülermonatskarten höher war als die in 2023? Durch Hochrechnung der Einnahmen 2019 auf 2023 wird der Sollwert höher als er eigentlich sein sollte, weil nicht berücksichtigt wird, dass sich die Anzahl der Monatskarten reduziert hat.	26
8.23	*Welche Ist-Zahlen müssen im Kalkulationsschema angegeben werden, wenn keine D-Tickets vertrieben werden (können)?	26
8.24	*Wie ist vorzugehen, wenn bis zur Einreichung des Ausgleichsantrags keine Ist-Zahlen für Mai/Juni vorliegen?.....	26
8.25	*Wie wird mit Linien umgegangen, die zwischen 2019 und 2023 neu hinzugekommen sind?	26
8.26	*Erfolgen weitere Informationen zur Berechnung des Betriebsleistungs- und Mehrverkehrsfaktors sowie zur Kontrollgeräte- und Vertriebsumstellungspauschale?	26
9	Evaluation	27
10	Ermäßigtes Deutschlandticket (Ermäßigungsticket)	27
10.1	Ab wann gibt es das Ermäßigungsticket?	27
10.2	Was kostet das Ermäßigungsticket?.....	27
10.3	*Für wen gilt das Ermäßigungsticket?	27
10.4	Ist auch das Ermäßigungsticket monatlich kündbar?	29

10.5	*Wird der Solidarbetrag bei Semestertickets berücksichtigt?	29
10.6	*Umfasst die bisherige Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets auch das Ermäßigungsticket und ist daher eine Änderung der Allgemeinen Vorschrift für die Ausgleichsgewährung des Ermäßigungstickets auch dann zum 1. September 2023 möglich, wenn dies nach dem 1. September 2023 erlassen wird?	29
10.7	Sind weitere Ermäßigungstickets in Bayern geplant?	30
10.8	*Ist für das Ermäßigungsticket eine Tarifgenehmigung erforderlich?	30
10.9	*Wie wird das Ermäßigungsticket finanziert und sind Abschlagszahlungen vorgesehen?	30
10.10	*Wie ist der Ausgleich für das Ermäßigungsticket umsatzsteuerrechtlich zu behandeln?	30
10.11	*Kann der Ausgleich für das Ermäßigungsticket von einem Unternehmen auch gebündelt bei einem Liniennetz beantragt werden?	30
10.12	*Wie kann das Ermäßigungsticket gekauft werden und wie erfolgt die Berechtigungsprüfung?	31
10.13	*Muss ein bestehendes Deutschlandticket gekündigt werden, wenn eine bezugsberechtigte Person das Ermäßigungsticket erwerben möchte?	31

1 Allgemeine Informationen

1.1 *Start des Deutschlandtickets

Das bundesweite Deutschlandticket ist zum 1. Mai 2023 gestartet.

1.2 Werden bestehende Abos automatisch umgestellt oder kann ich mein bisheriges Abo behalten?

Das Deutschlandticket ist ein neues und ergänzendes Angebot. Bestehende Abos werden nicht automatisch umgestellt und können weiter beibehalten werden, insbesondere, wenn sie besondere Mitnahmeregelungen enthalten oder übertragbar sind. Die meisten Verkehrsunternehmen und Verbände bieten einen reibungslosen Wechsel zum Deutschlandticket an.

1.3 Ist das Deutschlandticket übertragbar und sind Mitnahmeregelungen für Kinder enthalten?

Das Deutschlandticket ist ein personalisiertes Angebot, das nicht übertragbar ist. Weitergehende Mitnahmeregelungen sind zum Start nicht vorgesehen. Das Deutschlandticket beinhaltet eine unentgeltliche Mitnahme von Personen bis zu 6 Jahren.

1.4 Ist die Mitnahme von Fahrrädern für Deutschlandticketinhaber kostenfrei möglich?

In den bundesweit geltenden Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets ist festgelegt, dass für die Mitnahme eines Fahrrades eine reguläre Fahrradfahrkarte zu erwerben ist, soweit die Fahrradmitnahme auf der jeweiligen Fahrt kostenpflichtig ist. Eine Mitnahmemöglichkeit im Rahmen des Deutschlandtickets ist folglich nicht vorgesehen.

1.5 Ist die Mitnahme von Hunden für Deutschlandticketinhaber kostenfrei möglich?

In den bundesweit geltenden Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets ist festgelegt, dass für die Mitnahme eines Hundes eine reguläre Fahrkarte zu erwerben ist, soweit die Mitnahme auf der jeweiligen Fahrt kostenpflichtig ist. Eine Mitnahmemöglichkeit im Rahmen des Deutschlandtickets ist folglich nicht vorgesehen.

1.6 Wo finde ich weitere Informationen zum Deutschlandticket?

Aktuelle Informationen zur Umsetzung vor Ort erhalten Sie auf der Homepage des jeweiligen Verkehrsverbundes, der Homepage des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, sowie bundesweit auf der eigens eingerichteten Homepage:

<https://www.d-ticket.info>

1.7 Ist die Einführung des Deutschlandtickets im Stadtbusbereich verpflichtend? Wie ist die Einführung in den bedarfsorientierten Verkehren z.B. Anruf-Sammel-Taxi zu betrachten?

Das Deutschlandticket gilt ab 1. Mai 2023 nach den bundesgesetzlichen Vorgaben verpflichtend, auch bei Stadtbusverkehren oder bedarfsorientierten Verkehren im allgemeinen ÖPNV. Ziel dieser bundeseinheitlichen Gültigkeit ist die Vermeidung eines

regionalen Gültigkeit-Flickenteppichs zum Start des Deutschlandtickets. Diese (befristete) bundesgesetzliche Regelung wird durch die Regelung der zuständigen Aufgabenträger vor Ort in Allgemeinen Vorschriften oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen umgesetzt. Bei bedarfsorientierten Bedienformen ist die Erhebung von Zuschlägen, wie bisher im Verhältnis zu Kunden mit Monatskarten üblich, auch beim Deutschlandticket weiterhin zulässig.

2 Finanzierung

2.1 Wie wird das Deutschlandticket finanziert?

Bund und Länder stellen für das Deutschlandticket ab 2023 jeweils 1,5 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Bund und Länder haben sich weiterhin darauf verständigt, dass die notwendige Auskömmlichkeit des Tarifs für das Deutschlandticket gewährleistet wird. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr 2023 entstehen, werden je zur Hälfte von Bund und Ländern getragen. Auch in den Folgejahren wollen Bund und Länder gemeinsam vereinbaren, wie die Finanzierung durch Ticketeinnahmen und Zuschüsse sichergestellt wird.

2.2 *Wann ist mit einer Information zur abschließenden Finanzierung in den Jahren ab 2024 zu rechnen?

Bislang haben nur die Länder die hälftige Finanzierung des durch das Deutschlandticket tatsächlich entstehenden finanziellen Nachteils für 2024 und 2025 in Aussicht gestellt, soweit der Bund die andere Hälfte trägt. Seitens des Bundes fehlt eine entsprechende Zusage zur hälftigen Finanzierung der tatsächlich entstehenden Nachteile ab 2024. Für die Umsetzung des Deutschlandtickets im Jahr 2024 bedarf es zudem einer ausreichenden Umsetzungszeit in den Verbänden und Kommunen vor Ort. Der Freistaat Bayern fordert gegenüber dem Bund daher eine abschließende Klärung aller offenen Fragen zur Finanzierung und Tarifgestaltung des Deutschlandtickets bis spätestens Mitte Oktober 2023, um eine unterbrechungsfreie Umsetzung des Deutschlandtickets flächendeckend im Interesse der Fahrgäste zu ermöglichen.

2.3 *Wie erhalten die Unternehmen die Ausgleichsleistungen?

Die Unternehmen erhalten die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aufgrund des Deutschlandtickets vom zuständigen Aufgabenträger insbesondere im Rahmen der bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder durch eine Allgemeine Vorschrift. Neben den Landkreisen und kreisfreien Gemeinden als originäre Aufgabenträger nach Art. 8 BayÖPNVG können in Abhängigkeit der konkreten Übertragung der Aufgaben auch kreisangehörige Aufgabenträger die Leistungen für das Deutschlandticket beantragen und umsetzen. Hier ist eine enge Abstimmung mit dem jeweiligen Landkreis wesentlich.

Der Freistaat unterstützt die kommunalen Aufgabenträger bei der Umsetzung, z.B. durch Muster für die Allgemeine Vorschrift zur Umsetzung durch den jeweiligen Aufgabenträger (wurde mit Ministerschreiben vom 23. April 2023 versandt). Eine Aktualisierung der Muster-Allgemeinen Vorschrift wurde mit einem Informationsschreiben von Herrn Staatsminister Bernreiter vom 07. Juli 2023 versandt und enthält nun Ergänzungen, die vor allem das ermäßigte Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern (Ermäßigungsticket) betreffen.

Die Höhe des Ausgleichs ergibt sich aus der bundesweit abgestimmten Finanzierungsrichtlinie und enthält neben den tariflichen Mindereinnahmen auch definierte

Aufwendungen für den Vertrieb und die Kontrollinfrastruktur. Auch die Rahmenvorgaben zur Überkompensationskontrolle und Nachweisführung sind Gegenstand der bundesweit abgestimmten Finanzierungsrichtlinie. Wie bei allen Allgemeinen Vorschriften obliegt die Prüfung der Überkompensation den jeweiligen Aufgabenträgern, die hierzu entsprechende Testate von Steuerberatern oder Wirtschaftsprüfern nutzen können.

Aufgrund der vielen individuellen Regelungen in den bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist ein einheitlicher Muster-öDA nicht möglich.

