

**Verordnung
des Sächsischen Staatsministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleichs 2023
(Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2023 - DTFinVO2023)**

Vom 6. Juli 2023

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, 145) neugefasst 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 Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

§ 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 Mai bis Dezember 2023 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 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

(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) Nur soweit die Aufgabenträger und Zusammenschlüsse bis zum 31. Dezember 2023 keine Regelung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist, getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Mai 2023 bis zum 30. September 2023 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie Beförderungsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr oder im Schienenpersonennahverkehr erbringen

1. als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88; L 272 vom 16.10.2015, S.15), die zuletzt durch Verordnung (EU) Nr. 517/2023 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert worden ist, auf dem Gebiet des Freistaates Sachsen oder

2. aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine nach Regionalbereichen getrennte Antragstellung und Bewilligung zulässig.

§ 4 Voraussetzungen

¹Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Ausgleichsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Anlage 1 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. ²Die Erlösverantwortlichen sind verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten 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.

§ 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 Anlage 1.

§ 6 Sonstige Bestimmungen

(1) ¹Die in § 3 Absatz 1 genannten Empfänger stellen sicher, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen 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 oder soweit das Verkehrsunternehmen aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets Kosten erspart. ⁴Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

(2) Die in § 3 Absatz 1 genannten Empfänger verpflichten die Verkehrsunternehmen aufgrund allgemeiner Vorschriften oder durch öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die nach Nummer 6 der Anlage 1 unterstützte Kontrollinfrastruktur drei Jahre im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland einzusetzen.

(3) 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.

(4) Die Empfänger stellen sicher, dass bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle Verkäufe des Deutschlandtickets an die EAV-Clearingstelle gemeldet werden, die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverbund GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildet wurde.

(5) ¹Die Empfänger weisen dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr bis zum 31. März 2025 die

tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben und Einsparungen auf der Grundlage der Berechnungsmethode in Anlage 1 endgültig nach und legen bis zum 31. Mai 2024 vorläufige Daten hierzu vor. ²Dem endgültigen Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und die Einnahmenaufteilungen sowohl für die nach Nummer 2 der Anlage 1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 3 der Anlage 1 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sowie eine Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2023 im Haustarif oder nach Tarif Beförderungsbedingungen DB beizufügen. ³Den Bestätigungen der Verbundgesellschaften sind auch Daten über die betragsmäßigen Erlösminderungen aus Vertriebsprovisionen und Einsparungen von Vertriebsprovisionen je Empfänger hinzuzufügen. ⁴Die Empfänger legen dem Nachweis Daten über die Anzahl der Abonentinnen und Abonenten im Sinne der Nummer 2 der Anlage 1 zu den Stichtagen 30. April 2023 und 31. Januar 2024 bei. ⁵Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann weitere Unterlagen anfordern.

(6) ¹Ausgleichsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummern 1 bis 3 der Anlage 1 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.

§ 7 Verfahren

(1) ¹Ein Antrag auf Gewährung der Ausgleichsleistungen ist bis zum 30. September 2023 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 Anlage 1 zu enthalten. ³Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr kann verspätete Anträge zulassen.

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

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

(4) Die Empfänger können

1. bis 31. Juli 2023 einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung bis zur Höhe eines auf sie nach Anlage 2 entfallenden Anteils an einem Betrag in Höhe von 21,5 Millionen Euro,
2. bis 15. August 2023 einen zweiten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung bis zur Höhe eines auf sie nach Anlage 2 entfallenden Anteils an einem Betrag in Höhe von 43 Millionen Euro

stellen.

(5) ¹Die Zahlungen erfolgen unter der Bedingung, dass die in § 3 Absatz 1 genannten Empfänger allen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsbereich das Deutschlandticket als Tarif bis zum 30. September 2023 rückwirkend ab 1. Mai 2023 vorgeben. ²Die Modalitäten der Auszahlung aufgrund des Antrags nach Absatz 1 werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

§ 8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft und am 30. Juni 2025 außer Kraft.

Dresden, den 6. Juli 2023

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Martin Dulig

Anlage 1

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 2023 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2023 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 Mai bis Dezember 2023 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 Mai bis Dezember 2019 sind mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2023 genehmigten Preisen zu multiplizieren. Preisanpassungen, die ab dem 1. Mai 2023 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. 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, können die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 1. Januar 2023 ermittelt werden. 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. Die nach den Sätzen 1 bis 5 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2023 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet des in § 3 Absatz 1 genannten Empfängers fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 Prozent der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des in § 3 Absatz 1 genannten Empfängers anzusetzen.
 - b) Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten werden die nach Buchstabe a Satz 1 bis 5 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um 1,3 Prozent erhöht. Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonneten nach Einnahmenaufteilung im Freistaat Sachsen zum 31. Januar 2024 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonneten zum 30. April 2023 um mehr als 10 Prozent, sind die nach Buchstabe a 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 2023 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.
3. Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Mai bis Dezember 2023 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln. Für Jobtickets zum Deutschlandticket sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket insbesondere für die Deckung von Vertriebsaufwendungen 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 mit Ausnahme von im Solidarmodell verkauften Studierendentickets alle verkauften Tickets mit den am 1. Januar 2023 geltenden gegebenenfalls den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden Preisen anzusetzen. Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2023 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket

zu verteilen.

4. Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch sind die um die Tarifierpassungen gemäß Nummer 2 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Mai bis Dezember 2019 oder die nach Maßgabe der Nummer 3 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Mai bis Dezember 2023 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2023 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2023) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, dem Deutschlandtarif, dem Tarif Beförderungsbedingungen DB und dem Deutschlandticket gemäß der nach Absatz 2 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen oder gemäß Nummer 3 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen maßgebenden Einnahmenaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.
5. In entsprechender Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Einsparungen der in § 3 Absatz 1 genannten Empfänger bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.
6. Ausgleichsfähig sind auch erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Einführung des Deutschlandtickets. Dabei wird für jeden Kunden, der zum Stichtag 30. April 2023 beim Empfänger oder bei dem in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen in einem vor dem Deutschlandticket angebotenen Abonnement gebundenen ist, eine einmalige Umstellungspauschale in Höhe von 15 Euro gewährt. Abonnements 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 und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum vom 1. Mai 2022 bis 30. April 2023 nachweislich an denselben Kunden oder dieselbe Kundin verkauft haben. Abonnements für Bildungstickets 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 6. Februar 2023 (SächsGVBl. S. 36) geändert worden ist, bleiben bei der Betrachtung nach Satz 2 unberücksichtigt. Voraussetzung für den Erhalt der Umstellungspauschale nach Satz 2 ist, dass zum Stichtag 31. Dezember 2023 eine Anzahl an Kunden, die mindestens 60 Prozent des Abo-Kundenbestandes vom 30. April 2023 beträgt, im Deutschlandticket beim Empfänger oder bei dem in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen gebunden ist. Wenn unter 60 Prozent, aber mehr als 30 Prozent des Kundenbestandes vom 30. April 2023 zum Stichtag 31. Dezember 2023 beim jeweiligen Empfänger oder bei dem Unternehmen gebunden ist, erhält der Empfänger oder das Unternehmen 50 Prozent des sich aus Satz 2 ergebenden Wertes. In besonders begründeten Einzelfällen kann eine gesonderte Regelung getroffen werden. Zusätzlich wird pauschal für jedes zum 30. April 2023 vorhandene auf die Kontrolle des Deutschlandtickets ertüchtigte und für jedes dafür im Jahr 2023 beschaffte Kontrollgerät eine einmalige Umstellungspauschale zur Kompensation der Kontrollmehrausgaben in Höhe von 317 Euro gewährt. Es ist durch geeignete Regelungen mit den für den Vertrieb und Kontrolle beauftragten Partnern sicherzustellen, dass die Pauschalen sachgerecht ausgereicht werden. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.
7. Mit der Ausgabe des Deutschlandtickets verbundene Minderungen von Erlösen aus Vertriebsprovisionen eines Empfängers innerhalb von Tarifbereichen sind ausgleichsfähig.
8. Von dem nach den Nummern 1 bis 7 ermittelten Ausgleich sind durch verringerte Vertriebsprovisionen ersparte Aufwendungen in Abzug zu bringen, wenn
 - a) sie in direktem ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets stehen und
 - b) ihnen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen Deutschlandticket-bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 des Bürgerlichen Gesetzbuches gegenüberstehen.
9. Die Summe der gemäß den Nummern 1 bis 7 errechneten Minderungen abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nach Nummer 8 ist der ausgleichsfähige Betrag.
10. 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

2023 den Aufgabenträgern zuzuordnen. Eine abweichende Aufteilung kann vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr festgesetzt oder nachrangig von den beteiligten Aufgabenträgern vereinbart werden.

Anlage 2
(zu § 7 Absatz 4)

Verteilungsschlüssel (in Prozent):

| | |
|---|---------|
| Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig | 13,4215 |
| Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen | 6,5377 |
| Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe | 8,9642 |
| Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien | 2,0079 |
| Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (einschließlich Stadt Plauen und Landkreis Vogtland) | 2,0115 |
| Landkreis Leipzig | 2,2618 |
| Landkreis Nordsachsen | 1,9126 |
| Landkreis Mittelsachsen | 2,2938 |
| Landkreis Zwickau | 1,3 |
| Landkreis Erzgebirge | 2,6365 |
| Landkreis Bautzen | 2,0035 |
| Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge | 3,3488 |
| Landkreis Meißen | 2,0604 |
| Landkreis Görlitz | 1,5776 |
| Kreisfreie Stadt Dresden | 22,4004 |
| Kreisfreie Stadt Leipzig | 18,4730 |
| Kreisfreie Stadt Chemnitz | 4,6267 |
| Große Kreisstadt Zwickau | 1,3718 |
| Große Kreisstadt Görlitz | 0,6212 |
| Große Kreisstadt Hoyerswerda | 0,1691 |