

# **Bekanntmachung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen zur Durchführung der 111. Sitzung der Verbandsversammlung**

**Vom 5. März 2026**

Die 111. Sitzung der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen findet am Donnerstag, den 26. März 2026, 9:00 Uhr, in der Geschäftsstelle der Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Am Rathaus 2, 09111 Chemnitz statt.

## **Tagesordnung**

- TOP 1 Begrüßung, Feststellung der Tagesordnung, Anwesenheit, Beschlussfähigkeit und Protokollkontrolle  
TOP 2 Bekanntgabe der Beschlüsse des nicht öffentlichen Teils der 110. Verbandsversammlung vom 21. November 2025

- TOP 3 Informationen der Geschäftsführung  
TOP 4 Schülerbeförderungssatzung  
TOP 5 Freigestellter Schülerverkehr – Ausschreibung und Vergabe für das Schuljahr 2026/2027  
TOP 6 Sachstand Deutschlandticket  
TOP 7 Umsetzung DTFinVO2026  
TOP 8 Anpassung SPNV-Konzepte  
TOP 9 Sonderverkehre 2026  
TOP 10 Chemnitzer Modell – Sachstand der Teilprojekte  
TOP 11 zustimmungspflichtige Geschäfte VMS GmbH  
TOP 12 Sachstand DTVG  
TOP 13 Sonstiges

Chemnitz, den 5. März 2026

Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Sven Schulze  
Verbandsvorsitzender

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-01/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand:           **Schülerbeförderungssatzung**

Begründung:           siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt die als Anlage 2 beigefügte Satzung zur Ersten Änderung der Neufassung der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung – SBS) vom 4. März 2022.



Sven Schulze

Anlagen

## 1. Einleitung

Die aktuelle Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 4. März 2022 findet seit dem Schuljahr 2022/2023 Anwendung.

Die vorgeschlagenen Änderungen sollen ab dem Schuljahr 2026/2027 wirken. Zur inhaltlichen Vorbefassung wurden der Beirat Schülerbeförderung und die entsprechenden Gremien der Landkreise wie folgt informiert:

## 2. Anlass für die geplanten Änderungen im Bereich der Schülerbeförderung

Wie die überwiegende Anzahl der kommunalen Haushalte in der gesamten Bundesrepublik befinden sich auch die sächsischen Landkreise und Kreisfreien Städte derzeit in einer schwierigen finanziellen Lage, die zu einer umfassenden Prüfung der Einnahmen- und Ausgabenentwicklung in allen Aufgabenbereichen zwingt.

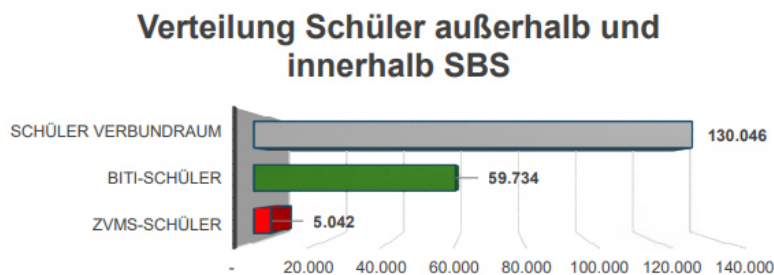
Dementsprechend erteilten die Landräte auch dem ZVMS den Auftrag, die Wahrnehmung der Pflichtaufgabe der notwendigen Schülerbeförderung einer intensiven Prüfung zu unterziehen.

Im Fokus standen dabei insbesondere mögliche Erhöhungen des von den Eltern zu tragenden Eigenanteils sowie die Einführung von (weiteren) Höchstbeträgen zur Begrenzung der Erstattungskosten. Ziel war es, die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung zu verbessern und die Belastungen für die kommunalen Haushalte zu reduzieren.

Die Analyse der aus Vertretern der Landkreisverwaltungen und der Geschäftsstelle des ZVMS eingerichteten Arbeitsgruppe führte zu nachfolgendem Fazit:

1. **Innerhalb des Gesamtsystems Schülerbeförderung** – einerseits ÖPNV-Angebot der Verkehrsunternehmen mit Nutzung des Bildungstickets (BiTi) und andererseits Beförderungs-/ Erstattungsansprüchen nach SBS – beeinflusst eine Eigenanteilerhöhung nur im Anwendungsbereich der SBS die Kostenentwicklung nur gering.
2. Eine wesentlich **verbesserte Einnahmesituation** lässt sich **nur über** eine **Erhöhung des zulässigen BiTi-Abgabepreises** nach dem SächsÖPNVFinAusG **und dem** darauf aufbauenden **Tarifrecht der Verkehrsverbände** durch eine Gesetzes- und Tarifänderung erreichen.

Der Beurteilung lagen folgende ermittelte Schülerzahlen zugrunde:



Quelle: ZVMS, Stand:08/2025

Innerhalb der SBS stellen die Schüler im fSV mit 77 % die größte Gruppe dar. Davon sind 1.032 Kinder/Jugendliche schulpflichtige Schüler an Schulen mit dem Förderschwerpunkt geistige Entwicklung, die von der Eigenanteilspflicht befreit sind.

Im **Ergebnis** ist von einer Erhöhung der von Schülern und Eltern zu tragenden **Eigenanteile an den notwendigen Schulwegkosten** durch Änderung der SBS Abstand genommen worden. Es findet auch keine mittelbare **Erhöhung** durch Einführung (weiterer) Höchstbeträge für eine Kostenübernahme/-erstattung bei Nutzung von fSV oder eines privaten Kraftfahrzeuges auf dem Schulweg statt.

