

Amtsblatt

Regierung von Niederbayern



Nr. 21 Sonderausgabe

Montag, 29. Dezember 2025

65. Jahrgang

Inhaltsübersicht

Bußgeldverfahrensrecht – Elektronische Bußgeldaktenführung ab 1. Januar 2026

Anordnung der Regierung von Niederbayern zur elektronischen Bußgeldaktenführung, Az. RNB-1113.1-2-3	269
--	-----

Kommunalverwaltung

Aufhebungssatzung	271
6. Satzung zur Änderung der Unternehmenssatzung für das Kommunalunternehmen Abfallwirtschaft Donau-Wald, Anstalt des öffentlichen Rechts des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Donau-Wald vom 11. Dezember 2025	271
6. Satzung zur Änderung der Unternehmenssatzung für das „BBG Donau-Wald KU – Kommunalunternehmen für die Behandlung von Bioabfall und Grüngut“ Anstalt des öffentlichen Rechts des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Donau-Wald vom 11. Dezember 2025	272
Satzung (allgemeine Vorschrift (aV)) des Landkreises Landshut, vertreten durch Herrn Landrat Peter Dreier, Josef-Neumeier-Allee 1, 84051 Essenbach, über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG	273
Allgemeinverfügung (Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007) des Landkreises Landshut über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zum 1. Januar 2026 als Höchsttarif.....	277

Bußgeldverfahrensrecht – Elektronische Bußgeldaktenführung ab 1. Januar 2026

Anordnung der Regierung von Niederbayern zur elektronischen Bußgeldaktenführung, Az. RNB-1113.1-2-3

I.

Gem. § 12 Abs. 2 Satz 1 der Bayerischen Digitalverordnung (BayDiV) werden abweichend von § 110a Abs. 1 Satz 1 und 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) Bußgeldakten der nachfolgenden einzelnen Verwaltungsbehörden und -stellen in Papierform angelegt sowie von anderer Stelle ab dem 1. Januar 2026 bis einschließlich 31. Dezember 2026 übermittelte elektronische Akten in Papierform geführt oder weitergeführt:

1. Verfahren des Marktes Bad Abbach,
2. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Aiterhofen,
3. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Altfraunhofen,
4. Verfahren des Schulverbands Altfraunhofen-Baierbach,
5. Verfahren des Kommunalunternehmens der Gemeinde Altfraunhofen,
6. Verfahren der Gemeinde Bad Füssing,
7. Verfahren der Gemeinde Bernried,
8. Verfahren des Marktes Bodenmais,
9. Verfahren der Gemeinde Böbrach,
10. Verfahren der Gemeinde Drachselsried,
11. Verfahren des Zweckverbands Abwasserbeseitigung Zellental, Drachselsried,
12. Verfahren des Marktes Essenbach,
13. Verfahren des Marktes Frontenhausen,
14. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Furth,
15. Verfahren des Schulverbands Furth,
16. Verfahren des FuKeE - Kommunalunternehmen der Gemeinde Furth,
17. Verfahren des KU Obersüßbach - Kommunalunternehmen der Gemeinde Obersüßbach,
18. Verfahren des KUWei - Kommunalunternehmen der Gemeinde Weihmichl,
19. Verfahren der Stadt Geiselhöring,
20. Verfahren der Stadt Bad Griesbach i. Rottal,
21. Verfahren der Stadt Eggenfelden,
22. Verfahren des Marktes Geisenhausen,
23. Verfahren der Stadt Grafenau,
24. Verfahren des Zweckverbands Sport und Erholung Grafenau,
25. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Ihrlerstein,
26. Verfahren des Schulverbands Ihrlerstein-Essing,
27. Verfahren der Stadt Kelheim,
28. Verfahren der Gemeinde Laberweinting,
29. Verfahren der Gemeinde Leiblfing,
30. Verfahren der Stadt Mainburg,
31. Verfahren des Marktes Mallersdorf-Pfaffenberg,
32. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Massing,
33. Verfahren der Gemeinde Mauth,
34. Verfahren der Gemeinde Mitterskirchen,
35. Verfahren des Schulverbands Niederwinkling-Mariaposching,
36. Verfahren des Marktes Pilsting,
37. Verfahren der Gemeinde Postmünster,

-
- 38. Verfahren des Marktes Reisbach,
 - 39. Verfahren des Marktes Rohr i.NB,
 - 40. Verfahren des KMR-Kommunalunternehmen des Marktes Rohr i.NB,
 - 41. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Rotthalmünster,
 - 42. Verfahren der Gemeinde Saldenburg,
 - 43. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Schwarzach,
 - 44. Verfahren des Schulverbands Schwarzach,
 - 45. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Siegenburg,
 - 46. Verfahren der Stadt Simbach a. Inn,
 - 47. Verfahren der Gemeinde Sonnen,
 - 48. Verfahren der Gemeinde Steinach,
 - 49. Verfahren der Verwaltungsgemeinschaft Tittling,
 - 50. Verfahren des Schulverbands Tittling,
 - 51. Verfahren der Gemeinde Wiesenfelden,
 - 52. Verfahren des Marktes Windorf,
 - 53. Verfahren der Gemeinde Wittibreut,
 - 54. Verfahren der Stadt Zwiesel.

Landshut, 29. Dezember 2025
REGIERUNG VON NIEDERBAYERN

Rainer Haselbeck
Regierungspräsident

Kommunalverwaltung

Aufgrund § 8a Abs. 1 PBefG, Art. 7 Abs. 1 und Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG erlässt der Zweckverband Landshuter Verkehrsverbund (LAVV) als Zusammenschluss der zuständigen Behörden nach VO (EG) Nr. 1370/2007 nachstehende

Aufhebungssatzung

gem. Art. 8 BayÖPNVG, Art. 9 und 23 BayGO, Art. 17 LKrO und Art. 22 Abs. 2 KommZG.

§ 1 Aufhebung der Satzung

Die Satzung „Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs (Höchsttarif) im Landshuter Verkehrsverbund“, ausgefertigt am 20. Dezember 2023 sowie die Satzung „Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs (Höchsttarif) im Landshuter Verkehrsverbund“, ausgefertigt am 6. Dezember 2022, wird zum 31. Dezember 2025 aufgehoben.

§ 2 Geltung für Verfahren über endgültigen Ausgleichsbeitrag

Die Abwicklung des in § 4 der Satzung „Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs (Höchsttarif) im Landshuter Verkehrsverbund“ 2023 bezeichneten Verfahrens über die Gewährung von den in § 3 der Satzung bezeichneten Ausgleichsleistungen wird auch nach dem Zeitpunkt der Aufhebung auf Grundlage der Satzung „Allgemeine Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs (Höchsttarif) im Landshuter Verkehrsverbund“ in der Fassung vom 20. Dezember 2023 zu Ende geführt.

§ 3 Inkrafttreten und Veröffentlichung

- (1) Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.
- (2) Die Satzung wird im Amtsblatt der Regierung von Niederbayern veröffentlicht.

Landshut, 4. Dezember 2025
ZWECKVERBAND LANDSHUTER VERKEHRSVERBUND (LAVV)

Peter Dreier
Landrat
Verbandsvorsitzender

6. Satzung zur Änderung der Unternehmenssatzung für das Kommunalunternehmen Abfallwirtschaft Donau-Wald, Anstalt des öffentlichen Rechts des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Donau-Wald vom 11. Dezember 2025

Aufgrund Art. 89 Abs. 3 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in Verbindung mit Art. 40 Abs. 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit in Bayern (KommZG) wird die Unternehmenssatzung für das Kommunalunternehmen Abfallwirtschaft Donau-Wald, Anstalt des öffentlichen Rechts (AKU Donau-Wald) vom 20. Juni 2007 (RABI. NB 07 S. 71) in der Fassung der 5. Änderungssatzung zur Unternehmenssatzung vom 26. Juni 2020 (RABI. NB 20 S. 100) durch den Zweckverband Abfallwirtschaft Donau-Wald wie folgt geändert:

§ 1**In § 7 wird folgender neuer Absatz 6 a) eingefügt:**

„(6a)¹Bei dringendem und unaufschiebbarem Bedürfnis können Beschlüsse des Verwaltungsrates im schriftlichen oder elektronischen Verfahren gefasst werden, wenn kein Verwaltungsratsmitglied diesem Verfahren widerspricht. ²Das Ergebnis ist in der nächsten Sitzung bekanntzugeben.“

§ 2**Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Regierung von Niederbayern in Kraft.