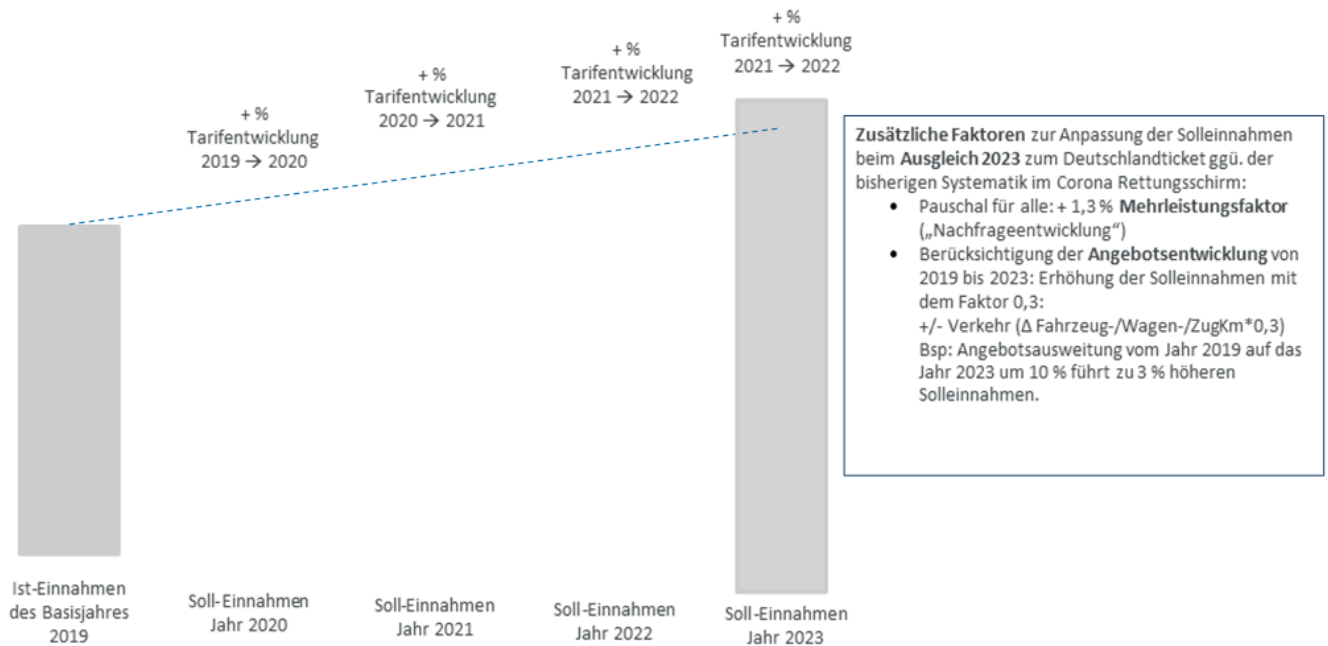
Für die Ausreichung und Antragsstellung steht das bayernweite Portal <https://dtby.intraplan.de> zur Verfügung. Informationen zur Portalbenutzung wurden durch Informationsveranstaltungen mit der Branche im Juli 2023 bereitgestellt und sind auch über im Portal hinterlegte Handbücher erhältlich.

2.4 Die Systematik des finanziellen Ausgleichs ist im Jahr 2023 dieselbe wie bei den ÖPNV-Rettungsschirmen. Wie wird sich das System weiterentwickeln?

Es wird in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe der Unternehmensverbände, kommunalen Spitzenverbände, Bund und Länder an einer langfristigen Lösung gearbeitet, um dies künftig nachfragegerecht zu gestalten. Erster Schritt ist die mehrstufige Entwicklung der Einnahmeaufteilung nach dem "Leipziger Modell". Dort ist bereits eine Weiterentwicklung für die Folgejahre vorgesehen.

2.5 Wie geht man mit Verkehren um, die erst nach 2019 eingeführt wurden? Was gilt für Angebotsausweitungen?

Für die Ausweitung von Verkehrsangeboten wurde im Gegensatz zur Regelung beim ÖPNV-Rettungsschirm beim Deutschlandticket ein Mehrverkehrsfaktor von 0,3 zur Berücksichtigung der Angebotsentwicklung von 2019 bis 2023 eingeführt. Das bedeutet eine Anpassung der Solleinnahmen mit dem Faktor 0,3 bei einer Angebotsänderung. Deutlich wird dies an einem konkreten Beispiel: Angebotsausweitung der Fahrzeugkilometer vom Jahr 2019 auf das Jahr 2023 um 10 %, multipliziert mit dem Faktor 0,3 führt dann zu 3 % höheren Solleinnahmen bei der Ausgleichsberechnung und damit zu einem höheren Ausgleich. Wenn bei neuen Angeboten keine Daten vorliegen, findet Nr. 4.1 Absatz 3 der Muster-AV Anwendung: *“Sofern keine Werte aus den Vorjahren bestehen, sind validierte Prognosedaten zulässig. Diese Prognosedaten müssen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Ist-Daten zur Nutzung mit dem Deutschlandticket und der preislichen Elastizität beim Nachweisverfahren validiert werden.“*



Nach Nr. 5.4.1.1 der Musterrichtlinie des Bundes ist auch die Veränderung der Betriebsleistung im Gebiet des Empfängers bei der Ermittlung der Soll-Einnahmen ausschlaggebend.

Erfolgt die Fortschreibung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der veränderten Betriebsleistung insgesamt für das Gebiet des Aufgabenträgers oder aber pro Linie/Teilnetz?

Falls die Fortschreibung im Gesamten erfolgt, wären Verkehrsunternehmen mit Leistungssteigerung im Nachteil, wenn andere Verkehrsunternehmen Leistungen reduziert haben?

Die anteilige Veränderung der Betriebsleistung erfolgt je Teilnetz und kann sowohl erhöhend als auch mindernd wirken. Die Anpassung der Solleinnahmen um die Leistungsveränderung ist hierbei zwingend vorzunehmen.

2.6 Wie verhält sich die Anerkennung des Deutschlandtickets zu bedarfsorientierten Bedienformen wie dem Anruf-Sammel-Taxi. Können hier Zuschläge erhoben werden?

Die Mindereinnahmen bei den bedarfsorientierten Angeboten des ÖPNV werden genauso berechnet, wie bei anderen Verkehrsangeboten. Bei bedarfsorientierten Verkehrsangeboten ist zudem zusätzlich zum Deutschlandticket weiterhin eine Festsetzung von entsprechenden Zuschlägen bei den Tarifen möglich.

2.7 Werden auch Preismaßnahmen zum 1. Mai 2023 oder später noch bei den Solleinnahmen berücksichtigt?

Ja, diese Erhöhungen werden berücksichtigt. Es wird auf Nr. 5.4.1.1 der Musterrichtlinie hingewiesen, die hier eine Besonderheit festsetzt: „*Preisadjustierungen, die ab dem 1. Mai 2023 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.*“

2.8 Was gilt in Bezug der Ausgleichleistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes?

Bisherige Leistungen, die unabhängig vom Deutschlandticket bestanden, sollen auch unverändert fortbestehen. Daher muss der Freistaat, wie andere Länder auch, die Ausgleichleistungen für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach § 45 des Personenbeförderungsgesetzes landesrechtlich neu regeln. Bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung zum 1. Januar 2024 wurde in Abstimmung mit den Regierungen und Verbänden eine Übergangslösung entwickelt, die die Entstehung von Schäden bei den Ausgleichleistungen nach § 45a PBefG verhindert. Hierzu erfolgt die Berechnung so, als würde es das Deutschlandticket nicht geben. Eine entsprechende Erklärung hierzu wird den Unternehmen und Kommunen zur Verfügung gestellt. Die Erklärung ist vom Unternehmen als Inhaber der Liniengenehmigung oder Betriebsführer gegenüber der jeweiligen Regierung, bei der der Antrag auf Ausgleichleistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes gestellt wird, abzugeben.

2.9 Wie werden die Gelder zwischen den Bundesländern aufgeteilt?

Die Verteilung der Bundesmittel auf die Länder wird im Regionalisierungsgesetz des Bundes geregelt. Von den 1,5 Milliarden Euro des Bundes pro Jahr entfällt ein Anteil von knapp 21,2 Prozent auf Bayern. Im Haushalt des Freistaats sind Mittel in gleicher Höhe vorgesehen.

2.10 *Wie werden die Einnahmen aus den Ticketverkäufen aufgeteilt?

Die Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket sieht ein dreistufiges Verfahren nach dem sog. *Leipziger Modell* vor. Dieses Modell ist vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket von Bund und Ländern beschlossen worden und stellt die Grundlagen für die Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket dar. Über die Vorgabe zur Teilnahme an dieser Einnahmeaufteilung im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in den Allgemeinen Vorschriften bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind diese Festlegungen für alle Verkehrsunternehmen verbindlich.

Stufe 1: Im Jahr 2023 soll zunächst jedes Verkehrsunternehmen seine Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets behalten und in die bestehenden Aufteilungsmechanismen im Verbund bzw. der jeweiligen Tarifgemeinschaft einbringen. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Gleichzeitig werden im Jahr 2023 die für Stufen 2 und 3 notwendigen Strukturen geschaffen.

Stufe 2: Ab 2024 erfolgt eine Zuschneidung aller durch die Tarifgeber erzielten Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Innerhalb des Freistaats werden die notwendigen Strukturen dafür gerade erarbeitet und etabliert. Zu Evaluation siehe auch 7.

Stufe 3: Voraussichtlich ab 2026 wird auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 mit Wirkung zum 1. Januar 2026 ein nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt

3 Rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 *Welche Rahmenbedingungen wurden für das Deutschlandticket geändert?

Das Deutschlandticket ist seit der Änderung vom 20. April 2023 in § 9 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) verankert.