Stattdessen stehen bei der **geplanten Satzungsänderung die künftige Dynamisierung des Eigenanteils durch Anlehnung an den BiTi-Abgabepreis nach VMS-Tarif** in der jeweils geltenden Fassung sowie die Schaffung von **Anreizen zur PKW-Nutzung** anstelle einer Beförderungsorganisation im fSV im Vordergrund.

### **3. Kernpunkte der vorgeschlagenen Satzungsänderung**

#### **Entwurf § 19 Abs. 1 SBS – Eigenanteilspflicht**

*„(1) Mit Ausnahme von Schülern an Förderschulen für geistige Entwicklung wird für jeden Schüler, unabhängig vom Verkehrsmittel, von Unterrichtstagen und von der tatsächlichen Beförderung, für die Genehmigung pro Schuljahr ein **Eigenanteil in Höhe des Jahrespreises eines Bildungstickets nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Mittelsachsen in der jeweils zum 1. August des betreffenden Schuljahres geltenden Fassung an den notwendigen Beförderungskosten erhoben.** Ein Schuljahr umfasst zwölf Beförderungsmonate.“*

Anstatt der konkreten Bezifferung des Eigenanteils auf 180,00 EUR je Schuljahr verweist die Satzung künftig zur Bestimmbarkeit der konkreten Eigenanteilshöhe auf das geltende Tarifrecht des Verkehrsverbundes Mittelsachsen. Aktuell ist ein BiTi, welches ausschließlich im Abonnement erworben werden kann, zum Preis von 15,00 EUR mtl. bzw. von 180,00 EUR jährlich erhältlich. Die Notwendigkeit zur Aufnahme eines Stichtages ergibt sich aus der Bindung der notwendigen Schülerbeförderung an den Lauf eines Schuljahres, welches nach dem Sächsischen Schulgesetz jeweils am 01.08. eines Kalenderjahres beginnt und am 31.07. des Folgejahres endet, sowie aus den Regelungen des geltenden VMS-Tarifrechts. Die dortigen Übergangsregelungen sehen bei Tarifänderungen im Fall einer erfolgten Einmalzahlung des Jahresbetrages (zwölf Raten) – das trifft auch auf das BiTi-Abonnement zu – vor, den Differenzbetrag nicht nachzufordern (vgl. Ziffer 3.6.2 VMS-Tarif).

#### **Entwurf § 19 Abs. 2 SBS – Ermäßigter Eigenanteil**

*„(2) Der Eigenanteil nach § 19 Abs. 1 SBS ermäßigt sich auf 60 Prozent (gerundet auf den nächsten vollen Betrag), wenn nur für einen Teil des Schulwegs (also nur für die Hin- oder nur für die Rückfahrt) die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr oder mit privatem Kraftfahrzeug oder in der Kombination von beiden beantragt worden und zu genehmigen ist. Die Ermäßigung gilt nicht, wenn dem Schüler bei Gesamtbetrachtung seines Schulwegs (Hin- und Rückfahrt) die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Schulbesuch mit Erwerb eines Bildungstickets ganz oder teilweise möglich und zumutbar ist.“*

Die Erhebung eines verringerten Eigenanteils, wenn Beförderungs- und Erstattungsleistungen nach Satzung nur für eine Wegstrecke in Anspruch genommen werden, soll neu als Anreiz eingeführt werden.

Eine geringere Inanspruchnahme geht regelmäßig auch mit geringeren Kosten für den ZVMS einher. Das Einsparungspotential wird größer als der mögliche Einnahmeverlust eingeschätzt. Um andererseits Missbrauch und die Geltendmachung etwaiger anteiliger ÖPNV-Erstattungsansprüche auszuschließen, sind ermittelte Fälle mit möglicher anteiliger ÖPNV-Nutzung hiervon auszunehmen.

### Entwurf § 13 Abs. 3 – Wegstreckenentschädigung privates Kraftfahrzeug

*„(3) Bei notwendiger Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 erstattet der ZVMS als notwendige Beförderungskosten eine Wegstreckenentschädigung von 35 Cent je Besetzkilometer mit Schüler. ...“*

Mit Erhöhung der Wegstreckenpauschale von 0,30 EUR/Besetzkilometer auf 0,35 EUR/Besetzkilometer soll ein Anreiz zur (freiwilligen) PKW-Nutzung anstelle des fSV geschaffen werden.

In diesem Kontext erfolgte auch eine Neuregelung der Voraussetzungen zur PKW-Beförderung im Verhältnis zur fSV-Beförderung:

### Entwurf § 10 Abs. 3 Satz 1 und 2 – Genehmigung PKW-Beförderung

*„(3) Abweichend von Absatz 2 kann der ZVMS zum Besuch der nächstgelegenen Schule auf Antrag die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und die Erstattung der dafür entstehenden notwendigen Beförderungskosten genehmigen, wenn ihm vom Schüler bzw. dessen gesetzlichen Vertreter eine Erklärung zur regelmäßigen Durchführung der Schülerbeförderung im beantragten Erstattungszeitraum vorliegt (freiwillige Selbstverpflichtung) und dessen Nutzung im Vergleich zu einer Beförderungsorganisation im freigestellten Schülerverkehr für den ZVMS aufgrund geringeren Kostenaufwand wirtschaftlicher ist. Ist die Beförderung des Schülers im freigestellten Schülerverkehr nicht möglich oder ist dessen Benutzung dem Schüler aus gesundheitlichen Gründen nicht zumutbar, ist dem Beförderungsantrag stattzugeben. ...“*