Außernzell, 11. Dezember 2025
ZAW DONAU-WALD

Raimund Kneidinger
Landrat
Verbandsvorsitzender

**6. Satzung zur Änderung der Unternehmenssatzung
für das „BBG Donau-Wald KU – Kommunalunternehmen
für die Behandlung von Bioabfall und Grüngut“ Anstalt des öffentlichen Rechts
des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Donau-Wald
vom 11. Dezember 2025**

Aufgrund Art. 89 Abs. 3 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in Verbindung mit Art. 40 Abs. 1 des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit in Bayern (KommZG) wird die Unternehmenssatzung für das BBG Donau-Wald KU - Kommunalunternehmen für die Behandlung von Bioabfall und Grüngut, Anstalt des öffentlichen Rechts des Zweckverbandes Abfallwirtschaft Donau-Wald vom 14. Oktober 2011 (RABI. NB 11 S. 154) in der Fassung der 5. Änderungssatzung zur Unternehmenssatzung vom 31. Juli 2025 (RABI. NB 13 S. 194) durch den Zweckverband Abfallwirtschaft Donau-Wald wie folgt geändert:

§ 1**In § 7 wird folgender neuer Absatz 6 a) eingefügt:**

„(6a)¹Bei dringendem und unaufschiebbarem Bedürfnis können Beschlüsse des Verwaltungsrates im schriftlichen oder elektronischen Verfahren gefasst werden, wenn kein Verwaltungsratsmitglied diesem Verfahren widerspricht. ²Das Ergebnis ist in der nächsten Sitzung bekanntzugeben.“

§ 2
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Regierung von Niederbayern in Kraft.

Außernzell, 11. Dezember 2025
ZAW DONAU-WALD

Raimund Kneidinger
Landrat
Verbandsvorsitzender

**Satzung (allgemeine Vorschrift (aV)) des Landkreises Landshut,
vertreten durch Herrn Landrat Peter Dreier, Josef-Neumeier-Allee 1, 84051 Essenbach,
über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif
im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG**

Präambel

Die Landkreise Garmisch-Partenkirchen, Landshut und Mühldorf sowie die kreisfreie Stadt Landshut haben beschlossen, dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) beizutreten. Hierdurch können alle Fahrgäste im Erweiterungsgebiet vom attraktiven MVV-Gemeinschaftstarif, einheitlichen Fahrgastinformationen, digitalen Vertrieb und abgestimmten Verkehrsangeboten profitieren. Die Beitrittsbeschlüsse der Landkreise wurden Anfang 2025 gefasst und durch die Gesellschafterversammlung des MVV bestätigt. Das Verbundgebiet des MVV erstreckt sich nunmehr auf insgesamt 18 Landkreise und kreisfreie Städte. Die Verbundraumerweiterung wird durch das Förderprogramm zur Schaffung flächendeckender Verbundstrukturen durch den Freistaat Bayern finanziell gefördert.

Um die europarechtskonforme Finanzierung der Mindereinnahmen und der verbundbeitragsbedingten notwendigen Investitionen sicherzustellen, die durch die Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif und den Verbundbeitritt entstehen, erlässt der Landkreis Landshut für sein Zuständigkeitsgebiet und im Rahmen seiner sachlichen Zuständigkeit diese allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung als Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt über die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH).

**§ 1
Rechtsgrundlagen**

- (1) Als rechtliche Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen erlässt der Landkreis Landshut in seiner Funktion als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gem. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG und gem. Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG als zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 in seinem sachlichen und räumlichen Zuständigkeitsbereich gem. § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG i.V.m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine allgemeine Vorschrift über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarifs als Höchsttarif für alle Fahrgäste.
- (2) Diese allgemeine Vorschrift ergeht als Satzung gem. Art. 17 Landkreisordnung (LKrO).

**§ 2
Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

- (1) ¹Der MVV-Gemeinschaftstarif wird in seiner jeweils geltenden Fassung im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gem. Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG auf dem Gebiet des Landkreises Landshut als Höchsttarif für alle Fahrgäste i.S.d. Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 lit. e) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) festgesetzt. ²Die mit der Tarifanwendung und Anerkennung einhergehende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst im Einzelnen:
 - a) Beförderung von Personen zum MVV-Gemeinschaftstarif
 - b) Vertrieb und Anerkennung des Tarifsortiments im MVV (**Anlage 1**) sowie Durchführung von Maßnahmen im Bereich Verbundmarketing/Fahrgastinformation (Tarifzonenplan, Fahrpläne, Preisblatt, Informationen zum Schwarzfahren an Haltestellen und im Fahrzeug) und Verbundwerbung (Vorhaltung und Bestückung einer Plakatfläche für Verbundwerbung im Fahrzeug) nach Vorgaben des MVV
 - c) Beschaffung und Betrieb der erforderlichen Vertriebsanlagen/-infrastruktur (**Anlage 2**) gem. MVV-Vorgaben
- (2) ¹Der sachliche und geografische Geltungsbereich dieser Satzung ist das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Landshut in Bezug auf Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV. ²Das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Landshut umfasst sein geografisches Gebiet – einschließlich der aus dem Verbundgebiet ausbrechenden Verkehre, auf denen der MVV-Tarif Anwendung findet – unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden.

§ 3 Gegenstand, Art und Umfang der Ausgleichsleistung

- (1) ¹Für die spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie dem hierfür erforderlichen Verbundbeitritt i.S.d. § 2 Abs. 1 erwachsen, gewährt der **Landkreis Landshut** den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen. ²Diese sind begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs der VO 1370/2007. ³Als negative und positive Auswirkungen der Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs werden folgende Ausgleichspositionen berücksichtigt:
1. Ausgleich für tarifliche Mindereinnahmen sowie Fahrgeldersatzeinnahmen abzüglich Mehrverkehre (Vergleich Mit- und Ohne-Fall) (**Anlage 3**)
 2. Investitionskostenzuschüsse des Landkreises in Form von Zuwendungen im Sinne von § 44 Bayerische Haushaltsoordnung (BayHO) für verbundbeitrittsbedingt notwendige Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur nach Maßgabe von Förderprogrammen des Freistaates Bayern für Fördergegenstände nach **Anlage 2**
 3. Anrechnung von verbundbeitrittsbedingt verminderter Vertriebs-/Marketingaufwendungen des Verkehrsunternehmens
- (2) ¹Zur Finanzierung des Ausgleichs nach Abs. 1 stellt der Landkreis einen jährlichen Höchstbetrag zur Verfügung, dessen Gesamthöhe sich aus der **Anlage 3** ergibt und in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Haushaltssmitteln und etwaig gewährten Landesmitteln steht. ²Der Landkreis Landshut geht davon aus, dass der Höchstbetrag ausreicht, um den Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich für die spezifischen Nachteile aus der Einhaltung der Tarifpflicht zu gewähren und die finanzielle Nachhaltigkeit der Erbringung der Verkehrsleistung im Sinne von Art. 2a Abs. 2 b) VO 1370/2007 zu sichern. ³Sollte sich während der Geltungszeit dieser Satzung zeigen, dass der Höchstbetrag hierfür nicht ausreicht, wird der Landkreis Landshut geeignete Maßnahmen (bspw. Anpassung der Satzung oder des Höchstbetrags) prüfen, wie er der vorgenannten Zielsetzung gerecht werden kann.
- (3) Die objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, die operative Abwicklung der Ausreichung der Ausgleichsleistungen, die Führung von Nachweisen durch die Verkehrsunternehmen und die Rückforderung von Ausgleichleistungen unter Einbindung der MVV GmbH richten sich nach der **Anlage 3**.

§ 4 Zuwendungsempfänger und Bewilligungsvoraussetzungen

- (1) Den Verkehrsunternehmen im Linienverkehr im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) werden Ausgleichsleistungen gewährt, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:
1. Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie Durchführung von Maßnahmen im Bereich Verbundmarketing/Fahrgastinformation (Tarifzonenplan, Fahrpläne, Preisblatt, Informationen zum Schwarzfahren an Haltestellen und im Fahrzeug) und Verbundwerbung (Vorhaltung und Bestückung einer Plakatfläche für Verbundwerbung im Fahrzeug) nach Vorgaben des MVV,
 2. Einhaltung der Vorgaben des jeweils geltenden Nahverkehrsplans des Landkreises Landshut nach Maßgabe der erteilten Liniengenehmigung,
 3. Beitritt zum MVV-Kooperationsvertrag und Teilnahme an der MVV-Einnahmenaufteilung nach den Regelungen des MVV-Kooperationsvertrages und seinen Anlagen und
 4. die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach § 2 Abs. 1 ist nicht bereits durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag i.S.v. Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 abgedeckt und die Mindereinnahmen werden nicht von der jeweiligen zuständigen Behörde aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausgeglichen.
- (2) ¹Im Falle der Übertragung der personenbeförderungsrechtlichen Betriebsführung nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG ist nur der Betriebsführer anspruchsberechtigt. ²Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen ist jeder Mitinhaber in Höhe seines Anteils an den Einnahmen auf der jeweiligen Linie anspruchsberechtigt, wenn nicht die Betriebsführung auf ein anderes Verkehrsunternehmen übertragen wurde.