3.2 Entscheiden die Unternehmen bei eigenwirtschaftlichen und verbundfreien Verkehren selbst per Tarifanzeige bei der Genehmigungsbehörde, ob sie freiwillig das Deutschlandticket anwenden?

Durch die vom Verkehrsausschuss des Bundestages vorgenommenen Ergänzung zu § 9 Abs. 1 Sätze 4 und 5 Regionalisierungsgesetz (RegG) sind die Unternehmen ab dem 1. Mai 2023 verpflichtet, das Deutschlandticket anzuerkennen. Da es sich bei dem Deutschlandticket um eine Leistung handelt, die innerhalb der Verordnung (EU) Nr. 1370/2007 abgewickelt wird, erfolgt regelmäßig eine Verpflichtung der Unternehmen durch eine Allgemeine Vorschrift oder innerhalb eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages des zuständigen (kommunalen) Aufgabenträgers.

3.3 Ist eine Allgemeine Vorschrift bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren notwendig?

Gemeinwirtschaftliche Verkehre können in verschiedenen Versionen als Brutto- oder Nettoverkehre ausgestaltet sein. Bei reinen Bruttoverkehren ist regelmäßig keine Allgemeine Vorschrift erforderlich. Es gibt aber auch bei Bruttoverkehren Ausnahmen, wenn bestimmte Anreizregelungen enthalten sind. Dort sollten die Verträge geprüft werden. Bei Nettoverträgen ist häufig eine Allgemeine Vorschrift erforderlich, in manchen Fällen kann dies aber unter Einhaltung der vergaberechtlichen Vorgaben auch durch Vertragsanpassungen ohne Allgemeine Vorschrift umgesetzt werden. Ergänzend gilt es zu prüfen, ob ggf. auch einbrechende Linien aus anderen Landkreisen / Städten ggf. nicht von den Verträgen erfasst sind und, ob es für diese einer Lösung bedarf, falls dies nicht von dem anderen (federführenden) Aufgabenträgern erfolgt.

3.4 *Was wird empfohlen, öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder Allgemeine Vorschrift? Gibt es Muster für öffentliche Dienstleistungsaufträge?

Eine Empfehlung für eine Variante gibt es nicht. Die kommunalen Aufgabenträger haben ein Wahlrecht. Der Bund hat mitgeteilt, dass das Deutschlandticket aus seiner Sicht keine Rechtfertigung zum Erlass einer Notvergabe ist. Somit ist bei Vergabe eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags regelmäßig die Vorabbekanntmachungsfrist von einem Jahr nach Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich. Daher ist der Erlass eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags häufig zeitlich keine geeignete Option für die Umsetzung des Deutschlandtickets. Unabhängig davon sind mittel- und langfristige Entwicklungen und Planungen des Aufgabenträgers, etwa mit neuen Linienbündeln oder Vergaben zur Angebotsausweitung in die Abwägung miteinzubeziehen. Aufgrund der vielen heterogenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge ist hier kein einheitliches Muster möglich.

3.5 Bis wann müssen die Aufgabenträger eine Änderung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder eine Allgemeine Vorschrift verabschieden?

Die Änderung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder der Erlass einer Allgemeinen Vorschrift sollte grundsätzlich vor Inkrafttreten des Deutschlandtickets, zum 1. Mai 2023, erfolgt sein. Neben der Umsetzung in einer Satzung ist aufgrund der zeitlichen Rahmenbedingungen auch die Umsetzung in Form einer Allgemeinverfügung möglich.

Durch die ergänzende Regelung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 des RegG wird eine Verpflichtung zur Anwendung des Deutschlandtickets vorgegeben. Der Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt durch die jeweiligen Aufgabenträger als zuständige Behörden innerhalb der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mittels öffentlichem Dienstleistungsauftrag oder Allgemeiner Vorschrift. Aufgrund der bundesgesetzlichen Vorgabe zur Anwendung des Deutschlandtickets kann die Ausgleichsregelung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers selbst dann zum 1. Mai 2023 erfolgen, wenn sie erst zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden sollte.

Die Umsetzung der Ausgleichsregelung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder Allgemeiner Vorschriften muss aufgrund der Befristung in § 9 Absatz 1 Sätze 4 und 5 RegG nun erfolgen, spätestens zum 30. September 2023.

3.6 Sind Umsetzungsvereinbarungen als Ergänzung zur Allgemeinen Vorschrift empfehlenswert, insbesondere bei eigenwirtschaftlichen Linien? Was sollte in der Umsetzungsvereinbarung beispielsweise ergänzend geregelt werden, was in der Allgemeinen Vorschrift noch nicht enthalten ist?

Ergänzende Umsetzungsvereinbarungen sind nicht zwingend beim Erlass einer Allgemeinen Vorschrift, sondern rein fakultativ. Diese können insbesondere die Mitwirkung von Verkehrsverbänden enthalten. Also etwa, dass der Verbund die Daten für das Verkehrsunternehmen direkt an den Aufgabenträger meldet. Die Umsetzungsvereinbarungen können somit die bestehenden Kooperations- / Assoziierungsverträge ergänzen, wo erforderlich. Ob dies bei den jeweiligen Verbänden erforderlich bzw. sinnvoll ist, oder durch die bestehenden Verträge alles Erforderliche abgedeckt ist, können die Verbundgesellschaften meist sehr gut beurteilen.

3.7 Gibt es Erfahrungswerte bzgl. eines „angemessenen Gewinns von XX Prozent vom Umsatz für die zugrundeliegenden Verkehrsdienste“?

Zum angemessenen Gewinn gibt es kaum Rechtsprechung. Bisher wurden Werte zwischen 3% und 4,75% (zum Beispiel OVG Münster, Urteil vom 24.11.2015 - 13 A 2227/14) als angemessen akzeptiert. Ein Wert von 5% ist in Anbetracht der bestehenden Werte in Bayern nach unserem Überblick marktüblich. Aufgrund der nach den Vorgaben der Rechtsprechung zu berücksichtigenden Besonderheiten des Einzelfalls bei den Verkehren vor Ort kann kein einheitlicher Wert für den allgemeinen ÖPNV in Bayern vorgegeben werden.

3.8 Bedarf es auch beim Ausgleich für das Deutschlandticket einer Überkompensationskontrolle?

Die Einhaltung des Anhangs der EU-Verordnung 1370/2007, d.h. die Überkompensationskontrolle, ist beim Deutschlandticket entsprechend dem Vorgehen bei den weiteren Leistungen im ÖPNV erforderlich, insbesondere dann, wenn die Leistungen über eine Allgemeine Vorschrift oder über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit Direktvergabe erfolgen. Bei reinen Bruttoverkehren bedarf es jedoch regelmäßig keiner

Überkompensationskontrolle. Bei Nettoverträgen sind grundsätzlich die Regelungen des Vertrages vorrangig. Jedoch bedarf es bei Nettoverträgen dann auch einer Überkompensationskontrolle, wenn das Unternehmen direkt Leistungen aus der Allgemeinen Vorschrift erhält.

3.9 *Muss der finale Antrag für die Ausgleichsleistungen testiert werden? Sind die dabei entstehenden Kosten ansetzbar?

Nach der bundesweit abgestimmten Musterrichtlinie ist kein eigener Ausgleich für die Nachweiskosten vorgesehen. Hinsichtlich eines Testates sind die Regelungen der Allgemeinen Vorschrift bzw. des öffentlichen Dienstleistungsauftrages des jeweiligen Aufgabenträgers maßgeblich.

3.10 Müssen die Tarifbestimmungen zum Deutschlandticket vom Unternehmen bzw. Verkehrsverbund veröffentlicht werden?

Ja, wie jedes tarifliche Angebot muss auch das Deutschlandticket und dessen Tarifbestimmungen entsprechend veröffentlicht werden.

3.11 Ist eine Tarifgenehmigung einzuholen?

Der Bund hat eine Übergangsregelung zur Tarifgenehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz bis zum 31. Dezember 2023 vorgesehen. Damit gilt das Deutschlandticket für diesen Zeitraum als genehmigt (Tariffiktion). Da die Tariffiktion aber rechtlich eines Willensaktes des Unternehmens bedarf, ist in entsprechender Anwendung des § 39 Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes eine Tarifanzeige bei der Genehmigungsbehörde für eine rechtssichere Umsetzung erforderlich. Die Aufnahme der Regelung trägt durch die Vermeidung einer Vielzahl von Genehmigungsverfahren entscheidend dazu bei, dass das Deutschlandticket zum 1. Mai 2023 flächendeckend eingeführt werden konnte. Für das Ermäßigungsticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende ist ebenso eine reine Tarifanzeige nach § 39 Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes ausreichend.

3.12 *Ist eine Beschlussfassung über eine zunächst bis 30. September 2023 oder 31. Dezember 2023 befristete Einführung des Deutschlandtickets förderschädlich?

Soweit die Aufgabenträger vor Ort beschließen, die Einführung des Deutschlandtickets aufgrund der unklaren Entwicklungsperspektive (dauerhafte Finanzierungszusage des Bundes) zunächst bis zu einem Termin im Jahr 2023 zu befristen, ist dies **nicht** förderschädlich. Vielerorts sind die Allgemeinen Vorschriften entsprechend der Laufzeit der Finanzierungsrichtlinie, regelmäßig zunächst bis 31. Dezember 2023 befristet.

3.13 Wer ist für ein- und ausbrechende Verkehre zuständig, wenn mehrere Aufgabenträger von einer Linie betroffen sind? Und wer muss in diesem Fall die Allgemeine Vorschrift(en) dazu erlassen?

