**Verordnung
des Sächsischen Staatsministeriums
für Infrastruktur und Landesentwicklung
zur Finanzierung des
Deutschlandticket-Ausgleichs 2025
(Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025 - DTFinVO2025)**

Vom 13. Mai 2025

Auf Grund

- des § 7 Absatz 2 Satz 2 des [Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen](#) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), der durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) neu gefasst worden ist, im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und dem Staatsministerium des Innern,
- des § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des [Sächsischen Verwaltungsorganisationsgesetzes](#) vom 25. November 2003 (SächsGVBl. S. 899)

verordnet das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung:

§ 1

Zweck der Ausgleichsleistungen, Rechtsgrundlage

(1) Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt der Freistaat Sachsen nach Maßgabe dieser Verordnung Ausgleichsleistungen.

(2) ¹Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Ausgleichsleistungen. ²Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr entscheidet aufgrund pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 der 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 vom 3.12.2007, S. 1), die durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

§ 2

Gegenstand der Ausgleichsleistungen

Die Ausgleichsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Sachsen, deren Einnahmen in den Monaten Januar bis Dezember 2025 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets im Vergleich zum Referenzzeitraum Januar bis Dezember 2019 zurückgegangen sind und deren Ausgaben nicht gedeckt werden können aus

1. Fahrgeldeinnahmen
2. Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Mai 2023 geregelt wurden und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffen, sowie
3. Ausgleichszahlungen nach allgemeinen Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

§ 3

Empfänger der Ausgleichsleistungen

Empfänger sind die Aufgabenträger und Zusammenschlüsse nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen.

§ 4

Voraussetzungen

¹Die erlösverantwortlichen Empfänger sind verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und gegebenenfalls diese Ansprüche

übersteigende Einnahmen im Rahmen der Einnahmenaufteilung abzugeben. ²Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Ausgleichsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen nach Maßgabe der Nummern 1 bis 8 der Anlage und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. ³Soweit die Empfänger nicht am Verfahren nach Satz 1 teilnehmen, verpflichten sie die von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen entsprechend.

§ 5

Art, Umfang und Höhe der Ausgleichsleistungen

- (1) Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- (2) Die Berechnung der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben richtet sich nach der Anlage.
- (3) Für das Jahr 2025 gewährte Abschlagszahlungen gemäß § 8 der [Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2024](#) vom 13. Juni 2024 (SächsGVBl. S. 564) werden auf den Ausgleich nach Absatz 1 angerechnet.

§ 6

Sonstige Bestimmungen

- (1) ¹Die Empfänger stellen sicher, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen nach § 4 eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. ²Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen. ³Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der positiven oder negativen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. ⁴Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.
- (2) ¹Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. ²Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des [Strafgesetzbuches](#) handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.
- (3) ¹Die Empfänger sind verpflichtet,
 1. bis zum 31. März 2027 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Anlage genannten Berechnungsmethode nachzuweisen,
 2. dem Nachweis nach Nummer 1 beizufügen
 - a) Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmemaufteilungen sowohl für die nach Nummer 2 der Anlage hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 3 der Anlage ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025,
 - b) eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 im Haustarif oder nach Tarif Beförderungsbedingungen DB,
 - c) die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten gemäß Nummer 2 Buchstabe b Satz 4 der Anlage,
 - d) soweit diese geführt werden, Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 2 der Anlage und
 - e) eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers, Steuerberaters oder des Rechnungsprüfungsamtes über die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen, soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 6 Satz 6 der Anlage geführt wird.
 3. auf Anforderung durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr im Zeitraum vom 31. Mai 2026 bis 31. März 2027 innerhalb einer Frist von zwei Monaten einmalig vorläufige Daten zu den tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der

Berechnungsmethode in der Anlage vorzulegen.

²Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann weitere Unterlagen anfordern.

(4) ¹Ausgleichsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Anlage hinausgehen, sind vom Empfänger zu erstatten. ²In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. ³Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Ausgleichsleistung vorzunehmen.

(5) Soweit nach der Berechnung gemäß der Anlage die Einnahmen die ausgleichsfähigen Ausgaben übersteigen, sind die Empfänger verpflichtet, den Differenzbetrag an den Freistaat Sachsen zu zahlen.

(6) Die nach dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn die Empfänger die Auflagen nach den Absätzen 2 bis 4 nicht oder nicht innerhalb einer ihnen gesetzten Frist erfüllt haben.