§ 5 Ausgleichsverfahren

- (1) ¹Das Ausgleichsverfahren erfolgt im Rahmen von unterjährigen Abschlagszahlungen im Abrechnungsjahr (Kalenderjahr) und einer Spitzabrechnung im auf das Abrechnungsjahr folgenden Jahr nach Maßgabe von **Anlage 3**, sobald die notwendigen Daten vorliegen. ²Die Abschlagszahlungen und die Spitzabrechnung erfolgen durch die MVV GmbH im Rahmen der jeweiligen Monats- bzw. Jahresabrechnungen.
- (2) ¹Die beitrtsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen der Verkehrsunternehmen werden im Rahmen der Spitzabrechnung berücksichtigt. ²Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die in einem Abrechnungsjahr beitrtsbedingt ersparten Vertriebsaufwendungen bis zum 31.01. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Kalenderjahres an die MVV GmbH zu melden.
- (3) Im Rahmen der Abschlagszahlungen ggf. überzahlte Beträge sind nach der Spitzabrechnung von den Verkehrsunternehmen innerhalb der in der Mitteilung über die Spitzabrechnung festgelegten Zahlungsfrist zurückzugewähren.

§ 6 Überkompensationsverbot/Verfahren zur Überkompensationsprüfung

- (1) ¹Der Ausgleich darf zu keiner Überkompensation des Verkehrsunternehmens bei der Erfüllung der gegenständlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bezogen auf die Einhaltung der Tarifpflicht gem. § 2 Abs. 1 führen. ²Für die Ermittlung, ob eine Überkompensation eingetreten ist oder nicht, ist der Anhang der VO 1370/2007 zu beachten.
- (2) ¹Zum Nachweis der Nicht-Überkompensation haben die Verkehrsunternehmen bis zum 30.06. des auf das Abrechnungsjahr folgenden Jahres eine unternehmensindividuelle Aufstellung über die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts aus der Erfüllung der Tarifpflicht im MVV-Gemeinschaftstarif der MVV GmbH vorzulegen. ²Die Richtigkeit der Aufstellung muss durch einen Wirtschaftsprüfer bescheinigt sein. ³Verkehrsunternehmen, die auf Basis mehrerer Verkehrsverträge im MVV tätig sind, können den Nachweis auch verkehrsvertragsspezifisch erbringen.
- (3) ¹Für die Ergebnisrechnung sind folgende Grundsätze zu beachten:
 1. Die Ergebnisrechnung besteht aus einer unternehmensindividuellen Ausweisung des finanziellen Nettoeffekts, der aus der vorliegenden allgemeinen Vorschrift resultiert.
 2. Zum finanziellen Nettoeffekt zählen gem. Anhang zur VO (EG) 1370/2007 alle Auswirkungen auf Kosten und Einnahmen. Die Auswirkungen auf die Einnahmen bestehen mindestens in der Gegenüberstellung der Differenz der Netto-Einnahmen von „Mit-Fall“ und „Ohne-Fall“ im Sinne von **Anlage 3**. Den Unternehmen steht frei, weitergehende Auswirkungen auf die Einnahmen nachzuweisen. Zu den Auswirkungen auf die Kosten gehören nachweisbare und nachgewiesene rein tarifinduzierte Kosten, die objektiv erforderlich sind und nicht von der jeweiligen zuständigen Behörde aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags veranlasst und ausgeglichen werden. Die Beträge sind netto (ohne Umsatzsteuer) auszuweisen.
 3. Investitionskostenzuschüsse des Landkreises Landshut im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 2 sind in voller Höhe anschaffungskostenmindernd in Bezug auf die jeweiligen Wirtschaftsgüter/Anlagen anzusetzen. Die Abschreibungsdauer der bezuschussten Wirtschaftsgüter/Anlagen richtet sich nach den jeweils gültigen AfA-Tabellen des Bundesfinanzministeriums.
 4. Gegenüberzustellen sind die nach dieser allgemeinen Vorschrift gewährten Ausgleichsleistungen.
 5. Die beitrtsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen sind gesondert auszuweisen.²Die MVV GmbH kann konkretisierende Vorgaben für die Erstellung der Ergebnisrechnung machen und erläuternde Hinweise gegenüber den Verkehrsunternehmen geben.
- (4) ¹Im Falle einer Überschreitung des nach Maßgabe von Absatz 1 höchstzulässigen Ausgleichsbeitrags hat das betroffene Verkehrsunternehmen den Betrag der Überschreitung zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Verzinsung ab dem Eintritt der Überkompensation zurückzuzahlen. ²Gleiches gilt, wenn die Ergebnisrechnung im Sinne von Absatz 2 nicht fristgerecht vorgelegt wird. ³Die Höhe der Verzinsung richtet sich nach der jeweils aktuellen Mitteilung der EU-Kommission über die aktuellen bei Beihilfe-Rückforderungen angewandten Zinssätze.

§ 7 Anreiz

¹Das Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift gibt den Verkehrsunternehmen einen Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung und der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität i.S.d. Ziff. 7 Anhang zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. ²Die qualitativen Vorgaben für die Verkehrsunternehmen ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan, öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sowie ggf. erlassenen Vorabbekanntmachungen des Landkreises Landshut. ³Da die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift (aV) beschränkt sind auf den Ausgleich der spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Anerkennung und Anwendung des MVV-Gemeinschaftstarifs sowie dem hierfür erforderlichen Verbundbeitritt i.S.d. § 2 Abs. 1 erwachsen, tragen die Verkehrsunternehmen weiterhin das Marktrisiko. ⁴Daraus resultiert ein Anreiz, die Wirtschaftlichkeit des jeweiligen Unternehmens stetig zu steigern.

§ 8 Zweck des Ausgleichs

¹Die Ausgleichsleistungen werden im Interesse und zur Förderung des ÖPNV geleistet und stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit einzelnen Beförderungsleistungen. ²Förderziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV. ³Die Ausgleichsleistungen unterliegen als echte nicht steuerbare Zuschüsse nicht der Umsatzsteuer. ⁴Die Zahlungen werden daher netto (ohne Umsatzsteuer) geleistet. ⁵Sind von den Verkehrsunternehmen Umsatzsteuerbeträge rückwirkend zu entrichten (durch Änderung der rechtlichen Beurteilung z. B. im Rahmen einer steuerlichen Betriebsprüfung), erhöht sich der Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen nicht. ⁶Dies gilt ebenso für durch die nachträgliche Zahlung entstehenden steuerlichen Nebenleistungen im Sinne des § 3 Abs. 4 Abgabenordnung. ⁷Der Landkreis Landshut wird eine nachteilige Änderung der umsatzsteuerlichen Behandlung der Ausgleichsleistungen zum Anlass nehmen, die Angemessenheit der Pflichten der Verkehrsunternehmen zu überprüfen.

§ 9 Berichtspflichten

¹Der Landkreis Landshut ist über die auf Grundlage dieser Satzung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gem. Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. ²Sofern 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 Satzung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. ³Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Satzung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

§ 10 Fortschreibung

¹Der Landrat des Landkreises Landshut ist ermächtigt, diese Satzung einschließlich ihrer Anlagen im Hinblick auf Verfahrensregelungen (nur Fristen und Termine) und Nachweisführung (nur konkretisierende Vorgaben und Hinweise zur Aufstellung zum Nachweis der Nichtüberkompensation) nach § 5 und § 6 abzuändern und fortzuentwickeln. ²Änderungen werden den Verkehrsunternehmen unverzüglich mitgeteilt.

§ 11 Inkrafttreten

- (1) Die Satzung tritt gem. Art. 20 Abs. 1 LKrO eine Woche nach ihrer Bekanntmachung mit Wirkung zum 1. Januar 2026 in Kraft.
- (2) ¹Die Satzung tritt am 31. Dezember 2030 außer Kraft. ²Sie kann verlängert, geändert oder aufgehoben werden. ³Der Landkreis Landshut wird – ggf. gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern

im MVV – bis zum 30. Dezember 2030 über eine Nachfolgeregelung befinden bzw. die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um auch nach dem 31. Dezember 2030 eine nachhaltige Erbringung der Verkehrsleistung durch die Verkehrsunternehmen unter Geltung des MVV-Gemeinschaftstarifs sicherzustellen.