Bei aufgabenträgerübergreifenden Linien wurde eine entsprechende Regelung in der Musterrichtlinie und in der Muster-AV vorgesehen. Grundsätzlich gilt die Muster-AV für den gesamten regionalen Bereich des Aufgabenträgers, außer es bestehen abweichende Vereinbarungen. Bei aufgabenträgerübergreifenden Linien soll vorrangig, soweit möglich, eine einheitliche Federführung angestrebt werden: Bei gemeinwirtschaftlichen Linien ist dies

häufig bereits durch eine Delegationsvereinbarung im Rahmen des Vergabeverfahrens gegeben, bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kann dies, wie häufig beim Corona-Rettungsschirm geschehen, durch eine Delegationsvereinbarung ermöglicht werden. Wo die Festlegung einer einheitlichen Federführung nicht möglich ist, erfolgt eine anteilige Abgrenzung entsprechend der Soll-Fahrplan Kilometer auf die einzelnen Aufgabenträger mit dem Effekt, dass ein Verkehrsunternehmen, dessen Linie ggf. bei mehreren Aufgabenträgern unter eine Allgemeine Vorschrift fällt, für die jeweiligen Linienabschnitte Ausgleichsleistungen einzeln bei den Aufgabenträgern beantragen muss. Wir empfehlen als mittelfristige Lösung der Einfachheit halber, möglichst mit Delegationen für eine einheitliche Betrachtung bei aufgabenträgerübergreifenden Linien zu arbeiten.

3.14 Wer ist für die Gültigkeit des Deutschlandtickets im Schienenpersonennahverkehr zuständig?

Als zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat das StMB gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft eine Allgemeine Vorschrift für den SPNV erarbeitet, damit das Deutschlandticket im SPNV rechtzeitig zum 1. Mai 2023 eingeführt werden konnte.

3.15 *In der Musterrichtlinie zum Ausgleich ist unter 5.4.3 eine Gegenrechnung anderer Allgemeiner Vorschriften vorgegeben. Was ist darunter zu verstehen bzw. muss dies bereits bei der Antragstellung der Abschlagszahlungen berücksichtigt werden?

Bei den ersten Abschlagszahlungen im April/Mai 2023 kam dieser Faktor noch nicht zum Tragen. Das Deutschlandticket kann dazu führen, dass andere lokale Tickets nicht mehr oder in geringerem Maße gekauft werden. Teilweise sind diese verkauften Tickets mit einem Ausgleich für Zusatznutzen, etwa einer landkreisweiten Fahrtberechtigung, verbunden. Diese Einnahmen entfallen bei dem Verkehrsunternehmen aufgrund des Deutschlandtickets und können im Ausgleichsprozess nun berücksichtigt werden. Allerdings muss sich der Aufgabenträger, der sich diese Ausgleichsleistungen aufgrund des Deutschlandtickets einspart, diese als Einsparung gegenüber der Regierung - wie bei Einsparungen stets erforderlich - anrechnen lassen.

3.16 Wie ist mit der Beantragung der Abschlagszahlungen zu verfahren, wenn das Deutschlandticket nur anerkannt, aber nicht verkauft wird?

Ein eigener Verkauf des Deutschlandtickets ist für eine Beantragung der Abschlagszahlungen bzw. des späteren Ausgleichs nicht erforderlich. Auch ohne eigenen Verkauf des Deutschlandtickets können Mindereinnahmen entstehen.

3.17 *Was versteht man unter „Verbund-Patenschaften“?

Der Freistaat unterstützt die Vernetzung von Verbänden und Verkehrsunternehmen mit den Akteuren ohne digitale Vertriebsstrukturen (sog. Verbund-Patenschaften). Hierzu ist ein Ausgleichstatbestand in der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2023 vorgesehen.

3.18 Sind zu hohe Abschlagszahlungen zu verzinsen?

Durch die schrittweise Ausreichung der Abschlagszahlung für zunächst Mai bis August 2023 und einer zweiten Abschlagszahlung mit ersten Erfahrungen zum Deutschlandticket für die Monate September bis Dezember wird die Gefahr einer Überzahlung verringert. Nach Nr.

6.6. der Musterrichtlinie ist eine Verzinsung von Überzahlungen nicht vorgesehen, soweit die Rückzahlungen innerhalb der von der Behörde gesetzten Frist geleistet werden.

4 Tarifbestimmungen

4.1 Wo ist das Deutschlandticket gültig?

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Landestarifgesellschaften. Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarungen auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt.

Zum allgemeinen ÖPNV gehört die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sowie mit Kraftfahrzeugen im Liniennahverkehr nach den §§ 42 und 44 PBefG. Liniennahverkehre nach § 43 PBefG fallen insoweit unter den Geltungsbereich, sofern sie gemäß § 2 Absatz 4 PBefG allgemein zugänglich sind.

Das Deutschlandticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden. Ebenso gilt das Deutschlandticket nicht in Berufsverkehren oder Sonderlinienverkehren zu Volksfesten und Messen.

4.2 *Gilt das Deutschlandticket auch bei Verbindungen außerhalb Deutschlands?

Das Deutschlandticket gilt grundsätzlich nur auf Linienvorkehrren innerhalb Deutschlands. Eine Erweiterung auf grenzüberschreitende Verbindungen oder Verbindungen außerhalb Deutschlands kann als zusätzliche Tarifanerkennung von den jeweiligen Aufgabenträgern erfolgen. Dies ist aber nicht Gegenstand des von Bund und Land getragenen Ausgleichs beim Deutschlandticket, sondern muss vor Ort getragen werden.

4.3 Kann die Anerkennung des Deutschlandtickets in touristischen Verkehren über die Allgemeine Vorschrift geregelt werden?

Die bundesweit abgestimmten Tarifbestimmungen sehen keine Geltung des Deutschlandtickets bei den dort definierten touristischen Verkehren vor. Diese Definition in den Tarifbestimmungen ist Grundlage des Ausgleichs für das Deutschlandticket von Bund und den Ländern. Lokale Erweiterungen des Deutschlandtickets auf weitere Verkehre sind grundsätzlich möglich, können aber nicht vom Aufgabenträger beim Ausgleich des Deutschlandtickets gegenüber den Bund / Land angesetzt werden, sondern wäre vom Aufgabenträger vor Ort selbst zu tragen.

4.4 Gibt es ein Sonderkündigungsrecht für bestehende Abonnements?

Ein Sonderkündigungsrecht bestehender Abonnements zum Umstieg auf das Deutschlandticket sieht der Entwurf der Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket nicht vor. Das Kündigungsrecht für bestehende Abonnements richtet sich folglich nach den zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast geltenden Tarifbestimmungen.

4.5 Gibt es eine Jobticket-Variante des Deutschlandtickets?

Ja, Bund und Länder haben sich darauf verständigt, dass es ein Jobticket im Deutschlandticket geben soll. Soweit der Arbeitgeber mindestens 25 Prozent des Ticketpreises bezahlt, wird dieses mit einem Rabatt von 5 Prozent auf den regulären Preis des Deutschlandtickets an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zur Verfügung gestellt. Die Rabattierung tragen hälftig Bund und Länder.

Dieses Jobticket kann von Mitarbeitenden genutzt werden, deren Arbeitgeber mit einem teilnehmenden Verkehrsverbund oder Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über den Erwerb des Deutschland-Jobtickets abgeschlossen hat. Arbeitgeber im Sinne dieser Bestimmung können Unternehmen, Verwaltungen, Behörden und sonstige Institutionen sein.

4.6 *Wer ist in Bayern berechtigt, ein vergünstigtes Deutschlandticket (Ermäßigungsticket) zu erhalten?

In Bayern wird mit dem Ermäßigungsticket ein vergünstigtes Deutschlandticket für Studierende, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende zum Startpreis von 29 Euro eingeführt. Dieses soll für die Auszubildenden ab 1. September 2023, für die Studierenden zum Wintersemester 2023/2024 erhältlich sein. Siehe dazu den Abschnitt „10 Ermäßigtes Deutschlandticket (Ermäßigungsticket)“ unten.

4.7 Bleibt das 365-Euro-Ticket bestehen?

Wechselwirkungen des bayerischen 365-Euro-Tickets und des Ermäßigungstickets werden beobachtet und Weiterentwicklungen geprüft.

4.8 *Ist das Deutschlandticket beihilferechtlich unbedenklich?

Aus der Abstimmung des Bundes mit der EU-Kommission folgt, dass der Ausgleich beim Deutschlandticket rechtssicher im Rahmen des bewährten Systems der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 erfolgen kann.

5 Wechselwirkung zur Unterstützung bei der Kostenfreiheit des Schulweges

5.1 *Was passiert, wenn das Deutschlandticket das günstigste geeignete Ticket bei der Kostenfreiheit des Schulweges ist?

Können bei einem Wechsel des Tickets (Deutschlandticket kann günstiger sein als das bestehende Schülerticket) bis zum Beginn des Schuljahres 2023/24 die Kosten für das teurere Ticket als notwendige Kosten der Schülerbeförderung anerkannt werden?

Bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG werden nur die notwendigen Kosten der Schülerbeförderung berücksichtigt. Bei einer Beförderung durch Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmen sich die Kosten der notwendigen Beförderung nach den jeweils maßgebenden Tarifen. Bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG wird grundsätzlich nur das günstigste Ticket zur nächstgelegenen Schule berücksichtigt. Falls das ab Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket das günstigste Ticket ist, ist dieses anzusetzen. Zur Vermeidung eines unangemessenen Verwaltungsaufwands können die Aufgabenträger aber bis zum Schuljahreswechsel 2023/2024 die bisherigen Tickets beibehalten. Die Aufwendungen für das teurere Ticket werden bis dahin bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG berücksichtigt. In besonders gelagerten Einzelfällen, insbesondere bei der

Erweiterung oder Gründung von Verkehrsverbänden mit 365-Euro-Ticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende, können aus Praktikabilitätsgründen die bisherigen regulären Schülerzeitkarten auch für einen längeren Übergangszeitraum (jedoch grds. maximal bis zum 31. Dezember 2023) beibehalten werden. Die Aufwendungen für das teurere Ticket können bis dahin ausnahmsweise bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG berücksichtigt werden.