### Entwurf § 10 Abs. 2 – Genehmigung fSV

*„(2) Ist zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann der ZVMS die notwendige Beförderung des Schülers auf dem Schulweg mit Kraftfahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs organisieren. **Wird ein zumutbares Beförderungsangebot im freigestellten Schülerverkehr nicht angenommen, entfällt jegliche Erstattung von Fahrkosten.**“*

Bislang bestand für Eltern nur dann die Möglichkeit, die Schülerbeförderung mit einem privaten Kraftfahrzeug durchzuführen und die entstehenden Kosten erstattet zu bekommen, wenn hierfür ein wichtiger Grund vorlag, wie z. B. gesundheitliche oder zeitliche Gründe. Umgekehrt ist es wichtig, bei Zumutbarkeit Parallelverkehre von fSV und Privat-PKW auszuschließen, um Mehrkosten zu vermeiden.

Tatsächlich gestaltet sich die Beförderungsorganisation im fSV schon seit mehreren Jahren immer schwieriger und ist mit immer höheren Kosten verbunden. Einerseits ist die Anzahl auftragsinteressierter Beförderungsunternehmen (Geschäftsaufgabe aus Altersgründen, Personalmangel) rückläufig und andererseits resultieren aus den gesellschaftlich gewollten vielfältigeren Möglichkeiten in der Schullaufbahn des einzelnen Schülers immer höhere Anforderungen an die Prüfung des Beförderungsanspruchs durch Berücksichtigung individueller Belange, die sich letztlich auch auf die Durchführung der Beförderung auswirken. Auch längerfristige Stundenausfälle durch Lehrermangel und fehlende ÖPNV-Angebote außerhalb regulärer Unterrichtszeiten führen zu höherem Bedarf.

Die Neuregelungen zur Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug durch leichtere Voraussetzungen und eine bessere Vergütung sollen dem ZVMS im Bereich seiner Beförderungspflicht durch Organisation des kostenintensiven fSV eine Konzentration auf Sammelbeförderungen verschaffen und eine Ressourcenbindung durch Beauftragung von Einzelbeförderungen möglichst vermeiden.

#### **4. Weitere Änderungen der Schülerbeförderungssatzung**

Im Weiteren enthält der vorliegende Satzungsentwurf ein übersichtlicheres und besser aufeinander abgestimmtes Regelwerk von Antragsfristen und festzulegendem Genehmigungsbeginn je nach beantragtem und genehmigtem Beförderungsmittel, eine Neuregelung des Eigenanteilerlasses ab dem 3. Fahrschüler einer Familie bei notwendiger Nutzung des ÖPNV auf dem Schulweg und Berechtigung zum Bezug von Leistungen auf Bildung und Teilhabe (BuT), Präzisierungen oder Klarstellungen zu bereits normiertem bzw. praktiziertem Satzungsrecht sowie redaktionelle Änderungen im Zuge der o. g. Kernpunkte. Als wesentlich sind dabei gesondert zu erwähnen:

- tabellarische Zusammenfassung aller Antragsfristen und des Genehmigungsbeginns je nach Beförderungsmittel mit Aufhebung der Rückwirkung von Erstattungsanträgen zur ÖPNV-Nutzung bzw. zur PKW-Nutzung ab Monatsersten des laufenden Monats bei Antragstellung bis zum 20. Kalendertag des laufenden Monats – neu für diese Beförderungsarten: Genehmigungsbeginn ab Folgemonat, Entwurf § 16 Abs. 4 und § 17 Abs. 3 SBS
- Verschiebung der bislang in § 16 Abs. 6 SBS geregelten Fiktion eines Wiederholungsantrags auf Beförderung im fSV für Folgeschuljahre und Präzisierungen zum Eintritt und zur Wirkung. Künftig soll die Wirkung nur bei Genehmigung für den beantragten Bildungsgang eintreten und auch nur dann, wenn die Genehmigung nicht rechtswirksam widerrufen worden ist. Eltern werden zu aktivem Handeln bei der Wiederholung von Klassenstufen oder bei fortgesetztem Besuch der LRS-Schule nach Abschluss der auf zwei Schuljahre ausgedehnten Klassenstufe drei angehalten, Entwurf § 16 Abs. 5 SBS
- Verzicht des ZVMS auf Eigenanteils-Vorauszahlung für anteilige fSV-Nutzung bei genehmigter Kombination mit ÖPNV-Beförderung, Entwurf § 20 Abs. 2 SBS
- statt nachträglicher BiTi-Fahrtkostenerstattung (ÖPNV) für das 3. Kind auf Antrag und nach Abrechnung beim ZVMS, soll künftig ein Erstattungsantrag – wie für Kind 1 und Kind 2 – bei der BuT-Behörde gestellt und genehmigt werden können. Ohne Nachteil für die betroffenen Familien soll mit der Neuregelung der Verwaltungsaufwand sowohl bei den BuT-Behörden als auch beim ZVMS eingedämmt werden, Entwurf § 21 Abs. 2 SBS

Im Übrigen wird für die Einzelheiten der Satzungsänderung auf die beigefügten Anlagen verwiesen.

Aus der Beteiligung des Beirates Schülerbeförderung und der Gremien der Landkreise ist kein Änderungsbedarf an die Geschäftsstelle des ZVMS herangetragen worden.

#### **5. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 2 lit. d) der Verbandssatzung obliegt die Beschlussfassung über die Änderung der Schülerbeförderungssatzung ZVMS der Versammlung.