Landshut, 17. Dezember 2025
LANDKREIS LANDSHUT

Peter Dreier
Landrat

Anlagenübersicht

Anlage 1:

Vorgaben zu Vertrieb und Anerkennung des Tarifsortiments im MVV
(abzurufen unter: <https://www.mvv-muenchen.de/tarif>)

Anlage 2:

Verbundbeitrittsbedingte Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur – Fördergegenstände

Anlage 3:

Vorgaben für die Ausgleichsberechnung und das Ausgleichsverfahren

Allgemeinverfügung

**(Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007)
des Landkreises Landshut über die Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV
für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende zum 1. Januar 2026 als Höchsttarif**

Hintergrund

Die Gremien der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV GmbH) haben beschlossen, dass zum 1. August 2020 im Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende eingeführte 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket ab dem 1. August 2023 als Höchsttarif fortzuführen. Ausgangspunkt der Überlegungen für dieses neue Angebot war den Schülern und Auszubildenden ein preisgünstiges Angebot anzubieten, um zum einen diese Zielgruppe frühzeitig an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) heranzuführen und zum anderen die Umwelt in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu entlasten.

Zum 10. Dezember 2023 sind der Landkreis Miesbach, der Landkreis Rosenheim, die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie der Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen mit dem südlichen Landkreisteil dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund beigetreten, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 10. Dezember 2023 in diesen Landkreisen und Landkreisteil sowie der kreisfreien Stadt Rosenheim den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wurde zum 10. Dezember 2023 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Zum 1. Januar 2025 sind der Landkreis Landsberg und der Landkreis Weilheim-Schongau mit den lokalen Aufgabenträgern Penzberg, Schongau und Weilheim i. OB dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund beigetreten, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 1. Januar 2025 in diesen Landkreisen den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wurde zum 1. Januar 2025 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

Zum 1. Januar 2026 treten der Landkreis Garmisch-Partenkirchen, der Landkreis Landshut, der Landkreis Mühldorf am Inn und die kreisfreie Stadt Landshut mit den lokalen Aufgabenträgern der Stadt Mühldorf, dem Markt Garmisch-Partenkirchen, dem Markt Mittenwald, der Gemeinde Krün und der Gemeinde Wallgau dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund bei, so dass der MVV-Gemeinschaftstarif ab dem 1. Januar 2026 in diesen Landkreisen den Höchsttarif darstellt. Als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes wird zum 1. Januar 2026 das 365-Euro-Ticket MVV mit verbundweiter Gültigkeit als Jahresticket auch in diesen Geltungsbereichen eingeführt.

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

Um die europarechtskonforme Finanzierung der Mindereinnahmen im MVV-Gemeinschaftstarif wie bisher sicherzustellen, werden als Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen von den Aufgabenträgern im MVV für ihr jeweiliges Zuständigkeitsgebiet jeweils eine Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007¹ in Form einer Allgemeinverfügung erlassen.

Die operative Abwicklung, die Berechnung des Ausgleichsbetrages und die Durchführung des Finanztransfers gegenüber den Verkehrsunternehmen im MVV erfolgt über die MVV GmbH auf Basis der „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“, die als **Anlage 2** Bestandteil dieser Allgemeinverfügung ist und von der Gesellschafterversammlung der MVV GmbH am 12. Mai 2020 beschlossen und am 16. September 2022, am 23. November 2023, am 6. Dezember 2024, am 25. Juni 2025 sowie am 24. November 2025 fortgeschrieben wurde.

Auf der Grundlage von § 8a Abs. 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und Art. 8 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) erlässt der Landkreis Landshut die nachstehende Allgemeinverfügung, durch die die Festsetzung des 365-Euro-Tickets MVV für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende als Teil des MVV-Gemeinschaftstarifes eingeführt wird:

Allgemeinverfügung:

1. Das 365-Euro-Ticket MVV gem. **Anlage 1** wird im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gem. Art. 1 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG **zum 1. Januar 2026 bis zum 30. Juni 2027** als Höchsttarif für alle Auszubildenden im Sinne der Definition der bezugsberechtigten Personen des 365-Euro-Ticket MVV in **Anlage 1** (im Folgenden Auszubildende genannt) im Sinne von Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 festgesetzt. Die hiermit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst die Beförderung von Auszubildenden im MVV-Gemeinschaftstarif. Der sachliche und geografische Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung ist das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Landshut in Bezug auf Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV, für die der MVV-Gemeinschaftstarif nach Einführung des 365-Euro-Ticket MVV Anwendung findet. Das Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Landshut umfasst sein geografisches Gebiet sowie die Linienabschnitte außerhalb seines Gebiets, für die dem Landkreis Landshut durch Zweckvereinbarung von Nachbaraufgabenträgern die Zuständigkeit übertragen wurde, nicht jedoch die Linienabschnitte auf seinem Gebiet, für die der Landkreis Landshut die Zuständigkeit durch Zweckvereinbarung auf benachbarte Aufgabenträger übertragen hat.
2. Verkehrsunternehmen, die im geografischen Geltungsbereich des MVV-Gemeinschaftstarifs Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen und den Höchsttarif anwenden, haben ab dem 1. Januar 2026 einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die spezifischen finanziellen Nachteile, die den Verkehrsunternehmen aus der Festsetzung des 365-Euro-Ticket MVV als Höchsttarif erwachsen. Der Anspruch auf Ausgleichsleistungen ist auf die spezifischen finanziellen Nachteile der 365-Euro-Tickets MVV begrenzt, die bis einschließlich zum 1. Juli 2026 durch die Verkehrsunternehmen verkauft werden. Die Höhe der Ausgleichsleistungen richtet sich nach der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH (**Anlage 2**) in der jeweils gültigen Fassung. Die Ausgleichsleistung je Verkehrsunternehmen ist auf den Betrag beschränkt, der dem finanziellen Nettoeffekt im Sinne von Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) 1370/2007 aufgrund der Einhaltung der Tarifpflicht nach Ziffer 1 entspricht.

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).

3. Die Höhe der Ausgleichsleistung darf den finanziellen Nettoeffekt der Summe aller positiven und negativen Auswirkungen der Erfüllung der gegenständlichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens bezogen auf die Einhaltung der Tarifpflicht gem. Ziffer 1 nicht übersteigen. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, jährlich einen Nachweis darüber zu führen, dass die empfangenen Ausgleichsleistungen zu keiner Übercompensation im Sinne von Art. 4 und Art. 6 Abs.1 in Verbindung mit dem Anhang der VO (EG) 1370/2007 geführt haben. Das Verfahren zur Nachweisführung richtet sich nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie „365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH in der jeweils gültigen Fassung (**Anlage 2**).
4. Die Aufgabenträger im MVV (der Freistaat Bayern, die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Landshut, die kreisfreie Stadt Rosenheim sowie die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau) stellen gemeinsam zur Finanzierung des Ausgleichs nach Ziffer 2 aller Allgemeinverfügungen einen Gesamtausgleichsbetrag zur Verfügung, der entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) fortgeschrieben wird und in Abhängigkeit von etwaigen Verbundraumerweiterungen steht; Details sind der **Anlage 2** zu entnehmen. Die Landeshauptstadt München, die kreisfreie Stadt Landshut, die kreisfreie Stadt Rosenheim, die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau stellen hiervon insgesamt einen anteiligen Finanzierungsbetrag in Höhe von einem Drittel an der Gesamtfinanzierung (Fortschreibung entsprechend **Anlage 2**) zur Verfügung. Die Verteilung dieses Betrages auf die Landeshauptstadt München und die Landkreise erfolgt nach Maßgabe der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**). Der Landkreis Landshut geht davon aus, dass der Gesamtausgleichsbetrag ausreicht, um den Verkehrsunternehmen einen angemessenen Ausgleich für die spezifischen Nachteile im MVV aus der Einhaltung der Tarifpflicht zu gewähren und die finanzielle Nachhaltigkeit der Erbringung der Verkehrsleistung im Sinne von Art. 2a Abs. 2 b) VO (EG) 1370/2007 zu sichern. Sollte sich während der Geltungszeit dieser Allgemeinverfügung zeigen, dass der Gesamtausgleichsbetrag hierfür nicht ausreicht, wird der Landkreis Landshut gemeinsam mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV geeignete Maßnahmen (beispielsweise eine Anpassung der Allgemeinverfügung oder des Gesamtausgleichsbetrags) prüfen, wie er der vorgenannten Zielsetzung gerecht werden kann. Gleches gilt entsprechend bei einer Verbundraumerweiterung des MVV während der Geltungszeit dieser Allgemeinverfügung. In diesem Fall wird der Landkreis Landshut gemeinsam mit den übrigen Aufgabenträgern im MVV darauf hinwirken, dass auch neu hinzutretende Aufgabenträger eine gleichlautende Allgemeinverfügung erlassen und dass die „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“ fortgeschrieben wird.
5. Die objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistung berechnet wird, die operative Abwicklung der Ausreichung der Ausgleichsleistungen, die Führung von Nachweisen durch die Verkehrsunternehmen und die Rückforderung von Ausgleichleistungen unter Einbindung der MVV GmbH richten sich nach der „Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV“ der MVV GmbH (**Anlage 2**).
6. Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Amtsblatt des Landkreises Landshut bekanntgegeben (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz). Die Verpflichtung nach Ziffer 1 tritt zum 1. Januar 2026 in Kraft.
7. Diese Allgemeinverfügung tritt am 30. Juni 2027 außer Kraft. Sie kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder aufgehoben werden.
8. Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Allgemeinverfügung:

Anlage 1:

Die jeweils gültigen Beförderungs- und Tarifbestimmungen des MVV
(abrufbar unter <https://www.mvv-muenchen.de/tarif>)

Anlage 2:

Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV
(abrufbar unter <https://www.mvv-muenchen.de/av>)

Fortschreibungen und Änderungen an der **Anlage 2** werden als Änderung dieser Allgemeinverfügung nach Art. 41 Abs. 4 BayVwVfG öffentlich bekannt gegeben.

Gründe:

Der Freistaat Bayern, der Stadtrat der Landeshauptstadt München, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Landshut, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Rosenheim sowie die Kreistage der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau haben der Einführung und Fortführung des 365-Euro-Ticket MVV zugestimmt. Da die Umsetzung dieses neuen Angebotes nach den Prognosen der MVV GmbH, zu kalkulatorischen Mindereinnahmen von bis zu 36,60 Millionen Euro bis zum 30. Juni 2027 (Fortschreibung entsprechend **Anlage 2**) führen kann und somit nicht ohne Ausgleichsleistungen möglich ist (vgl. § 8a Abs. 1 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)), haben der Freistaat Bayern, der Stadtrat der Landeshauptstadt München, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Landshut, der Stadtrat der kreisfreien Stadt Rosenheim sowie die Kreistage der Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Dachau, Ebersberg, Erding, Freising, Fürstenfeldbruck, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, München, Rosenheim, Starnberg und Weilheim-Schongau beschlossen, den betroffenen Verkehrsunternehmen hierfür ab dem 1. Januar 2026 einen wirtschaftlichen Ausgleich bis zu einer Höhe von 36,60 Millionen Euro bis zum voraussichtlichen Ende des 365-Euro-Tickets MVV am 30. Juni 2027 zu gewähren. Der Betrag von 36,60 Millionen Euro kann entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) fortgeschrieben werden. Die Höhe des jeweils aktuellen Gesamtausgleichsbeitrages ergibt sich aus der jeweils aktuellen Finanzierungsrichtlinie.

Nach derzeitigem Stand soll das 365-Euro-Ticket MVV zum 30. Juni 2027 enden. Da es sich bei diesem Ticket um ein Jahresticket mit zwölf-monatiger Geltungsdauer ab Erwerb handelt, wird den Verkehrsunternehmen ein Ausgleich für verkaufte 365-Euro-Tickets MVV bis zum einschließlich 1. Juli 2026 gewährt. Hierdurch wird sichergestellt, dass die in dem Zeitraum vom 1. Juli 2026 bis zum 30. Juni 2027 noch geltenden 365-Euro-Tickets MVV entsprechend dieser Allgemeinverfügung als anzuwendender und anzuerkennender Höchsttarif ausgeglichen werden können. Der Ausgleich dieser auslaufenden 365-Euro-Tickets MVV wird entsprechend der Finanzierungsrichtlinie 365-Euro-Ticket MVV (**Anlage 2**) für die Restlaufzeit insgesamt bereits im Jahr 2026 gewährt werden.

Als rechtliche Grundlage für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen an die Verbundverkehrsunternehmen im MVV erlässt der Landkreis Landshut in seiner Funktion als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV gem. Art. 8 Abs. 1 BayÖPNVG und gem. Art. 8 Abs. 2 BayÖPNVG zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) 1370/2007 in seinem sachlichen und räumlichen Zuständigkeitsbereich gem. Art. 8a Abs. 2 i.V.m. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Allgemeine Vorschrift in Form einer Allgemeinverfügung über die Festsetzung des MVV-Gemeinschaftstarif als Höchsttarif für alle Auszubildenden. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung geht über die in Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 BayÖPNVG enthaltene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung hinaus und im Rahmen des Ausgleichsverfahrens wird eine Doppelfinanzierung aufgrund Ausgleichsleistungen nach Art. 24 BayÖPNVG und nach dieser Allgemeinverfügung vermieden.

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgericht in Regensburg, Haidplatz 1, 93047 Regensburg.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht Regensburg in 93047 Regensburg, Haidplatz 1, 93047 Regensburg, örtlich zuständig.

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

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

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

Landshut, 17. Dezember 2025
LANDKREIS LANDSHUT

Peter Dreier
Landrat

Anlage 2 AV VRE - Verbundbeitragsbedingte Investitionen in Vertriebsanlagen/-infrastruktur - Fördergegenstände

Fortschreibung der Eckpunkte zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern

Hier: Verbundintegrationsbedingte Investitionen

Stand 12. Juni 2023

Fördertatbestand	Beschreibung	aÖPNV / SPNV	Priorität (1-3)	Grundlage Förderung	Förderquote	Nebenbestimmungen
Vertriebseinrichtungen						
Bordrechner / Fahrscheindrucker in Bussen	In Bussen müssen Verbundtickets ausgegeben werden können. Bordrechner sind auch notwendig für Fahrgastinformation und Anbindung an DEFAS					
- Umrüstung / Softwareupdate	Softwareupdate für den Vertrieb des Verbundtarifs auf vorhandene moderne Fahrscheindrucker	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt RBL ist anzuwenden
- Neuanschaffung	Neuanschaffung von Bordrechnern/Fahrscheindruckern, wenn kein Gerät vorhanden ist oder kein Update bei veralteten Geräten möglich ist.	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Berücksichtigung eines pauschalen zuwendungsfähigen Kostenbetrags nach BayGVFG von 3.000,00 EUR pro Bordrechner. Hierfür erfolgt eine BayGVFG-Förderung in Höhe von 75%, das heißt 2.250,00 EUR pro Bordrechner. Eine (weitere) Kürzung des Kostenbetrags für nach BayGVFG nicht förderfähige Komponenten erfolgt nicht. Nach Berücksichtigung etwaiger FAG-Mittel (durch die Regierungen zu prüfen/veranlassen) wird dann aus VInt-Mitteln ein jeweils individueller Zuwendungsteilbetrag bis zum maximalen Fördersatz von 90% aufgestockt.	BayGVFG 75% (2.250,00 EUR psch.) + BayFAG 5% (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	Merkblatt RBL ist anzuwenden
- Unterhalt Bordrechner/Busdrucker	Laufende Unterhaltskosten für neue oder umgerüstete Bordrechner/Fahrscheindrucker in Bussen	aÖPNV	Teil der üblichen laufenden Kosten (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrscheinautomaten						
- Neuanschaffung	Automaten an Bahnhaltepunkten, die bisher nicht über Fahrkartenautomaten verfügen	SPNV	Nicht notwendig, da bislang offensichtlich auch kein Bedarf (3)	Nicht förderfähig	-	
- Ersatzbeschaffung	Ersatzbeschaffung von Automaten, wo eine Umrüstung nicht möglich ist	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Umrüstung best. Automaten	Umrüstung bestehender Automaten, insb. Nachrüstung eines 2. Druckermoduls im Fahrkartenautomaten zum Drucken von Streifenkarten. Aufgrund des Formats der Streifenkarte kann diese nicht mit dem normalen Fahrkartendrucker erzeugt werden	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt umgerüsteter Automaten / Ersatzbeschaffungen	Unterhaltskosten für neue Fahrscheinautomaten bis zum Ende der Vertragslaufzeit des jeweiligen Verkehrs durchführungsvertrags bzw. erhöhter Unterhaltsaufwand für umgerüstete Fahrscheinautomaten, z.B. weil ein 2. Fahrscheindrucker eingebaut und gewartet werden muss	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
Entwerter						
- Neuanschaffung Entwerter an SPNV-Haltestellen	Entwerter zur Entwertung von Fahrkarten, die nicht entwertet ausgegeben werden, z.B. Streifenkarten	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Umrüstung best. Entwerter an SPNV-Haltestellen	Umrüstung bzw. Instandsetzung ggf. historisch vorhandener Entwerter	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt der Entwerter im SPNV	Wartung und Unterhalt der neuen bzw. zusätzlichen Entwerter (über die Restvertragslaufzeit bzw. Konzessionslaufzeit)	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Neuanschaffung Entwerter an Bushaltestellen	Anschaffung von Entwertern an Bushaltestellen	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in den Bussen ausreichend (3)	Nicht förderfähig	-	