Entsprechendes gilt auch für Schülerinnen und Schüler, die zum Berechtigtenkreis des ab Herbst 2023 eingeführten bayerischen Ermäßigungstickets zählen (z.B. an Berufsschulen). Sofern diese bisher ein 365-Euro-Ticket erhalten haben und eine Umstellung auf das Ermäßigungsticket nicht praktikabel ist, können die Aufgabenträger übergangsweise bis zum 31. Dezember 2023 weiterhin das geringfügig teurere 365-Euro-Ticket ausgeben. Diese Aufwendungen können dann vollständig bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG berücksichtigt werden.

Die Ausführungen zu Nr. 5.3 gelten im Übrigen unverändert.

- 5.2 Muss die Freizeitnutzung beim Deutschlandticket berücksichtigt werden? Können die Kosten für das Deutschlandticket, wenn es das günstigste Ticket ist, bei den Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG vollständig berücksichtigt werden oder muss ein Abzug für die mögliche Nutzung in der Freizeit vorgenommen werden?

Sofern es sich beim Deutschlandticket um das günstigste Ticket handelt, ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung keine Kürzung für die mögliche Nutzung in der Freizeit vorzunehmen.

- 5.3 Was ist mit günstigeren geeigneten Tickets als dem Deutschlandticket bei der Kostenfreiheit des Schulweges? In manchen Regionen besteht ein günstigeres lokales Ticket als das Deutschlandticket. Dieses lokale Ticket deckt die Fahrten zur Schule ab. Einige Kommunen überlegen als Service für die Schülerin / den Schüler statt dem günstigeren Ticket das teurere Deutschlandticket zu erwerben. Diese erkundigen sich, ob und in welcher Höhe im Falle des Erwerbes des teureren Deutschlandtickets dann Ticketkosten als notwendige Kosten der Schülerbeförderung angesetzt werden können.

Im Rahmen der Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG kann jeweils nur das günstigste Ticket berücksichtigt werden. Falls das Deutschlandticket nicht das günstigste Ticket ist, liegt es im Ermessen des kommunalen Aufgabenträgers, den Schülerinnen und Schülern dieses gleichwohl zur Verfügung zu stellen. In diesem Fall können die Aufwendungen anteilig in Höhe des günstigsten Tickets (z.B. 365 Euro) angesetzt werden. Unabdingbare Voraussetzung hierfür ist aber, dass die Schülerin bzw. der Schüler die nächstgelegene Schule besucht. Sofern nicht die nächstgelegene Schule besucht wird, besteht kein Anspruch auf Schulwegkostenfreiheit und es können im Rahmen des Art. 10a BayFAG keinerlei Aufwendungen berücksichtigt werden.

Hinweis zur Verbuchung:

- In Höhe des günstigsten verfügbaren Tickets sind die Ausgaben in den kommunalen Haushalten kameral auf Haushaltsstelle 290.639 bzw. doppisch auf 241.7429 zu erfassen.
- Die darüberhinausgehenden Ausgaben (Differenz zwischen Deutschlandticket und günstigstem verfügbarem Ticket), können bei den Zuweisungen nicht berücksichtigt

werden. Diese sind daher getrennt davon kameral auf Haushaltsstelle 295.638 bzw. doppisch auf 243.7429 zu erfassen.

6 Einnahmeaufteilung

6.1 *Ist die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket zwingend?

Ja, die Unternehmen werden durch die Vorgaben der Musterrichtlinie und der Allgemeinen Vorschriften hierzu verpflichtet. Nur so ist sichergestellt, dass alle Einnahmen aus dem Deutschlandticket auch bei den Verkehrsunternehmen ankommen.

Für die Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmearaufteilung ist es weder notwendig, dass das jeweilige Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket vertreibt, noch, dass es einen Ausgleich im Rahmen der jeweils geltenden Allgemeinen Vorschrift beantragt. Die Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmearaufteilung folgt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Allgemeinen Vorschrift (vgl. exemplarisch Ziffer 2.1 der Bayerischen Allgemeinen Vorschrift für den SPNV, [BayMBI. 2023 Nr. 190](#)).

Erste Informationen zur verpflichtenden Datenmeldung im Rahmen der bundesweiten Einnahmearaufteilung können unter <https://www.deutschlandticketclearing.de/> abgerufen werden. Dort ist auch die Anmeldung zur Datenmeldung vorzunehmen. Die Meldung ist für alle Verkehrsunternehmen in Bayern verpflichtend. Die Meldung kann für die Verkehrsunternehmen durch eine Tariforganisation (Verbund, Tarifkooperation, etc.) abgegeben werden.

6.2 Verbleiben die Fahrgeldeinnahmen in 2023 nur bei den Verkehrsunternehmen, die Fahrscheine verkaufen, oder erfolgt eine Verteilung innerhalb eines Verbundes auf alle Verkehrsunternehmen in dem Verbund?

Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen in 2023 aus dem Deutschlandticket gehen den gleichen Weg, wie die üblichen Verkäufe des Tarifsortiments. Wo ein Verbund / Verkehrsgemeinschaft mit gemeinsamer Einnahmearaufteilung vorhanden ist, werden die Einnahmen in die EAV des örtlichen Verbundes eingebracht, soweit im Verbund bzw. der Verkehrsgemeinschaft dazu keine andere Vereinbarung getroffen wurde. Außerhalb der Verbünde bzw. Verkehrsgemeinschaften verbleiben im Jahr 2023 die Einnahmen regelmäßig beim verkaufenden Unternehmen (z.B. bei Haustarifen).

6.3 *Umgang mit Mehreinnahmen, die durch einen überproportionalen Verkauf von Deutschlandtickets generiert werden?

Entsprechend der Ziffer 5 des bundesweiten Beschlusses zum Einnahmearaufteilungsverfahren (EAV-Beschluss) zum Deutschlandticket verbleiben die Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets im Jahr 2023 grundsätzlich zunächst bei dem jeweiligen vertreibenden Verkehrsunternehmen bzw. in der Einnahmearaufteilung des jeweiligen Verbundes.

Soweit jedoch ein überproportional hoher Verkauf von Deutschlandtickets dazu führt, dass bei dem jeweiligen Verkehrsunternehmen kein Defizit, sondern ein Überschuss im Vergleich mit den Referenzeinnahmen bei der Ausgleichsberechnung (hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Vergleichszeitraums 2019) verbleibt, sind diese überschießenden Einnahmen im jeweiligen Bundesland abzuführen und umzuverteilen.

Ziffer 5 des EAV-Beschlusses lautet:

Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.

Diese Regelung ist durch die Aufgabenträger in den allgemeinen Vorschriften bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträgen verpflichtend vorzugeben (vgl. Ziffer 4 der Musterrichtlinie).

7 Vertrieb

7.1 Wie erfolgt der Vertrieb des Deutschlandtickets?

Die Ausgabe der Tickets erfolgt digital auf Chipkarten nach deutschem eTicket-Standard oder auf Smartphone mit VDV- bzw. UIC-Barcode. Falls dies aufgrund örtlicher Umstände nicht möglich ist, ist zur Ausgabe von Papiertickets (mit Barcode) eine Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2023 vorgesehen. Eine längere Übergangsfrist hat der Bund bislang nicht eingeräumt, so dass voraussichtlich eine Umstellung auf den digitalen Vertrieb des Deutschlandtickets (App, Chipkarte) bis zum Ende des Jahres 2023 erfolgen muss.

7.2 Gibt es Unterstützung bei der Einführung des Deutschlandticketvertriebs?

Es bieten sich Vertriebskooperationen für diejenigen Unternehmen an, die derzeit noch nicht über die benötigte Vertriebsinfrastruktur verfügen. Die Verkehrsverbünde haben bereits zugesagt, dass sie die verbundfreien Räume unterstützen werden, soweit die Aufgabenträger und Unternehmen vor Ort Unterstützungsbedarf signalisieren. Der Freistaat stellt mit der Mobilitätsplattform Bayern und der White-Label-Variante der Mobilitäts-App Bayern ebenfalls digitale Infrastruktur zur Verfügung, die von den Aufgabenträgern, Verbänden und Unternehmen genutzt werden können.

7.3 Welche Spezifikationen gelten für den Barcode beim Handy- und Papierticket?

Für das Handyticket und vorläufige Papierticket soll ein Barcode nach dem UIC oder VDV-KA Standard verwendet werden. Weitere Informationen zum VDV-KA Standard sind bei der VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (<https://www.eticket-deutschland.de/deutschlandticket/>) erhältlich.

7.4 Sind bei neu verkauften Deutschlandtickets Vertriebsprovisionen oder Mehraufwendungen für den Vertrieb vorgesehen?

Nach der bundesweit einheitlichen Festlegung in Nr. 5.4.1.2 Satz 3 der in diesen Punkten zwingend von den Ländern anzuwendenden Musterrichtlinie, ist die Absetzung von Vertriebsaufwendungen bei der Beantragung von Ausgleichsleistungen für das Deutschlandticket grundsätzlich nicht zulässig. Auch im Rahmen des beschlossenen

Einnahmeaufteilungsverfahrens nach dem sog. Leipziger Modell werden die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in die Einnahmeaufteilung für das D-Ticket eingespeist. Dies wird auch im zentralen Beschluss zur Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets deutlich betont: „Nach den Festlegungen zur Einnahmeaufteilung ist für die Stufen 1 und 2 (2023-2025) in Bezug auf das Kernprodukt des Deutschlandtickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen.“

Diese Festlegung basiert sowohl für die Ausgleichsleistungen als auch für die Einnahmeaufteilung auf einer Einigung innerhalb der Verkehrsbranche und einer Forderung des Bundes. Die Länder tragen dieses Vorgehen mit. Gemäß Ziffer 5.4.4 der Musterrichtlinie gibt es eine Umstellungspauschale im Vertrieb für bereits bestehende Abonnements von 15 Euro und einen Ausgleich für die Umrüstung bzw. Anschaffung von Kontrollgeräten.