## Satzung

### zur Ersten Änderung der Neufassung der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung – SBS) vom 4. März 2022

Vom ... 2026

Auf der Grundlage von § 47 Absatz 2 und § 6 Absatz 1 des Sächsischen Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. April 2019 (SächsGVBl. S. 270), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Februar 2022 (SächsGVBl. S. 134) geändert worden ist, i. V. m. § 3 der Sächsische Landkreisordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. März 2018 (SächsGVBl. S. 99), die zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 27. Juni 2025 (SächsGVBl. S. 285) geändert worden ist, § 23 Absatz 3 des Sächsischen Schulgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 2018 (SächsGVBl. S. 648), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 17. Juli 2024 (SächsGVBl. S. 662) geändert worden ist, und der Neufassung der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (Verbandssatzung) vom 18. Juni 2024 (SächsABI. S. 852) erlässt der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen mit Beschluss der Verbandsversammlung vom ... 2026 folgende Änderungssatzung:

### Artikel 1 Änderungen

Die Neufassung der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung – SBS) vom 4. März 2022 (SächsABI. AAz. S. A 242 ff.) wird wie folgt geändert:

1. **§ 3** wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 4 wird gestrichen.
- b) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 4 und durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:  
  
„(4) Mit Verweis auf das Tarifangebot der Verkehrsunternehmen des ÖPNV entfällt die Kostenerstattung nach dieser Satzung, wenn die gewählte Schule auf dem Schulweg vom Schüler ausschließlich im ÖPNV mit Erwerb eines vom Freistaat Sachsen finanziell geförderten Bildungstickets zumutbar erreichbar ist und die anfallenden notwendigen Beförderungskosten den vom Schüler für den Genehmigungszeitraum nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil nicht übersteigen werden.“

2. **§ 6 Absatz 3** wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 wird neu als Satz 2 eingefügt:  
  
„Auch bei praktiziertem Wechselmodell der gesetzlichen Vertreter ist zur Anspruchsfeststellung allein der eingetragene Hauptwohnsitz des Schülers maßgeblich.“

- b) Im ersten Halbsatz vom neuen Satz 3 wird die Angabe "Ist" durch die Angabe "Nur wenn" ersetzt und im zweiten Halbsatz wird die Angabe "zur Anspruchsfeststellung maßgeblich" gestrichen.
3. In § 10 werden die **Absätze 2 und 3** durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:
- „(2) Ist zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann der ZVMS die notwendige Beförderung des Schülers auf dem Schulweg mit Kraftfahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs organisieren. Wird ein zumutbares Beförderungsangebot im freigestellten Schülerverkehr nicht angenommen, entfällt jegliche Erstattung von Fahrkosten.
- (3) Abweichend von Absatz 2 kann der ZVMS zum Besuch der nächstgelegenen Schule auf Antrag die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und die Erstattung der dafür entstehenden notwendigen Beförderungskosten genehmigen, wenn ihm vom Schüler bzw. dessen gesetzlichen Vertreter eine Erklärung zur regelmäßigen Durchführung der Schülerbeförderung im beantragten Erstattungszeitraum vorliegt (freiwillige Selbstverpflichtung) und dessen Nutzung im Vergleich zu einer Beförderungsorganisation im freigestellten Schülerverkehr für den ZVMS aufgrund geringeren Kostenaufwand wirtschaftlicher ist. Ist die Beförderung des Schülers im freigestellten Schülerverkehr nicht möglich oder ist dessen Benutzung dem Schüler aus gesundheitlichen Gründen nicht zumutbar, ist dem Beförderungsantrag stattzugeben.
- In Fällen zumutbarer ÖPNV-Nutzung mit Schulwegezeiten zwischen 61 und bis zu 90 min kann die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und deren Fahrtkostenerstattung auf Antrag auch abweichend von Absatz 1 genehmigt werden, wenn eine freiwillige Selbstverpflichtung zur regelmäßigen Durchführung abgegeben wird und die Fahrzeugnutzung im Vergleich zum ÖPNV zu einer wesentlichen Verkürzung der Schulwegezeit führt. Die Entscheidung über die Genehmigung erfolgt im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsverbindungen, der Altersstufe des Schülers und der örtlichen Gegebenheiten.“
4. In § 13 wird **Absatz 3** durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:
- „(3) Bei notwendiger Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 erstattet der ZVMS als notwendige Beförderungskosten eine Wegstreckenentschädigung von 35 Cent je Besetzkilometer mit Schüler. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg zumutbar und möglich, werden jedoch höchstens die notwendigen Beförderungskosten erstattet, die bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Bewilligungszeitraum nach dem jeweils geltenden günstigsten Tarif entstehen würden. Wenn in besonders gesundheitlich begründeten Ausnahmefällen die Beförderung nicht zumutbar im freigestellten Schülerverkehr zu organisieren ist oder die für die Einrichtung eines freigestellten Schülerverkehrs zu erwartenden Kosten je Schultag die vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten überschreiten, kann eine Wegstreckenentschädigung in Höhe der tatsächlich entstehenden Kosten als notwendig erstattet werden. Mit der Wegstreckenentschädigung sind alle sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Benutzung eines Privatfahrzeuges abgegolten.“

5. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) Der Antrag ist vor Beginn der Beförderung beim ZVMS mit den zulässigen Formularen entweder schriftlich oder elektronisch zu stellen. Zur schriftlichen Einreichung ist das über den Internetauftritt des Verkehrsverbundes Mittelsachsen ([www.vms.de](http://www.vms.de)) als Download bereitgestellte Formular zu nutzen. Es ist vollständig auszufüllen und vom volljährigen Schüler bzw. vom gesetzlichen Vertreter bei einem minderjährigen Schüler eigenhändig zu unterschreiben. Der schriftliche Antrag ist von der besuchten Schule bestätigen zu lassen und beim ZVMS abzugeben. Zur elektronischen Einreichung ist das auf der genannten Internetseite vom ZVMS bereitgestellte Onlineverfahren zu nutzen. Als Antragseingang gilt beim schriftlichen Antrag das Datum des Posteingangs beim ZVMS und beim elektronisch gestellten Antrag das systemseitig vergebene Eingangsdatum.“

b) Die Absätze 4 bis 6 werden durch die folgenden Absätze 4 bis 6 ersetzt:

„(4) <sup>1</sup>Der Antrag kann frühestens ab dem 1. April des laufenden Schuljahres für das darauffolgende Schuljahr gestellt werden. <sup>2</sup>Ein Schuljahr beginnt jeweils am 1. August eines Jahres und endet jeweils am 31. Juli des darauffolgenden Jahres gemäß § 33 Absatz 1 SächsSchulG. <sup>3</sup>Je nach Beförderungsmittel gelten für den Antragseingang und den Beginn der Beförderung bzw. deren Kostenübernahme folgende Fristen:

Beförderungsmittel	Antragseingang beim ZVMS	Beginn Beförderung bzw. Kostenübernahme
<b>ÖPNV</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat
<b>fSV</b>		
1.	bis zum letzten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	ab ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres
2.	Zeitraum zwischen letztem Unterrichtstag des laufenden Schuljahres und dem ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres	regelmäßig erst nach Ablauf von 4 Wochen nach dem ersten Unterrichtstag
3.	nach dem ersten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	regelmäßig 4 Wochen nach Antragseingang
<b>Privat-PKW</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat
<b>Fahrzeugeinsatz im Auftrag des Schulträgers</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat

(5) Der Antrag ist schuljährlich neu zu stellen. Abweichend von Satz 1 gilt der Antrag auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr bei Genehmigung für nachfolgende Schuljahre für die reguläre Dauer des mitgeteilten

Bildungsgangs als Wiederholungsantrag zu unveränderten Bedingungen gestellt, wenn der antragsberechtigte Schüler bzw. dessen gesetzlicher Vertreter diesen nicht bis zum 30. April des jeweiligen Jahres, in dem das betreffende Schuljahr beginnt, gegenüber dem ZVMS schriftlich oder elektronisch widerrufen hat. Satz 2 gilt nicht, wenn die erteilte Beförderungsgenehmigung vom ZVMS rechtswirksam widerrufen worden ist. In Zusammenarbeit mit der besuchten Schule überprüft der ZVMS einmal im laufenden Schuljahr die Aktualität der Antragsdaten.

(6) Ändern sich die Beförderungs- und Erstattungsvoraussetzungen im laufenden Schuljahr, gilt für den Änderungsantrag die in Absatz 4 genannte jeweilige Frist entsprechend.“

c) Der bisherige Absatz 8 wird zu Absatz 7.

6. In § 17 wird **Absatz 3** durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:

„(3) Die Genehmigung wird im Regelfall für die Dauer des Schuljahres erteilt, für das die Beförderung und Erstattung der notwendigen Beförderungskosten beantragt wurde. Abweichend von Satz 1 wird die Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr, mit privatem Kraftfahrzeug oder in Fahrzeugen, deren Einsatz im Auftrag des Schulträgers erfolgt, vom ersten bis zum letzten Unterrichtstag erteilt.

Bei Antragstellung im laufenden Schuljahr ist je nach genehmigtem Beförderungsmittel der Beginn des Genehmigungszeitraums unter Beachtung des in § 16 Absatz 4 Satz 3 dieser Satzung genannten Zeitpunktes festzulegen.

Hiervon abweichend kann der ZVMS die Nutzung beantragten freigestellten Schülerverkehrs zu einem früheren Zeitpunkt vor Ablauf der genannten regelmäßigen Bearbeitungszeit genehmigen, wenn in bereits eingerichteten Verkehren freie Beförderungskapazitäten vorhanden sind; als frühester Zeitpunkt ist der Tag nach Antragseingang möglich.

Für eine Beförderungsgenehmigung, in der der ZVMS unter Ablehnung der beantragten Beförderung des Schülers auf dem Schulweg im freigestellten Schülerverkehr die Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug bei Erstattung der fiktiven notwendigen Beförderungskosten nach § 5 Absatz 2 dieser Satzung genehmigt, weil die besuchte Schule nicht nächstgelegene ist, beginnt der Erstattungszeitraum abweichend von Satz 3 erst nach dem Ablauf von vier Wochen nach Antragseingang.“

7. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird durch den folgenden Absatz 2 ersetzt:

„(2) <sup>1</sup>Bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann nur der Teil der tatsächlich entstandenen anrechnungsfähigen Kosten für die Beförderung als notwendig nach dieser Satzung vom Schüler bzw. dem gesetzlichen Vertreter abgerechnet werden, der den vom Schüler nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil im Bewilligungszeitraum übersteigt. <sup>2</sup>Zur Abrechnung ist das vom ZVMS zur Verfügung gestellte Abrechnungsformular zu verwenden. <sup>3</sup>Die tatsächlich angefallenen Aufwendungen sind durch Vorlage geeigneter Nachweise, z. B. durch Vorlage der Originalfahrtscheine oder der ABO-Vertragsunterlagen mit den entsprechenden

Zahlungsnachweisen, zu belegen. <sup>4</sup>Die Kosten können je Schuljahr zweimalig oder einmalig abgerechnet werden:

<b>Abrechnung</b>	<b>Bewilligte Beförderungsmonate des betreffenden Schuljahres</b>	<b>Abgabefrist</b>
<b>Einmal</b>	von August bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet
<b>Zweimal</b>		
1. Abrechnung	von August bis Dezember	31. Januar des betreffenden Schuljahres
2. Abrechnung	von Januar bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet

<sup>5</sup>Der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Beförderungskosten für das betreffende Schuljahr erlischt, wenn die Abrechnung nicht innerhalb der Ausschlussfrist – 31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet – beim ZVMS schriftlich oder elektronisch eingegangen ist. <sup>6</sup>In begründeten Ausnahmefällen kann die Abrechnung anstelle der ein- oder zweimaligen Vornahme auch monatlich nach Ablauf des betreffenden Beförderungsmonats erfolgen.“

- b) In Absatz 3 Satz 3 wird die Angabe „Absatz 2 Satz 4 bis 9“ durch die Angabe „Absatz 2 Satz 4 bis 6“ ersetzt.

8. **§ 19** wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1 und 2 werden durch die folgenden Absätze 1 und 2 ersetzt:

„(1) Mit Ausnahme von Schülern an Förderschulen für geistige Entwicklung wird für jeden Schüler unabhängig vom Verkehrsmittel, von Unterrichtstagen und von der tatsächlichen Beförderung für die Genehmigung pro Schuljahr ein Eigenanteil in Höhe des Jahrespreises eines Bildungstickets nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Mittelsachsen in der jeweils zum 1. August des betreffenden Schuljahres geltenden Fassung an den notwendigen Beförderungskosten erhoben. Ein Schuljahr umfasst zwölf Beförderungsmonate.

(2) Der Eigenanteil nach § 19 Absatz 1 SBS ermäßigt sich auf 60 Prozent (gerundet auf den nächsten vollen Betrag), wenn nur für einen Teil des Schulwegs (also nur für die Hin- oder nur für die Rückfahrt) die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr oder mit privatem Kraftfahrzeug oder in der Kombination von beiden beantragt worden und zu genehmigen ist. Die Ermäßigung gilt nicht, wenn dem Schüler bei Gesamtbetrachtung seines Schulwegs (Hin- und Rückfahrt) die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Schulbesuch mit Erwerb eines Bildungstickets ganz oder teilweise möglich und zumutbar ist.“

- b) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden zu den Absätzen 3 bis 5.

9. **§ 20** wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird Satz 1 durch den folgenden Satz 1 ersetzt:
- „(1) Der Eigenanteil gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung wird für den Genehmigungszeitraum durch den ZVMS mit Bescheid gegenüber dem Schuldner erhoben, wenn die Beförderung ganz oder teilweise mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs erfolgt.“
- b) Als Absatz 2 wird neu folgender Absatz eingefügt:
- „(2) Abweichend von Absatz 1 verzichtet der ZVMS bei genehmigter Beförderungskombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und freigestelltem Schülerverkehr auf die Erhebung des Eigenanteils als Vorauszahlung an ihn, soweit die zu verauslagenden notwendigen ÖPNV-Fahrtkosten anderenfalls bei nachträglicher Abrechnung zurückerstattet werden müssten.“
- c) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden zu den Absätzen 3 und 4.

**10. § 21** wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:
- „(1) Auf Antrag erlässt der ZVMS für dritte und weitere nach dieser Satzung anspruchsberechtigte Kinder einer Familie den Eigenanteil gemäß § 19 dieser Satzung, wenn Eigenanteile bereits für zwei ihrer älteren Kinder im Bewilligungszeitraum getragen werden. Den Eigenanteilen gleichgestellt sind nachgewiesene Aufwendungen zum Erwerb von Bildungstickets, wenn die Beförderung im ÖPNV zum Schulbesuch nach dieser Satzung notwendig ist.“
- b) Als Absatz 2 wird neu folgender Absatz eingefügt:
- „(2) Absatz 1 gilt in Fällen notwendiger ÖPNV-Nutzung mit Anspruch auf Erstattung verauslagter Kosten für ein Bildungsticket nicht, wenn zu seinem Erwerb für den Schüler Bildungs- und Teilhabeleistungen nach dem SGB II, Bundeskindergeldgesetz (BKGG), SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) in Anspruch genommen worden sind.“
- c) Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3 und durch den folgenden Absatz ersetzt:
- „(3) Die Regelungen aus §§ 16 und 17 dieser Satzung für die Antragstellung und Genehmigung gelten für den Antrag auf Erlass entsprechend. Ist für ein älteres Geschwisterkind oder für beide wegen des Verweises zum Erwerb des Bildungstickets nach § 3 Absatz 3 dieser Satzung kein Beförderungs-/Erstattungsantrag beim ZVMS zu stellen oder aus anderen Gründen nicht gestellt worden, sind dem Erlassantrag auf das betreffende Schuljahr lautende Schulbescheinigungen und bei ÖPNV-Nutzung Angaben zum vertragsführenden Verkehrsunternehmen sowie zur jeweiligen Kundennummer mitzuteilen.“

**11. § 22** wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird nach der Angabe „Pflichten der Schüler“ die Angabe „und der gesetzlichen Vertreter; Beförderungsausschluss“ eingefügt.
- b) Als Absatz 4 wird folgender Absatz neu eingefügt:

- „(4) Kommt der Schüler oder dessen gesetzlicher Vertreter bei genehmigter Beförderung im freigestellten Schülerverkehr als notwendig seiner Mitwirkungspflicht zur Zahlung des Eigenanteils an den notwendigen Beförderungskosten innerhalb der in dem Genehmigungsbescheid festgelegten Zahlungsfrist nicht oder nicht vollständig nach, ist der ZVMS berechtigt, den Schüler nach erfolgloser Mahnung und angekündigtem Widerruf der erteilten Beförderungsgenehmigung, mit Erlass des entsprechenden Widerrufsbescheides von der Beförderung ab dem genannten Zeitpunkt auszuschließen. Mit Wirksamwerden des Widerrufs verliert der Beförderungsantrag des Schülers die Wiederholungsfiktion für das Folgeschuljahr nach § 16 Absatz 5 dieser Satzung.“

12. **§ 24** wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird die Angabe „Sonderregelungen“ gestrichen.
- b) Die Absätze 1 und 3 werden gestrichen.
- c) Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 1.
- d) Als Absatz 2 wird folgender Absatz neu eingefügt:

- „(2) Für Erstattungszeiträume ab dem Schuljahr 2022/2023 bis zum Ablauf des Schuljahres 2025/2026 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten in der Erstfassung der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 4. März 2022.“

## **Artikel 2** **Inkrafttreten**

Diese Änderungssatzung tritt am Tag nach der Bekanntmachung in Kraft.

Die vorstehende Satzung wird hiermit ausgefertigt und ist bekannt zu machen.