- Neuanschaffung Entwerter in Bussen	Anschaffung von Entwertern in Bussen. Alternativ Handstempel (nicht komplementär)	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in Bussen kann auch mittels Handstempel erfolgen (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
- Handstempel in Bussen	Als Alternative zur Anschaffung von Entwertern in Bussen werden Handstempel zur Entwertung der Fahrscheine durch den Fahrer angeschafft (nicht komplementär).	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Unterhalt der Entwerter in aÖPNV	Wartung und Unterhalt der neuen bzw. zusätzlichen Entwerter (über die Restvertragslaufzeit bzw. Konzessionslaufzeit)	aÖPNV	Entwertung von Fahrscheinen in Bussen kann auch mittels Handstempel erfolgen (2)	Nicht förderfähig	-	
Softwareanpassung der Vertriebssysteme	Anpassung Vertriebssoftwaresysteme					
- Anpassung Vertriebssoftware konventioneller Vertrieb	Anpassung Vertriebssoftwaresysteme der Verkehrsunternehmen für den konventionellen Vertrieb (Fahrerverkauf, Automaten)	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Softwareanpassung für personenbedienten Vertrieb an Verkaufsstellen im SPNV	Anpassung von Vertriebssoftware bei personenbedienten Verkaufsstellen an Haltestellen	SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Softwareanpassung Tarifprodukte-Hintergrundsysteme	Anpassungen im PV-Hintergrundsystem (Tarifdatenbank, Tarifmodul, Kontrolllogik). Anpassung der Hintergrundsysteme für Tarifprodukte (Produktverantwortlichen (PV) Hintergrundsystem) auf die erweiterte Zonenstruktur und Update des Tarifmoduls nach PKM, die für die Abbildung von Verkehrstarifen sowie für die Kontrolle und Ausgabe von elektronischen Tickets notwendig sind. Die Arbeiten kann beispielsweise die Verbundgesellschaft für alle Verbundverkehrsunternehmen durchführen.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
Kontrollinfrastruktur						
- Softwareanpassung Kontrollgeräte für Gästekarten bei den Bestands-VU	Anpassung der Software der Kontrollgeräte der Verbund-Verkehrsunternehmen, um Gästekarten-Chips auszulesen	aÖPNV	Notwendig für die Umsetzung der Gästekarte, aber nicht zwingend notwendig für den Verbundstart. Gästekarten sind touristische Angebote, die nicht gefördert werden (3)	Nicht förderfähig	-	
- Softwareanpassung Kontrollgeräte zur Püfung elektronischer Tickets	Anpassung der Software der Kontrollgeräte der Verkehrsunternehmen, um elektronische Tickets, Chipkarten und bspw. beim VGN auch den HOT auszulesen	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung (Bei MVV- und VGN-Erweiterung nur Differenz zu einer ggf. bereits geleisteten Pauschale beim D-Ticket)	90%	Merkblatt E-Ticketing (wird an dieser Stelle noch ergänzt mit Vorgaben im Zusammenhang mit dem D-Ticket zu Kontrollgeräten)
- Anschaffung Kontrollgeräte zur Püfung elektronischer Tickets	Kontrollgeräte, um elektronische Tickets, Chipkarten und bspw. beim VGN auch den HOT auszulesen	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung (Bei MVV- und VGN-Erweiterung nur Differenz zu einer ggf. bereits geleisteten Pauschale beim D-Ticket)	90%	Merkblatt E-Ticketing (wird an dieser Stelle noch ergänzt mit Vorgaben im Zusammenhang mit dem D-Ticket zu Kontrollgeräten)
- Laufende Softwarekosten Kontrollgeräte	Laufende Kosten für Kontrollsoftware (z.B. Lizenzgebühren)	aÖPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
E-Ticketing						
- Anschaffung und erstmalige Einrichtung eines E-Ticketing-Systems (Web, App)	Erstmalige Einführung eines E-Ticketing-Systs (App/WebShop) bei Verbunderweiterungen oder -neugründungen. Ausgenommen hiervon sind E-Ticketing-Systeme nach dem In-Out-Prinzip sowie E-Tarif-Systeme	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber zeitgemäß und wichtig für Akzeptanz des Verbands (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
- Einmalige Anpassung des E-Ticketing-Systems bei Verbunderweiterung (App, Web)	Einmalige Anpassung des E-Ticketing-Systems bei Verbunderweiterung (App/WebShop). Ausgenommen hiervon sind E-Ticketing-Systeme nach dem In-Out-Prinzip sowie E-Tarif-Systeme.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt des E-Ticketing-Systems (App, Web)	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines E-Ticketing-Systems (App/WebShop)	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
- Einrichtung neuer In-Out-Systeme	Einrichtung neuer In-Out-Systeme (z.B. Check-In-Check-Out) bei Verbundneugründungen. Ausgenommen außerdem sind E-Ticketing-Systeme App/WebShop sowie E-Tarif-Systeme.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	Merkblatt E-Ticketing

- Anschluss an bestehende In-Out-Systeme bei Verbunderweiterungen	Ausweitung bestehender In-Out-Systeme (z.B. Check-In-Check-Out) bestehender Verbünde bei Verbunderweiterungen, ausgenommen Ausgleich zusätzlicher Minderereinnahmen, beschränkt auf Investitionen, z.B. Softwareanpassung.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber zeitgemäß und wichtig für Akzeptanz des Verbunds (2)	Verbundintegrationsförderung	60%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt eines In-Out-Systems	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines In-Out-Systems (z.B. Check-In-Check-Out).	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	
- Einmalige Anpassung des E-Tarif-Systems bei Verbunderweiterung (parallel zu einem konventionellen Verbundtarif)	Einmalige Anpassung des E-Tarif-Systems bei Verbunderweiterung (parallel zu einem konventionellen Verbundtarif). Beispiel: In einer Stadt im Verbunderweiterungsgebiet gibt es ein E-Tarif-System, das beim Verbundbeitritt in das E-Tarif-System des Verbunds überführt werden muss, wofür Investitionskosten anfallen.	aÖPNV / SPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber wichtig für Akzeptanz des Verbunds (2)	Verbundintegrationsförderung	60%	Merkblatt E-Ticketing
- Laufender Unterhalt des E-Tarif-Systems	Laufende Unterhaltskosten (z.B. Softwarepflege) eines E-Tarif-Systems	aÖPNV / SPNV	Gehen in laufende Verbundaufwendungen über (3)	Nicht förderfähig	-	