Der Freistaat setzt sich im Rahmen der bundesweiten Unterarbeitsgruppen unter Beteiligung der Kommunalen Spitzenverbände und Unternehmensverbände aktuell dafür ein, dass ab 2024 für Vertriebsaufwendungen im Rahmen der Ausgleichsleistungen oder der Einnahmeaufteilung eine dauerhaft tragfähige Lösung gefunden werden kann.

Der Freistaat fördert darüber hinaus die Vernetzung von Verbänden und Verkehrsunternehmen mit den Akteuren ohne digitale Vertriebsstrukturen (sog. Verbund-Patenschaften). Außerdem wird es bald möglich sein, die White-Label Variante der zukünftigen Mobilitäts-App Bayern zu erwerben, um so digitale Vertriebsstrukturen aufzubauen. Außerdem bieten auch die Verbände der Verkehrsunternehmen umfassende Hilfestellungen bei der Etablierung der Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur zum Deutschlandticket an.

7.5 Sind ergänzende Servicegebühren beim Deutschlandticket, insbesondere bei zusätzlichen Leistungen bei der Kostenfreiheit des Schulweges zulässig?

Der Preis des Deutschlandtickets ist bundesweit einheitlich mit 49 Euro festgelegt und zusätzliche Gebühren beim Erwerb sind nicht vorgesehen. Davon zu unterscheiden sind Serviceentgelte für zusätzliche Leistungen, etwa weil der Abrechnungs- oder Ausstellungsprozess, z. B. bei einer Sammelbestellung, übernommen wird. Diese zusätzlichen Serviceentgelte für zusätzliche Leistungen sind wie bisher weiterhin möglich, werden allerdings nicht durch Bund und Länder im Rahmen des Deutschlandtickets ausgeglichen (s.o. Ziffer 7.4).

Eine Berücksichtigung als notwendige Kosten der Schülerbeförderung für die Bemessung der Zuweisungen nach Art. 10a BayFAG ist ebenfalls nicht möglich. Diese Kosten bestimmen sich allein nach dem maßgebenden Tarif. Außertarifliche Serviceentgelte zählen als Verwaltungskosten (vergleiche auch Tz. 2.1 Satz 4 Buchst b)) der Allgemeinen Vollzugshinweise zu Art. 10a BayFAG vom 24. Juli 2020) nicht dazu.

7.6 Greift die Umstellungspauschale im Vertrieb von 15 Euro auch für die Schülerinnen und Schüler mit Kostenfreiheit des Schulweges?

Soweit ein Verkehrsunternehmen Tickets an Schülerinnen und Schüler ausgibt, die diese Tickets als Sachleistung im Rahmen der Kostenfreiheit der Schülerbeförderung erhalten, sind die Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Musterrichtlinie 5.4.4 als im Abonnement gebundene Kunden anzusehen, wenn sie durch das Verkehrsunternehmen auf das

Deutschlandticket umgestellt werden und die sonstigen Voraussetzungen der Ziffer 5.4.4 erfüllt sind.

7.7 Wie werden die Kosten für die Kontrollgeräte berücksichtigt und muss das Deutschlandticket kontrolliert werden?

Die Umrüstung bzw. Anschaffung zur Kontrolle des Deutschlandtickets erforderliche Kontrollgeräte werden im Rahmen der bundesweit abgestimmten Musterrichtlinie berücksichtigt (siehe Ziffer 5.4.4). Die Höhe der Pauschalen für die Kontrollgeräte wurde von einer Arbeitsgruppe der Branche ermittelt und berechnet. Die Höhe des Branchenvorschlags wurde anschließend mit den Ländern und dem Bund abgestimmt. Dort wurde der von der Gruppe ermittelte Betrag von 317 Euro akzeptiert.

Die Kontrolle des Deutschlandtickets soll möglichst flächendeckend erfolgen. Die Verkehrsverbände haben den Verkehrsunternehmen zur Herstellung der Kontrollierbarkeit umfassende Unterstützung angeboten.

7.8 *Wie ist bei der Kontrolle von Papierfahrtscheinen mit Kinder und Jugendlichen umzugehen?

Bei als Papierticket ausgegebenen Deutschlandtickets ist nach Nummer 2 der bundesweiten Tarifbestimmungen grundsätzlich zusätzlich zum Fahrtschein ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei der Kontrolle vorzuzeigen. Da Kinder und Jugendliche bis zum 16. Lebensjahr gesetzlich nicht zum Besitz eines Lichtbildausweises verpflichtet sind, werden die Verkehrsunternehmen gebeten, einen Schülerschein oder ein vergleichbares Dokument (mit Lichtbild und Namen) zur Identifikation der Person im Rahmen der Kontrolle als ausreichend anzuerkennen. Ein entsprechender Beschluss ist dazu von Bund und Länder getroffen worden.

8 Onlineportal zur Kalkulation und Antragsstellung

Um die Prozesse beim Deutschlandticket im Vergleich zum 9-Euro-Ticket und ÖPNV-Rettungsschirm zu vereinfachen und zu beschleunigen, wurde ein Onlineportal und ein zentrales Kalkulationsschema erstellt. Damit erfolgt eine bessere Strukturierung und Beschleunigung des Prozesses. Insoweit wurden die aus den vergangenen Ausgleichsprozessen gewonnenen Erfahrungen genutzt, um ein effizienteres Verfahren zu gestalten.

Das Onlineportal ist eine spezielle Entwicklung für den Freistaat und wird schrittweise weiterentwickelt und angepasst. Die Erfahrungen und Rückmeldungen der Nahverkehrsbranche in Bayern fließen bei der künftigen Entwicklung ein, um eine praxiserleichternde Umsetzung zu ermöglichen.

8.1 *Wie ist die Adresse des Onlineportals und wo kann ich mich anmelden?

Die Adresse ist: <https://dtby.intraplan.de>. Eine Neuregistrierung ist seit dem 17.07.2023 wieder möglich.

Gibt es eine Mailadresse für Hilfestellungen und Support?

Die E-Mail-Adresse des Supports lautet: support_dtby@intraplan.de:

8.2 *Muss ein Ausgleichsantrag für 2023 eingereicht werden?

Ja, der Ausgleichsantrag 2023 ist verpflichtend von jedem Verkehrsunternehmen / Erlösverantwortlichen einzureichen, das/der das Deutschlandticket anerkennt. Ein entsprechender Antrag bzw. eine Erklärung ist auch dann einzureichen, wenn die Einnahmen aus dem Deutschlandticket die sich nach der Richtlinie ergebenden Sollerlöse übersteigen.

Der Antrag auf eine zweite Abschlagszahlung für die Monate September bis Dezember 2023 hingegen ist nicht verpflichtend.

8.3 *Welche Fristen gelten für die Antragsstellung 2023?

Der Ausgleichsantrag 2023 muss von den Verkehrsunternehmen grundsätzlich bis 14.08.2023 über das DTBY-Portal eingereicht werden. Diesem kann ein Antrag auf eine zweite Abschlagszahlung beigelegt werden.

Die Aufgabenträger müssen den Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistung bis 30.09.2023 über das DTBY-Portal einreichen.

Eine Fristverlängerung um 14 Tage kann über das DTBY-Portal beantragt werden, sowohl von Verkehrsunternehmen für die Antragsfrist am 14.08.2023 als auch von Aufgabenträgern für die Antragsfrist am 30.09.2023. Der Aufgabenträger kann die Frist für Verkehrsunternehmen auf Antrag auch weiter verlängern, wenn die rechtzeitige Prüfung beim Aufgabenträger und seine fristgerechte Antragseinreichung sichergestellt ist.

8.4 *Kann ein Antrag auf zweite Abschlagszahlung gestellt werden, wenn keine erste Abschlagszahlung beantragt und ausgezahlt wurde?

Ja, dies ist mit den im DTBY-Portal hinterlegten Dokumenten möglich. Falls keine erste Abschlagszahlung beantragt wurde, wird mit der zweiten Abschlagszahlung die Ausgleichssumme für den kompletten Zeitraum von Mai bis Dezember 2023 ausgezahlt.

8.5 *Wie soll die Prüfung der Unterlagen auf Seiten der Aufgabenträger ablaufen?

Die Ausgleichsanträge 2023 und die beigelegten Nachweise sind entsprechend dem üblichen Verfahren bei Ausgleichsmaßnahmen für Tarifmaßnahmen in allgemeinen Vorschriften oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen von den Aufgabenträgern zu prüfen.

Die Anträge auf eine zweite Abschlagszahlung sollten von den Aufgabenträgern auf Plausibilität geprüft werden, um eine möglichst kurzfristige Auszahlung an die Verkehrsunternehmen gewährleisten zu können.

8.6 *Können die Aufgabenträger die Daten der Verkehrsunternehmen zur Prüfung einsehen?

Ja. Die Ausgleichsleistungen werden auf Grundlage der jeweiligen allgemeinen Vorschriften bzw. Regelungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDAs) ausgezahlt. Zur Prüfung der Antragsunterlagen der Verkehrsunternehmen müssen die Aufgabenträger alle eingereichten Unterlagen vollumfänglich einsehen können.

8.7 *Wie ist vorzugehen, wenn ein Aufgabenträger Bruttoverträge hat, somit also selbst erlösverantwortlich ist?