§ 7 Verfahren

(1) ¹Der Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistungen ist bis zum 30. September 2025 mit einem vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bereitgestellten Formular zu stellen. ²Er hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der Berechnungsmethode in der Anlage zu enthalten. ³Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann verspätete Anträge zulassen. ⁴Die Empfänger sind auch dann zur Antragstellung nach Satz 1 verpflichtet, wenn nach der Berechnung oder Schätzung nach Satz 2 die ausgleichsfähigen Ausgaben durch Einnahmen gedeckt werden können.

(2) Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

(3) Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß Nummer 1 der Anlage sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

(4) Die Modalitäten der Auszahlung aufgrund des Antrags nach Absatz 1 werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

(5) Die Höhe des Differenzbetrags nach § 6 Absatz 5 wird durch Bescheid festgesetzt.

§ 8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft und am 30. Juni 2028 außer Kraft.

Dresden, den 13. Mai 2025

Die Staatsministerin für Infrastruktur und Landesentwicklung
Regina Kraushaar

Anlage (zu § 5 Absatz 2)

Berechnung der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben

1. Bei Fahrgeldausfällen ist für Verbundtarife, Übergangstarife, Haustarife, den Deutschlandtarif und den Tarif Beförderungsbedingungen DB die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 nach Maßgabe der nachfolgenden Nummern 2 und 3 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.
2. Die Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 erfolgt nach Maßgabe der nachfolgenden Buchstaben a und b.
 - a) Die im jeweiligen Monat verkauften oder dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019, einschließlich, soweit nachweisbar, der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen

keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, sind mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Januar 2025 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Für AzubiTickets im Sinne des § 1 Absatz 1d der [Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs](#) vom 29. April 2009 (SächsGVBl. S. 232), die zuletzt durch die Verordnung vom 11. Juni 2024 (SächsGVBl. S. 575) geändert worden ist, ist der Preisstand vom 31. Juli 2024 anzusetzen. Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15. Januar 2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2025 fortgeschrieben. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2025 fortzuschreiben. Übersteigt im jeweiligen Monat des Jahres 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung diejenige des gleichen Monats des Jahres 2023 um mehr als 13,5 Prozent, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate in Höhe von 13,5 Prozent zu Grunde gelegt werden.

- b) Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach Buchstabe a ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 Prozent erhöht. Die nach Buchstabe a und Satz 1 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet der Empfänger fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet der Empfänger anzusetzen. Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten nach Einnahmenaufteilung im Freistaat Sachsen zum 31. Januar 2026 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonenten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach Buchstabe a und Satz 1 bis 3 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 Prozent hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Freistaat Sachsen abzusenken. Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif und dem Tarif Beförderungsbedingungen DB sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

3. Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht. Für Deutschlandjobtickets und das Deutschlandsemesterticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten, bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschlandjobtickets und das Deutschlandsemesterticket sind von den Fahrgeldeinnahmen nach Satz 1 abzuziehen. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig. Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15. Januar 2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf das Jahr 2025 fortgeschriebenen, gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschlandjobtickets und Deutschlandsemestertickets im jeweiligen Monat des Jahres 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe diejenige des gleichen Monats des Jahres 2023 um mehr als 13,5 Prozent, können für die Ermittlung der

tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zu Grunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung in Höhe von 13,5 Prozent zu zahlen gewesen wären. Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

4. Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 2 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 oder die nach Maßgabe der Nummer 3 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Prozentsatzes zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 2 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen oder gemäß Nummer 3 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmeverteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.
5. In der Nummer 1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der Empfänger bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.
6. Von dem nach den Nummern 1 bis 5 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen. Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, beim Empfänger oder bei den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnements im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden. Abonnements im Sinne des Satzes 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben, soweit mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft wurden. Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 Euro als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen. Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden. Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von dieser oder diesem in Ansatz zu bringen.
7. Die Summe der gemäß den Nummern 1 bis 5 errechneten Minderungen abzüglich der ersparten oder vermiedenen Aufwendungen gemäß Nummer 6 ist der ausgleichsfähige Betrag.
8. Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers erbrachten Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2025 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Eine abweichende Aufteilung kann vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr festgesetzt oder nachrangig von den beteiligten Aufgabenträgern vereinbart werden.