Fahrgastinformation

RBL-Systeme	Bei bereits vorhandenem RBL-Hintergrundsystem eines VU bzw. durch Zusammenarbeit der VU im Erweiterungsgebiet muss eine Anbindung an das zentrale System des Verbunds erfolgen, z.B. durch Softwareupdates. Wenn Busse bislang noch nicht an ein Hintergrundsystem angebunden waren, muss die Einbindung in ein Verbundsystem bzw. DEFAS erfolgen.	aÖPNV	Zwingend notwendig, um Echtzeitdaten für Fahrgastinfo in DEFAS zur Verfügung zu stellen (1).	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	Merkblatt RBL ist anzuwenden
Softwareanpassungen						
- Anpassung an bestehende Softwarelösungen zur Fahrgastinformation	Anpassung an bestehende Softwarelösungen zur Fahrgastinformation allgemein	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Erweiterung GIS-Umgriff	GIS wird a) für die Georeferenzierung der einzelnen Linien und b) für die Kartendarstellung in der Fahrgastinfo auf das hinzukommende Gebiet der Neulandkreise erweitert (bisher werden hier nur Bestandslandkreise mit etwas weitergefasstem Umgriff abgebildet). Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Anpassung Kachelserver	Die Skripte für die Kachelgenerierung (für die Hintergrundkarten in Web- und App-Oberfläche) werden auf die neuen Gebiete erweitert . Ebenso die Anzeigeeinstellungen der Karte in Web- und App-Oberfläche (Zentrum, Default-Zoomstufe etc.). Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Tarifmatrix (Neuentwicklung)	Tarifmatrixkomponente z. B. zum Bestücken von Verkaufsautomaten aufgrund der Mehrstelligkeit, die Neuentwicklung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zum Vertrieb (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Anschluss an DEFAS-EMS/ICS	Anpassung Zugriffe Teilnetze. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zur Bereitstellung von Daten in DEFAS (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- DIVA4 Lizenzen für neue Mitarbeiter	Lizenzen der Fa. Mentz für die Fahrplanungs- und Publikationssoftware DIVA. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	-	
-- Hard- und Softwarekosten für Ersterfassung der Hst- und Fahrplandaten	Hardware zur mobilen Erfassung der Hst- und Fahrplandaten, z.B. Tablet, Hardware für zusätzliches Erfassungs-Personal, Softwareanpassungen für mobile Erfassung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	-	
-- Implementierung der Assetmanagementsoftware und der Daten	Zur dauerhaften Pflege der initial erfassten Daten der Barrierefreiheit --> Migration der Daten. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern für zuk. Planungen (3)	Nicht förderfähig	-	
-- Oberflächenanpassungen für alle elektronischen Auskunftsmedien	Anpassungen der Landkreislisten / Zuordnungen der Linien: Zeige-in-Karte-Menü, Website Liste Fahrplanänderung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Verbund-SprachSkill für barrierefreie Auskunft ergänzen	Einarbeitung neuer Anforderungen in der Sprachausgabe. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur (barrierefreien) Fahrgastinformation (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	

-- Einbindung von neuen Bedarfsverkehren in die el. Fahrgastinformation/ Schnittstellen und Oberflächenanpassung	Externe Bedarfsverkehre müssen per Schnittstelle in die bestehenden Web- und App-Oberflächen integriert werden. Hier kommen ggf. weitere Layout- und Anpassungsarbeiten auf die Entwicklung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Zwingend notwendig zur Fahrgastinformation und zur Bereitstellung von Daten in DEFAS (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	
-- Hardware für Teststellungen und Erfassung (Testserver)	Anschaffung von Hardware für Teststellungen und Erfassung. Die Kosten fallen i.d.R. beim Verbund an.	aÖPNV / SPNV	Notwendig zur Fahrgastinformation (2)	Verbundintegrationsförderung	90%	
Haltestelleneinrichtungen						
Fahrplanaushang	Aushang von Fahrplaninformation und Tarifinformation je Haltestelle.	aÖPNV/SPNV				
- Vitrinen im SPNV	Anschaffung zusätzlicher Informations-Vitrinen für Tarif- und Fahrplaninformation, wenn im Bestand keine (ausreichenden) Vitrinen vorhanden sind.	SPNV	Nicht notwendig, da bislang auch kein Bedarf, außerdem andere Informationswege (3)	Nicht förderfähig	-	
- Austausch der Fahrplanaushangkästen an Bushaltestellen	Passende Aushangfahrplankästen für Aushangfahrpläne im Verbund-Layout zur Verbesserung der Fahrgastinformation (z.B. durch größere Aushangfläche)	aÖPNV	Notwendig für Verbundstart (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	
Haltestellenmasten						
- Austausch der bestehenden Haltestellenmasten aus Günden eines einheitlichen (Verbund-)Haltestellendesign	Austausch bestehender Haltestellenmasten gegen Haltestellenmasten im einheitlichen Verbunddesign an Bushaltestellen, allein aus Gründen der optischen Einheitlichkeit	aÖPNV	Nicht zwingend für Verbundstart notwendig, der Verbundfahrplan kann auch an bestehenden Haltestellenmasten ausgehängt werden. Umstellung auf einheitliche Masten im Sinne der Fahrgäste sinnvoll für niedrige Zugangshürden. Kann durch die Aufgabenträger grds. Schritt für Schritt bei Neuvergaben umgesetzt werden (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
- Austausch der bestehenden Haltestellenmasten wg. Verbesserungen für Fahrgäste	Austausch bestehender Haltestellenmasten gegen Haltestellenmasten im einheitlichen Verbunddesign zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, z.B. durch bessere Fahrgastinformationsaushänge	aÖPNV	Nicht zwingend für Verbundstart notwendig, der Verbundfahrplan kann auch an bestehenden Haltestellenmasten ausgehängt werden. Umstellung auf einheitliche Masten im Sinne der Fahrgäste sinnvoll für niedrige Zugangshürden. Kann durch die Aufgabenträger grds. Schritt für Schritt bei Neuvergaben umgesetzt werden (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR)	BayGFVG 75% + BayFAG 5% (wenn Anwendbarkeit gegeben)	
- Verbundlogo als Aufkleber	Verbundlogo als Aufkleber auf bestehenden Haltestellenmasten (oder ggf. auch auf Fahrscheinautomaten).	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
DFI (dyn. Fahrgastinformationssysteme)		aÖPNV				

- Neuanschaffung von dyn. Fahrgastinformationssystemen	Neuanschaffung (anlässlich der Verbundintegration) von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für den Verbundstart, aber Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (2)	BayGVFG i.V.m. RZÖPNV // BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben, zuwendungsfähige Kosten > 100.000 EUR) // Verbundintegrationsförderung	BayGFVG 75% + BayFAG (wenn Anwendbarkeit gegeben) + Verbundintegration-Aufstockung auf 90% (der Gesamtkosten)	
- Umrüstung von dyn. Fahrgastinformationssystemen	- Umrüstung von dyn. Fahrgastinformationssystemen anlässlich der Verbundintegration	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	

Ausstattung Fahrzeuge						
Aushänge in den Fahrzeugen		aÖPNV				
Installation eines Fahrplan- und Tarifaushangs in bestehenden Fahrzeugen	Erstmalige Installation (kein Ersatz) von Fahrplanaushängen und Informationen zum Tarif, z.B. via DIN A3-Klapprahmen.	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart, aber sinnvoll für Fahrgastinformation (2)	Verbundintegrationsförderung	50%	
Installation von Werbetafeln in bestehenden Fahrzeugen	Anbringen Werbetafeln für den Verbund, z.B. via DIN A2-Klapprahmen	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern kontinuierliche Umsetzung mit Neuaus schreibungen (3)	Nicht förderfähig	-	
Elektronische Haltestellenansage in bestehenden Fahrzeugen	Nachrüstung einer elektronischen Einrichtung in Bussen zur autom. Ansage der nächsten Haltestelle	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Haltewunschtaster in bestehenden Fahrzeugen	Instalition von Haltewunschtastern in bestehenden Fahrzeugen.	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrzielanzeige		aÖPNV				
- Umrüstung Zielanzeigen auf vierstellige Liniennummern in bestehenden Fahrzeugen	Umrüstung der Zielanzeigen von bestehenden Fahrzeugen anlässlich der Verbundintegration. Beispiel: Derzeit können im VGN-Erweiterungsgebiet noch nicht alle Zielanzeigen auf den Bussen vierstellige Liniennummern abbilden. Das wird aufgrund der Verbundlogik notwendig	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Installation von LED-Anzeigen in bestehenden Fahrzeugen	Installation einer Anzeige von Liniennummer und Ziel als LED-Panel an der Front von Bussen	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
- Installation von Informationsbildschirmen in bestehenden Fahrzeugen	Installation von Informationsbildschirmen in Bussen. Beispiel: Linieninformationen vom Bordrechner werden im Fahrzeug auf Bildschirmen angezeigt	aÖPNV	Nicht zwingend notwendig für Verbundstart (3)	Nicht förderfähig	-	
Fahrzeugdesign						
-Verbundkennzeichnung (Aufkleber) an bestehenden Fahrzeugen	Kennzeichnung des Busses als Verbundverkehrsmittel (Front, rechte Seite und Heck gem. BO-Kraft), z.B. via Aufkleber, z.B. 4 Aufkleber je Fahrzeug	aÖPNV	Zwingend notwendig für Verbundstart (1)	Verbundintegrationsförderung	90%	
- Anpassung des Fahrzeugdesigns bestehender Fahrzeuge	Nachträgliche Umsetzung eines einheitlichen Fahrzeugdesigns im Rahmen des Verbunddesigns. Komplette Umgestaltung des Fahrzeugs anlässlich der Verbundintegration.	aÖPNV	Nicht notwendig für Verbundstart, sondern kontinuierliche Umsetzung mit Neuaus schreibungen (3)	Nicht förderfähig	-	