Bei Bruttoverträgen ist der Ausgleichsantrag 2023 (und ggf. der Antrag auf eine zweite Abschlagszahlung) vom Aufgabenträger (= Erlösverantwortlichen) zu stellen.

8.8 *Welche Nachweise müssen eingereicht werden? Und werden Nachweismuster im DTBY-Portal bereitgestellt?

Dies richtet sich nach der jeweiligen allgemeinen Vorschrift bzw. ÖDAs und ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Aus diesem Grund können im DTBY-Portal keine Muster für Nachweise oder Eigenerklärungen bereitgestellt werden.

8.9 *Wird man über neue Nachrichten im Portal (z.B. Korrekturanforderungen) per Mail informiert oder ist dafür jeweils ein Login erforderlich?

Sollten neue Informationen, Anträge oder Korrekturanforderungen vorliegen, wird automatisch eine E-Mail durch das DTBY-Portal an die Betroffenen verschickt.

8.10 Kann eine Person als Ansprechpartner für zwei Verkehrsunternehmen eingetragen werden?

Ja, dies ist möglich.

8.11 Müssen zwei „verwandte“ Unternehmen (Tochtergesellschaft etc.) bei dem gleichen Aufgabenträger doppelt hinterlegt werden oder genügt ein Unternehmen?

Es bedarf der Angabe zweier Unternehmen, die als eigene / getrennte Absender die Anträge stellen.

8.12 Warum muss innerhalb eines Aufgabenträgers eine Unterscheidung in Teilnetze und Tarif erfolgen? Warum genügt nicht einfach eine aggregierte Meldung je Aufgabenträger?

Die Aufteilung der Teilnetze soll sich an den bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und - bei eigenwirtschaftlichen Verkehren - an den jeweiligen Tarifen orientieren, um eine klare Zuordnung zu ermöglichen und Doppelbeantragungen zu vermeiden. Ob Zusammenfassungen möglich sind, ist mit dem Aufgabenträger vor Ort abzustimmen. Die Bezeichnung der Netze muss vor allem für die Kommunikation zwischen Unternehmen und Aufgabenträger sowie zur Nachvollziehbarkeit der Anträge eindeutig sein.

8.13 Muss immer der Betriebsführer den Antrag stellen? Wie gehen Sie bei unterjährigen Betriebsführerwechseln vor?

Der Antrag muss immer von dem Erlösverantwortlichen gestellt werden. Bei unterjährigen Wechsel der Betriebsführer muss vom "alten" Betriebsführer für die Zeit bis zum Wechsel und für die Zeit danach von dem "neuen" Betriebsführer ein Antrag gestellt werden.

8.14 Wenn Delegationsvereinbarungen zwischen zwei oder mehreren Aufgabenträgern bestehen, muss dann nur den zuständigen Aufgabenträger oder alle Aufgabenträger bei der Antragsstellung benannt werden?

Hier genügt der gemäß der Delegationsvereinbarung festgelegte federführende Aufgabenträger.

8.15 Was ist, wenn sich ein Verkehrsunternehmen mit unterschiedlichen Benutzerantrag-IDs doppelt in das Portal eingetragen hat?

Bei diesen Fällen bitten direkt an die Supportadresse unter support_dtby@intraplan.de wenden, um dies zu korrigieren.

8.16 *Werden im Kalkulationsschema die verkauften Stückzahlen je Tarifraum oder je VU eingetragen?

Im Kalkulationsschema sind die (zugewiesenen) Soll- und Ist-Erlöse je Tarif und (Teil-)Netz einzutragen.

8.17 *Welche Parameter werden neben dem Soll- zu Ist-Abgleich der Erlöse im Kalkulationsschema berücksichtigt?

Im Kalkulationsschema sind Felder zur Eingabe der Erlöse aus Fahrgeldsurrogaten (Allgemeine Vorschriften, Verkehrsverträge, SGB IX, Sonstige) vorhanden. Falls das Verkehrsunternehmen Angaben zur Betriebsleistungsänderung, eingesparten Provisionen (ohne Deutschlandticket) sowie der Vertriebsumstellungs- und/oder Kontrollgerätepauschale machen möchte, sind entsprechende Tabellenblätter zur Berechnung vorgesehen.

8.18 *Gibt es für Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Linien im Verbund fahren, wieder ein vereinfachtes Kalkulationsschema? Sind die von den Verbänden mitgeteilten Werte aus einem Master-Schema zwingend zu verwenden oder sind eigene Abschätzungen zulässig?

Für die Antragstellung 2023 und die zweiten Abschlagszahlungen wird es wieder die Möglichkeit zur vereinfachten Eintragung für die Verkehrsunternehmen bzw. Erlösverantwortlichen für die von den Verbänden mitgeteilten Einnahmewerte geben (sog. Master-Schema). Die von den Verbänden mitgeteilten Daten bezüglich der Verbundtarife sind für die Verkehrsunternehmen zwingend zu verwenden.

8.19 *Wie ist vorzugehen, wenn keine Aufteilung der Erlöse in die einzelnen Fahrkartensortimente möglich ist, sondern nur Gesamteinnahmen ermittelt werden können?

Die Eintragungsmöglichkeit einer Gesamtsumme bei den Einnahmen wird möglich sein.

8.20 *Wie werden bereits im April verkaufte Deutschlandtickets (Vorverkauf) berücksichtigt?

Diese sind den Erlösen im Mai zuzurechnen.

8.21 *Wie ist vorzugehen, wenn Schüler zum neuen Schuljahr auf Deutschlandtickets umgestellt werden?

In diesen Fällen sind die entsprechenden Mindereinnahmen für die künftige Zeit zu prognostizieren. Der Antrag muss aber entsprechend der bundesweit abgestimmten Vorgaben die Daten für die Zeit vom 1.05. bis 31.12.2023 enthalten.

Wir bitten dies in der Bemerkung entsprechend zu erläutern.

8.22 *Wie ist damit umzugehen, wenn die Anzahl der in 2019 verkauften Schülermonatskarten höher war als die in 2023? Durch Hochrechnung der Einnahmen 2019 auf 2023 wird der Sollwert höher als er eigentlich sein sollte, weil nicht berücksichtigt wird, dass sich die Anzahl der Monatskarten reduziert hat.

Hierzu läuft noch eine Abstimmung auf Bund-Länder-Ebene, um eine bundesweit einheitliche und verbindliche Auslegung der Richtlinie zu gewährleisten. Diese Abstimmung ist noch nicht abgeschlossen.

8.23 *Welche Ist-Zahlen müssen im Kalkulationsschema angegeben werden, wenn keine D-Tickets vertrieben werden (können)?

Im Kalkulationsschema sind die Ist-Zahlen des Vertriebs aus allen Tarifsegmenten (Deutschlandtickets, Einzelfahrkarten etc.) anzugeben. Wenn keine Tarifierlöse aus dem Deutschlandticket vorliegen, ist bei den Ist-Erlösen aus dem Deutschlandticket eine „Null“ einzutragen. Es ist jedoch zu bedenken, dass Erlöse aus dem Verkauf von Deutschlandtickets auch über Einnahmeaufteilungsverfahren zugeschrieben werden, auch wenn man selbst keine Deutschlandtickets verkauft. Diese Erlöse wären ebenfalls anzugeben.

8.24 *Wie ist vorzugehen, wenn bis zur Einreichung des Ausgleichsantrags keine Ist-Zahlen für Mai/Juni vorliegen?

Soweit möglich sind Ist-Daten anzugeben. Sollten diese zum Zeitpunkt der Antragsstellung noch nicht vorliegen, müssen eigene Prognosen angestellt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Prognose so genau wie möglich berechnet wird, um die Gefahr von Unter- bzw. Überzahlungen zu verringern.

8.25 *Wie wird mit Linien umgegangen, die zwischen 2019 und 2023 neu hinzugekommen sind?

Im Tabellenblatt Betriebsleistungsänderung kann das Angebotsvolumen 2019 und 2023 angegeben werden, um daraus die Leistungsänderung und den Betriebsleistungsfaktor zur Berücksichtigung von Änderungen des Verkehrsangebots zu berechnen.

8.26 *Erfolgen weitere Informationen zur Berechnung des Betriebsleistungs- und Mehrverkehrsfaktors sowie zur Kontrollgeräte- und Vertriebsumstellungspauschale?

Im Kalkulationsschema sind die durch die Richtlinie vorgegebene Ausgleichsfaktoren abgebildet. Verschiedene konkrete Auslegungsfragen sind derzeit noch auf Bund-Länder-Ebene in Klärung, um eine bundesweit einheitliche Anwendung der Richtlinie zu gewährleisten. Dazu werden zeitnah weiteren Informationen bereitgestellt.

9 Evaluation

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV wurde damit beauftragt, die notwendigen Maßnahmen für die Evaluation des Deutschlandtickets zu ergreifen.

10 Ermäßigtes Deutschlandticket (Ermäßigungsticket)

10.1 Ab wann gibt es das Ermäßigungsticket?

Das ermäßigte Deutschlandticket soll für die Auszubildenden ab 1. September 2023, für die Studierenden zum Wintersemester 2023/2024 erhältlich sein. Das Ermäßigungsticket kann als günstigere Variante des Deutschlandtickets ebenfalls bundesweit genutzt werden.

10.2 Was kostet das Ermäßigungsticket?

Der Preis für das Ermäßigungsticket liegt 20 Euro unter dem regulären Deutschlandticket und beläuft sich folglich zum Start im Jahr 2023 auf 29 Euro pro Monat.

10.3 *Für wen gilt das Ermäßigungsticket?

Es sind folgende Gruppen berechtigt:

Als **Auszubildende** werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz 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 / -fachs Schule 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 bzw. Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (i. V. m. Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften bzw. Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).
- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LlbG).

