

**Verordnung
des Sächsischen Staatsministeriums
für Infrastruktur und Landesentwicklung
zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2026
(Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2026 –
DTFinVO2026)**

Vom 5. Januar 2026

Das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung verordnet aufgrund

- des § 7 Absatz 2 Satz 2 des **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen** vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist, im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und dem Staatsministerium des Innern, und
- des § 16 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des **Sächsischen Verwaltungsorganisationsgesetzes** vom 25. November 2003 (SächsGVBl. S. 899), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 27. Juni 2025 (SächsGVBl. S. 285) geändert worden ist:

**§ 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) Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zahlungen nach dieser Verordnung. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr entscheidet aufgrund pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Sinne des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

**§ 2
Gegenstand der Ausgleichsleistungen**

Die Ausgleichsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Empfänger im Freistaat Sachsen, deren Einnahmen in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets 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**

- (1) Empfänger sind die Aufgabenträger und Zusammenschlüsse nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 des **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen**.
- (2) Stellen die Zusammenschlüsse einen Sammelauftrag für sich und die Aufgabenträger in ihrem Gebiet, sind Empfänger der Ausgleichsleistungen die Zusammenschlüsse.

**§ 4
Voraussetzungen für die Ausgleichsleistungen**

- (1) Die erlösverantwortlichen Empfänger sind verpflichtet,
 1. an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen,
 2. die für die Teilnahme nach Nummer 1 erforderlichen Daten bereitzustellen,
 3. bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen,
 4. gegebenenfalls die Ansprüche nach Nummer 3 übersteigende Einnahmen im Rahmen der Einnahmenaufteilung abzugeben und
 5. die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden.

(2) Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Ausgleichsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen nach Maßgabe der Nummern 1 bis 5 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. Soweit die Empfänger nicht am Verfahren nach Absatz 1 Nummer 1 teilnehmen, verpflichten sie die von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen entsprechend.

(3) Alle Empfänger stellen sicher, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets aufgerichtet wird, die den vom Koordinierungsrat Deutschlandticket beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets entsprechen und von Teilnehmenden an der Einnahmeaufteilung des Deutschlandtickets ausgegeben werden.

§ 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) Der pauschale finanzielle Ausgleich kann reduziert werden, wenn

1. sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung eines neuen Tarifangebots mindestens um 5 Prozent reduzieren und
2. eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt.

(4) Eine erhebliche Konkurrenzierung nach Absatz 3 Nummer 2 kann nur

1. in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 oder,
2. in der Neueinführung von
 - a) Zeitfahrausweisen oder
 - b) anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten

liegen, wenn das jeweilige Tarifangebot im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets steht. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die Verringerung des pauschalen finanziellen Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung. Die Empfänger können ihm geplante Tarifmaßnahmen im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich gegenüber dem Empfänger begründen. Andernfalls gilt die Maßnahme als ausgleichsunschädlich. Die Frist nach Satz 4 beginnt am nächsten Arbeitstag nach Eingang einer entsprechenden Prüfbitte.

§ 6 Sonstige Bestimmungen

(1) Die Empfänger stellen sicher, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen nach § 4 Absatz 2 Satz 1 eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit 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. Der 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 sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

(2) Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. Die 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) Die Empfänger sind verpflichtet,

1. bis zum 31. März 2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Anlage genannten Berechnungsmethode nachzuweisen,
2. dem Nachweis nach Nummer 1 Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 3 der Anlage beizufügen.

(4) Die Empfänger stellen sicher, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung an die D-TIX GmbH & Co KG gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats.

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

(6) Die nach dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können ganz oder teilweise zurückgefördert 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) Der Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistungen ist bis zum 30. September 2026 mit einem vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bereitgestellten Formular zu stellen. Er hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der Berechnungsmethode in der Anlage auf Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann verspätete Anträge zulassen.

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

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

(4) Die Empfänger nach § 3 Absatz 2 leiten die Ausgleichsleistungen an die Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 weiter und stellen dabei sicher, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch diesen auferlegt werden. Das schließt die Nachweisführung ein.

§ 8 Vorauszahlungen

(1) Die Empfänger erhalten auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, beginnend ab Januar. Die Empfänger können bis zum 28. Februar 2026 einen ersten und bis zum 31. März 2026 einen konkretisierenden Antrag auf Vorauszahlung stellen. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann verspätete Anträge zulassen. Dem konkretisierenden Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in der Anlage genannten Berechnungsmethode beizufügen.

(2) Auf Antrag des Empfängers können angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden, sofern

1. noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten Vertrages über die Einnahmeaufteilung zum Deutschlandticket erfüllt sind,
2. dadurch Einnahmen nicht der Einnahmeaufteilung zugeführt werden und
3. dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt.

(3) Die monatlichen Vorauszahlungen betragen jeweils 7 Prozent des an den Empfänger gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 Prozent des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für das Jahr 2025. Sie werden jeweils bis zum 20. Kalendertag eines Monats ausgezahlt. Im Fall des § 4 Absatz 2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

(4) Soweit die Daten einzelner Verkehrsleistungen im Gebiet eines Empfängers im Rahmen der bundesweiten Einnahmeaufteilung wiederholt nicht ordnungsgemäß nach § 6 Absatz 4 gemeldet werden, werden die Vorauszahlungen bis zu einer ordnungsgemäßen Teilnahme reduziert. Über die Höhe der Reduzierung entscheidet das Landesamt für Straßenbau und Verkehr anhand des Anteils der jeweiligen Verkehrsleistungen.

(5) Die Vorauszahlungen werden auf den nach § 7 Absatz 1 Satz 1 zu beantragenden Ausgleich angerechnet.

§ 9 Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2028 außer Kraft.

§ 10
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Dresden, den 5. Januar 2026

Die Staatsministerin für Infrastruktur und Landesentwicklung
Regina Kraushaar

EU-Rechtsakte:

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 die Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist

Anlage

(zu § 4 Absatz 2 Satz 1, § 5 Absatz 2, § 6 Absatz 3 und 5, § 7 Absatz 1 und § 8 Absatz 1)

Berechnung der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben

1. Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für
 - a) die Einrichtung und Durchführung des Clearings zum Einnahmeaufteilungsverfahren in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG,
 - b) die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens und
 - c) die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung.

Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß den Nummern 1 bis 6 der Anlage der [Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025](#) vom 13. Mai 2025 (SächsGVBl. S. 214) für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 2 bis 5 erhalten würde.

2. Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 2 der Anlage der [Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025](#) der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zugrunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.
3. Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen erhöhten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets mit Stand 31. Dezember 2027, die sich aus einer fiktiven Einnahmeaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmeaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

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

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 3 der Anlage der [Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025](#) der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zugrunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmeaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmeaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmeaufteilungsregelungen ergeben.

¹ Bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den finalen Anträgen 2025 ergibt.

² Gesamtausgleichsbetrag gemäß der Nummer 1 der Anlage zu dieser Verordnung.

³ Tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

4. Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 4 und 6 der Anlage der **Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025** der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zugrunde gelegten Beträge.
5. Als Minderungen anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5 der Anlage der **Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025** der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zugrunde gelegten Beträge.