Sonstiges						
Rad routenplaner						
- Anpassungsarbeiten Rad routenplaner	Anpassung des Rad routenplaners anlässlich des erweiterten Verbundgebiets	aÖPNV / SPNV	Nicht notwendig (3)	Nicht förderfähig	-	
Tarifschulung						
- Tarifschulungs hefte	Druck von Tarifschulungs heften des Verbunds für die VU	aÖPNV	Kann ohne Printlösung umgesetzt werden (3)	Nicht förderfähig	-	
- Schulung von Personal	Schulung des Personals, z.B. von Verkehrsunternehmen für die neuen Verbundtarife	aÖPNV	Personalkosten, nicht förderfähig (3)	Nicht förderfähig	-	

Anlage 3: Vorgaben für die Ausgleichsberechnung und das Ausgleichsverfahren

I. Höchstbetrag

Der Kreis Landshut stellt als jährlichen Ausgleich einen **Höchstbetrag von EUR 550.000** zur Verfügung, der für die Folgejahre nach den folgenden Regeln fortgeschrieben wird:

II. Grundsätze der Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste ab 2027

(1) Die MVV GmbH ermittelt Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste im Rahmen des Verbundbeitritts stufenweise in folgenden Schritten:

- (a) Berechnung der **Nachher-Einnahmen** (brutto) nach dem aktuell gültigen DTV- und MVV-Tarif 2027 (**Mit-Fall**).
- (b) Wandlung von MVV-Tickets in Fahrscheine des jeweiligen **Haustarifs** bzw. des **DTV-Tarifs** oder des **LAVV-Tarifs**.
- (c) Berechnung der **Vorher-Einnahmen** (brutto) nach den **aktuell gültigen Haus-, DTV- und MVV-Tarifen 2027 bzw. dem LAVV-Tarif des Jahres 2025**, der mit der Tarifentwicklung des Deutschlandtarifs auf das Jahr 2027 fortgeschrieben wird (**Ohne-Fall**).
- (d) Berechnung der **Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste** (HDV) (brutto) aus dem **Delta Δ der Vorher- und Nachher-Einnahmen** auf der Erhebungslinie.

Die Ermittlung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HDV) erfolgt auf Basis der Einnahmen des Verkehrsunternehmens inklusive Ausgleichsleistungen auf Basis der allgemeinen Vorschriften zum 365-Euro-Ticket MVV und dem Deutschlandticket.

- (2) Bei der unter (1) beschriebenen Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste bleibt eine mögliche Veränderung der Fahrgastnachfrage in den Berechnungen unberücksichtigt, es ändern sich jedoch die Ticketstruktur und damit die Einnahmen. Eventuelle Fahrgastzuwächse durch die Verbundraumerweiterung gehen grundsätzlich, vorbehaltlich von Absatz 3, nicht in die Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste ein.
- (3) Die positiven finanziellen Effekte aufgrund von zu erwartenden Mehrverkehren durch die Verbundraumerweiterung werden pauschal in Höhe von 0,76 % bezogen auf die Gesamteinnahmen im Busverkehr des Landkreises Landshut (abzüglich der gemäß der

allgemeinen Vorschrift zum 365 €-Ticket gemeldeten Einnahmen für die Schulwegkostenträger) in Abzug gebracht.

- (4) Für die Berechnung des Einnahmenanspruchs der einzelnen Erhebungslinien wird das Verfahren zur Ermittlung der realen Ertragskraft verwendet. Das Grundprinzip dieses Verfahrens ist die Aufteilung des Fahrpreises oder der spezifischen Einnahmensätze je Fahrausweisart entsprechend dem Anteil der auf der Erhebungslinie zurückgelegten Strecke im Verhältnis zur Gesamtstrecke. Benutzt ein Fahrgäst für seine gesamte Wegstrecke mehrere Fahrausweise, so wird für die Erhebungslinie nur für jene Fahrausweise der Erlösanteil ermittelt, die ganz oder teilweise auf der Erhebungslinie genutzt werden.
- (5) Die so berechnete Ausgleichsleistung wird als Pauschalbetrag je Verkehrsunternehmen zum Zwecke der Bemessung der Abschlagszahlungen vorab für das nachfolgende Abrechnungsjahr festgelegt.
- (6) Datengrundlage dieser Berechnung wird die im Dezember 2026 beginnende und im Dezember 2027 endende Initialerhebung sein.
- (7) Die ermittelte Ausgleichshöhe wird je Aufgabenträger jährlich, frühestens ab dem Abrechnungsjahr 2027, gemäß dem Delta der Tarifentwicklung DTV zum MVV-Tarif mit folgender Formel fortgeschrieben:

$$HDTV_n = (DTV_{n-1(ohne)}(1 + \alpha_n) + MVV_{n-1(ohne)}(1 + \beta_n)) - (DTV_{n-1(mit)}(1 + \alpha_n) + MVV_{n-1(mit)}(1 + \beta_n))$$

mit:

HDTV_n: Ausgleichshöhe im Jahr n aufgrund der Harmonisierungs-/Durchtarifierungsverluste

α_n : Preisentwicklung DTV von Jahr n – 1 auf das Jahr n

β_n : Preisentwicklung MVV von Jahr n – 1 auf das Jahr n

DTV_{n-1(ohne)}: Einnahmen im DTV im Jahr n – 1 im Ohne – Fall (Szenario ohne Verbundbeitritt)

DTV_{n-1(mit)}: Einnahmen im DTV im Jahr n – 1 im Mit – Fall (Szenario mit Verbundbeitritt)

MVV_{n-1(ohne)}: Einnahmen im MVV im Jahr n – 1 im Ohne – Fall (Szenario ohne Verbundbeitritt)

MVV_{n-1(mit)}: Einnahmen im MVV im Jahr n – 1 im Mit – Fall (Szenario mit Verbundbeitritt)

III. Abschlagszahlungen

- (1) Die Verkehrsunternehmen erhalten unterjährig für das jeweilige Abrechnungsjahr Abschlagszahlungen nach Maßgabe der folgenden Absätze.
- (2) Die Höhe der Abschlagszahlungen für das Abrechnungsjahr 2026 wird auf Basis von Vertriebsdaten von der MVV GmbH prognostiziert und in den von den Verkehrsunternehmen zu unterzeichnenden Kooperationsverträgen

unternehmensindividuell festgelegt. Für die Abrechnungsjahre 2027 und 2028 werden diese Abschlagszahlungen nach Maßgabe Ziffer II, Nr. 7 fortgeschrieben.

- (3) Sobald die nach Maßgabe von Ziffer II neu berechnete Höhe der Abschlagszahlungen vorliegt, werden für das laufende Abrechnungsjahr 2028 die Abschlagszahlungen entsprechend angepasst.
- (4) Die MVV GmbH wird in den Monatsabrechnungen jeweils 1/12 des Ausgleichsbetrages an die Verkehrsunternehmen als Abschlag ausweisen. Die Auszahlung der Abschläge erfolgt in vier Quartalszahlungen in den Monaten Januar, April, Juli und Oktober für das jeweilige Quartal.

IV. Spitzabrechnung

- (1) Für das Abrechnungsjahr 2026 erfolgt keine Spitzabrechnung. Die Beträge der Abschlagszahlungen im Jahr 2026 ergeben in Summe die Ausgleichszahlungen für 2026.
- (2) Die Spitzabrechnung der Ausgleichszahlungen für 2027 und 2028 erfolgt auf Basis der Initialerhebung, die im Dezember 2026 starten und im Dezember 2027 enden wird. Die Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste werden dabei nach Maßgabe Ziffer II neu berechnet. Die Spitzabrechnung wird bezogen auf die Abschlagszahlungen durchgeführt. Ist der Abschlagsbetrag höher als die Spitzabrechnung, kann die Differenz mit der Abrechnung im Folgejahr verrechnet werden. Liegt die Spitzabrechnung über der Abschlagszahlung, erhält das Verkehrsunternehmen die noch fehlende Differenz zum Ausgleich der Mindereinnahmen.

Die Ermittlung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste erfolgt auf Basis der Einnahmen der Verkehrsunternehmen inklusive Ausgleichsleistungen auf Basis der allgemeinen Vorschriften zum 365-Euro-Ticket MVV und dem Deutschlandticket.

- (3) Die Spitzabrechnung erfolgt jeweils zum 31.12. eines laufenden Kalenderjahres für das vorangegangene Kalenderjahr.
- (4) Abweichend davon erfolgt die Spitzabrechnung für das Abrechnungsjahr 2027 erstmals bis spätestens zum 31.07.2028.
- (5) Im Rahmen der Spitzabrechnung werden die beitrittsbedingt verminderten Vertriebsaufwendungen in Abzug gebracht.