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

Wenn eine Anmeldung an einer Berufsschule im Freistaat Bayern besteht, dann gehören zu den berechtigten Personen auch Schülerinnen und Schüler im Berufsvorbereitungsjahr, Berufsgrundschuljahr sowie in Klassen der Berufsintegration wie DK-BS, BIK, BIKV, BIKV/s, BIKV/k, BIK/V).

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

Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen wie Mittelschulen, Realschulen und Gymnasium sowie an einigen weiteren Schulen, insbesondere Fachoberschulen, Berufsoberschulen und Wirtschaftsschulen haben derzeit keinen Anspruch auf das Ermäßigungsticket.

Als **Studierende** werden definiert:

- Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2,3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG)
- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Sätze 1-3 BayHIG.
- 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 (z. B. Studierende i. S. d. Art. 17 Abs. 1 Satz 2 Gesetz über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

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

Maßgeblich für den Erwerb ist, dass der Studienort in Bayern liegt.

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

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht in Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch bayerische Kommunen.
- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

Als **Freiwilligendienstleistende** gelten

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz über den Bundesfreiwilligendienst und

- Freiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (Freiwilliges soziales Jahr / Freiwilliges ökologisches Jahr, etc.)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz **oder** Dienstort in Bayern.

10.4 Ist auch das Ermäßigungsticket monatlich kündbar?

Das Ermäßigungsticket ist ein vergünstigtes Deutschlandticket. Es ist wie das Deutschlandticket monatlich kündbar und digital.

10.5 *Wird der Solidarbetrag bei Semestertickets berücksichtigt?

Solidarisch finanzierte Semestertickets sind ein wichtiger Beitrag für viele Studierenden zur Nutzung des klimafreundlichen ÖPNV und sollen erhalten bleiben. Daher wird der geleistete Solidarbeitrag beim Erwerb des Ermäßigungstickets angerechnet. Hierzu wird der Preis des Ermäßigungstickets jeweils um ein Sechstel des Preises des gezahlten semesterweisen Beitrags für das Solidaricket reduziert. In die Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket muss der gesamte Preis für das Deutschlandticket, inklusive des entsprechenden Anteils des Solidarbeitrags eingebracht werden.

10.6 *Umfasst die bisherige Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets auch das Ermäßigungsticket und ist daher eine Änderung der Allgemeinen Vorschrift für die Ausgleichsgewährung des Ermäßigungstickets auch dann zum 1. September 2023 möglich, wenn dies nach dem 1. September 2023 erlassen wird?

Das Ermäßigungsticket ist ein Unterprodukt des Deutschlandtickets, ähnlich wie das Jobticket oder die Anrechnung des Solidarbeitrags bei den Studierenden. Das Ermäßigungsticket ist somit ein Deutschlandticket und umfasst dessen gesamtes Mobilitätsangebot; es wird lediglich an bestimmte Berechtigungsgruppen zu einem gesonderten (ermäßigten Preis) ausgegeben.

Die bestehende Verpflichtung des Deutschlandtickets in Allgemeinen Vorschriften oder öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erfasst daher bis zum Ende der Geltung der bisherigen Verpflichtungen (meist bis zum 31. Dezember 2023) auch die Anerkennung für das Ermäßigungsticket. Daher kann die ergänzende Ausgleichsregelung für das Ermäßigungsticket mit Wirkung zum 1. September 2023 auch zu einem späteren Zeitpunkt erlassen werden.

Das Jobticket und auch das „Anrechnungsticket-Studierende“ sind zweifelsfrei von der Anwendungsvorgabe im Regionalisierungsgesetzes erfasst. Dies spricht dafür, dass auch weitere Unterformen des Deutschlandtickets, wie das bayerische Ermäßigungsticket erfasst sind. Schließlich ist auch dieses eine Unterform des Deutschlandtickets (s. o.). Insbesondere, da es sich nur im Preis vom bisherigen Deutschlandticket unterscheidet und wie ein Deutschlandticket in der Einnahmeaufteilung zu werten ist. Dies deckt sich auch mit den Regelungen in § 9 Abs. 1 Sätze 3 und 5 des Regionalisierungsgesetzes. Die Vorgabe zur Tarifanerkennung in Satz 3 korrespondiert mit den von den Ländern bzw. Aufgabenträgern zu regelnden Ausgleich nach Satz 5. Die bayerische Richtlinie zur Umsetzung des Deutschlandtickets enthält hierbei auch das Ermäßigungsticket und definiert dieses als Bestandteil des Deutschlandtickets. Die Tarifgenehmigungsfiktion in Satz 3 erstreckt sich auf die von den Ländern nach Satz 5 definierte Form des Deutschlandtickets, in Bayern mit Ermäßigungsticket.

Der Ausgleich selbst kann aber aus formalen Gründen erst geleistet werden, sobald die entsprechende Änderung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der Erlass der Allgemeinen Vorschrift umgesetzt wurde. Die Möglichkeit der Umsetzung allein in einem

öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder einer allgemeinen Vorschrift stehen hier nebeneinander. Vor Ort ist die jeweils passende Umsetzungsform zu wählen.

Für eine breite und verlässliche Umsetzung im Interesse der jungen Menschen vor Ort, ist eine Umsetzung möglichst bereits vor dem Start am 1. September anzustreben.

Durch den Erlass einer Änderungs-Allgemeinverfügung statt einem Neuerlass werden auch mögliche Komplikationen bei der Gültigkeit der Regelungen vermieden. Daher ist die Änderungsverfügung im Regelfall einem Neuerlass vorzuziehen.

10.7 Sind weitere Ermäßigungstickets in Bayern geplant?

Die Entwicklung des Deutschlandtickets wird im Jahr 2024 bundesweit intensiv evaluiert. Abhängig von den weiteren Entwicklungen und die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die bestehenden tariflichen Angebote wird der Bedarf an potentiellen weiteren tariflichen Maßnahmen beobachtet und abgestimmt.

10.8 *Ist für das Ermäßigungsticket eine Tarifgenehmigung erforderlich?

Siehe oben unter 3.: Auch für das Ermäßigungsticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende ist eine reine Tarifanzeige ausreichend. Die reine Tarifanzeige ist erforderlich, da durch das Ermäßigungsticket die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket, etwa im Bereich des Nachweisverfahrens, ergänzt werden.

10.9 *Wie wird das Ermäßigungsticket finanziert und sind Abschlagszahlungen vorgesehen?

Die tariflichen Mindereinnahmen des Ermäßigungstickets gegenüber dem Deutschlandticket werden vom Freistaat Bayern getragen. Die Beantragung des Ausgleichs und der Abschlagszahlungen erfolgt monatlich durch eine gesonderte Aufstellung im Rahmen der Beantragung des Ausgleichs beim Deutschlandticket. Der Ausgleich kann jeweils zum 15. des auf die Gültigkeit des Tickets folgenden Monats im DTBY-Portal beantragt werden.

10.10*Wie ist der Ausgleich für das Ermäßigungsticket umsatzsteuerrechtlich zu behandeln?

Hinsichtlich der steuerrechtlichen Einordnung der Leistungen des Freistaats für das bayerische Ermäßigungsticket kann mitgeteilt werden, dass aus hiesiger Sicht auf der Basis des beigefügten Förderrichtlinienentwurfs und der Anlage dazu der Ausgleich der 20 € je verkauftem Ermäßigungsticket durch den Freistaat Bayern an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV ein Entgelt von dritter Seite i.S.v. Abschnitt 10.2 Absatz 3 ff. Umsatzsteuer-Anwendungserlass (UStAE) darstellt. Das Ermäßigungsticket ausgebende Unternehmen, welches als Ausgleich für die Ermäßigung 20 Euro aus öffentlichen Mitteln erhält, hat im Ergebnis die Umsatzsteuer aus den vollen 49 Euro abzuführen.

10.11 *Kann der Ausgleich für das Ermäßigungsticket von einem Unternehmen auch gebündelt bei einem Liniennetz beantragt werden?

Da der Ausgleich für das Ermäßigungsticket vor Verteilung in die jeweilige Einnahmeaufteilung ansetzt, ist auch eine gebündelte Beantragung des Ausgleichs für das gesamte Unternehmen bei einem Liniennetz bei einem Aufgabenträger möglich. Wichtig ist, dass dies im Vorfeld vom Unternehmen mit den Aufgabenträgern abgestimmt wird.

10.12*Wie kann das Ermäßigungsticket gekauft werden und wie erfolgt die Berechtigungsprüfung?

Auf der Webseite zum Ermäßigungsticket unter www.bahnland-bayern.de/ermaessigungsticket werden mit den dort hinterlegten FAQ für die berechtigten Gruppen der Auszubildenden, Freiwilligendienstleistenden und Studierenden die Prozesse zum Kauf des Ermäßigungstickets beschrieben und die Dokumente für die Berechtigungsprüfung wie das einheitliche Nachweisformular und die Liste über die Bildungseinrichtungen zum Download zur Verfügung gestellt.

10.13*Muss ein bestehendes Deutschlandticket gekündigt werden, wenn eine bezugsberechtigte Person das Ermäßigungsticket erwerben möchte?

Ein Wechsel vom Deutschlandticket zum Ermäßigungsticket, soweit beim gleichen Verkehrsunternehmen bezogen, kann vom Verkehrsunternehmen angeboten werden. Hier richten die Verkehrsunternehmen die Prozesse selber ein. Wird ein Wechsel im Bezug von einem zum anderen Verkehrsunternehmen vollzogen, weil das Verkehrsunternehmen, bei dem das Deutschlandticket bislang bezogen worden ist, das Ermäßigungsticket nicht anbietet, sind die Kündigungsfristen gemäß den Tarifbestimmungen beim Deutschlandticket zu beachten.