Chemnitz, den ... 2026

Sven Schulze  
Verbandsvorsitzender

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p align="center"><b>Allgemeine Vorschriften</b> <b>Abschnitt 1</b></p>		
<p align="center"><b>§ 1 Geltungsbereich</b></p>		
<p>Diese Satzung regelt zur notwendigen Schülerbeförderung nach Maßgabe der jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die Anspruchsberechtigung,</li> <li>2. Art und Umfang der Beförderungsleistungen,</li> <li>3. die Kostenerstattung,</li> <li>4. die Erhebung von Eigenanteilen sowie</li> <li>5. das Verfahren der Kostenerstattung und Eigenanteilerhebung.</li> </ol>		
<p align="center"><b>§ 2 Zuständigkeit</b></p>		
<p>Nach Übertragung der Aufgabe ist der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (nachfolgend ZVMS genannt) Träger der notwendigen Beförderung der Schüler auf dem Schulweg zum Besuch der Schulen in öffentlicher Trägerschaft und der genehmigten Ersatzschulen in freier Trägerschaft, die im Gebiet der Landkreise Mittelsachsen und Zwickau sowie des Erzgebirgskreises liegen.</p>		
<p align="center"><b>§ 3 Abgrenzung der notwendigen Schülerbeförderung nach Satzung vom Bildungsticket nach Beförderungstarif</b></p>		
<p>(1) Notwendige Beförderung im Sinne dieser Satzung ist die Beförderung der Schüler, die zur Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht zwischen Wohnung und der nächstgelegenen Schule notwendig ist.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(2) Notwendige Beförderungskosten im Sinne dieser Satzung sind die Kosten, die der ZVMS für die Beförderung der Schüler zur Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht zwischen Wohnung und nächstgelegener Schule nach Maßgabe dieser Satzung trägt.</p> <p>(3) Für die Beförderung kommen in Betracht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. öffentliche Verkehrsmittel</li> <li>2. Kraftfahrzeuge des freigestellten Schülerverkehrs</li> <li>3. private Kraftfahrzeuge</li> </ol> <p>Vorrangig erfolgt die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.</p>	<p><del>(4) Auf Grundlage von § 1 Absatz 1 a des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Dezember 2008 (SächsGVBl. S. 866, 883), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, erfolgte mit Wirkung zum 1. August 2021 in allen Verkehrsverbänden des Freistaates Sachsen die Einführung des Bildungstickets als besonders kostengünstiges Tarifangebot. Zum Kauf sind Schüler allgemeinbildender und berufsbildender Schulen ohne duale Ausbildung berechtigt. Im jeweiligen Verkehrsverbund berechtigt das Bildungsticket zur ganztägigen Nutzung aller ÖPNV-Verkehrsmittel. Der Erwerb des Bildungstickets erfolgt direkt und auf eigene Rechnung durch den Schüler bzw. durch dessen gesetzlichen Vertreter durch Abschluss eines Abonnementsvertrages nach den für den jeweiligen Verkehrsverbund gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.</del></p>	
<p>(4) Auf Grundlage von § 1 Absatz 1 a des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Dezember 2008 (SächsGVBl. S. 866, 883), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, erfolgte mit Wirkung zum 1. August 2021 in allen Verkehrsverbänden des Freistaates Sachsen die Einführung des Bildungstickets als besonders kostengünstiges Tarifangebot. Zum Kauf sind Schüler allgemeinbildender und berufsbildender Schulen ohne duale Ausbildung berechtigt. Im jeweiligen Verkehrsverbund berechtigt das Bildungsticket zur ganztägigen Nutzung aller ÖPNV-Verkehrsmittel. Der Erwerb des Bildungstickets erfolgt direkt und auf eigene</p>	<p><del>(4) Auf Grundlage von § 1 Absatz 1 a des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr vom 12. Dezember 2008 (SächsGVBl. S. 866, 883), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, erfolgte mit Wirkung zum 1. August 2021 in allen Verkehrsverbänden des Freistaates Sachsen die Einführung des Bildungstickets als besonders kostengünstiges Tarifangebot. Zum Kauf sind Schüler allgemeinbildender und berufsbildender Schulen ohne duale Ausbildung berechtigt. Im jeweiligen Verkehrsverbund berechtigt das Bildungsticket zur ganztägigen Nutzung aller ÖPNV-Verkehrsmittel. Der Erwerb des Bildungstickets erfolgt direkt und auf eigene Rechnung durch den Schüler bzw. durch dessen gesetzlichen Vertreter durch Abschluss eines Abonnementsvertrages nach den für den jeweiligen Verkehrsverbund gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.</del></p>	<p>Dem derzeitigen Absatz 4 in § 3 der SBS kommt kein eigenständiger Regelungscharakter zu. Er beschreibt lediglich die Einführung des vom Freistaat Sachsen finanzierten Bildungstickets im Jahr 2021 als kostengünstiges Tarifprodukt für Schüler. Nach mehrjähriger erfolgreicher Etablierung kann davon ausgegangen werden, dass das Bildungsticket allgemein bekannt ist. Eine Streichung des Absatzes ist daher ohne Informationsverlust möglich.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>Rechnung durch den Schüler bzw. durch dessen gesetzlichen Vertreter durch Abschluss eines Abonnementsvertrages nach den für den jeweiligen Verkehrsverbund gültigen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.</p>		
<p>(5) Soweit die gewählte Schule auf dem Schulweg ab Wohnung vom Schüler unter Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit Erwerb eines Bildungstickets zumutbar erreichbar ist bzw. erreicht werden könnte und die hieraus entstehenden anrechnungsfähigen notwendigen Beförderungskosten den vom Schüler nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil von 180,00 EUR je Schuljahr nicht übersteigen würden, entfällt die Kostenerstattung nach dieser Satzung. In diesen Fällen ist der ZVMS berechtigt, den Erstattungsantrag abzulehnen und den Schüler auf die Erwerbsmöglichkeit des Bildungstickets im Freiverkauf zu verweisen.</p>	<p>(4) <b>Mit Verweis auf das Tarifangebot der Verkehrsunternehmen des ÖPNV entfällt die Kostenerstattung nach dieser Satzung, wenn die gewählte Schule auf dem Schulweg vom Schüler ausschließlich im ÖPNV mit Erwerb eines vom Freistaat Sachsen finanziell geförderten Bildungstickets zumutbar erreichbar ist und die anfallenden notwendigen Beförderungskosten den vom Schüler für den Genehmigungszeitraum nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil nicht übersteigen werden.</b></p>	<p>Nach der Streichung wird der bisherige Absatz 5 zum neuen Absatz 4.</p> <p>Die Änderung ist rein redaktioneller Natur. Sie erfolgt im Zusammenhang mit der geplanten automatischen Anpassung des Eigenanteils, den Schüler bzw. deren Eltern gemäß § 19 ff. SBS an den Beförderungskosten zu tragen haben. Dies wird relevant, falls der maximal zulässige Abgabepreis des Bildungstickets nach dem aktuell geltenden SächsÖPNVFinAusG von derzeit bis zu 15 EUR monatlich erhöht und daraufhin eine Preisanpassung im VMS-Tarif vorgenommen wird.</p>
<p><b>Abschnitt 2</b> <b>Erstattungsvoraussetzungen</b></p>		
<p><b>§ 4 Anspruchsberechtigte Schüler</b></p>		
<p>(1) Anspruch auf Übernahme der notwendigen Beförderungskosten nach Maßgabe dieser Satzung haben Schüler mit Wohnsitz oder</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>gewöhnlichem Aufenthaltsort im Freistaat Sachsen, die</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. eine Grundschule, eine Förderschule, eine Oberschule einschließlich Oberschule+, ein Gymnasium oder eine Gemeinschaftsschule,</li> <li>2. ein Berufliches Gymnasium, das Berufsgrund- (BGJ) bzw. Berufsvorbereitungsjahr (BVJ) an einer Berufsschule, eine Berufsfachschule oder eine Fachoberschule an einer berufsbildenden Schule,</li> <li>3. eine genehmigte Ersatzschule in freier Trägerschaft</li> </ol> <p>in dem in § 2 genannten Gebiet besuchen.</p>		
<b>§ 5 Allgemeine Voraussetzungen</b>		
<p>(1) Der ZVMS erstattet für einen anspruchsberechtigten Schüler im Sinne dieser Satzung die Kosten für seine notwendige Beförderung auf dem Schulweg, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die besuchte Schule als nächstgelegene Schule gemäß § 7 gilt,</li> <li>2. der fußläufige Schulweg die in § 8 festgelegten Mindestentfernungen bzw. geregelten Ausnahmen erfüllt, und</li> <li>3. dies seiner Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht entsprechend § 9 dient.</li> </ol> <p>(2) Für einen Schüler, der in Abweichung von Absatz 1 Nr. 1 nicht die nächstgelegene</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>Schule besucht, aber alle anderen Anforderungen nach Absatz 1 zum Besuch der gewählten Schule erfüllt, erstattet der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten bis zur nächstgelegenen Schule. In diesen Fällen erfolgt die Organisation der Beförderung nicht durch den ZVMS.</p>		
<p>(3) In allen vorgenannten Fällen ist eine Erstattung der Beförderungskosten ausgeschlossen,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wenn ein Schüler             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) eine Schule des zweiten Bildungsweges gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 3 des Schulgesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsSchulG) besucht,</li> <li>b) ein Entgelt aus einem Berufsausbildungsverhältnis erhält oder</li> <li>c) dem Grunde nach Anspruch auf Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch Drittes Buch (SGB III – Arbeitsförderung) oder auf eine Förderung nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz (BaFöG) in der jeweils geltenden Fassung hat,</li> </ol> </li> <li>2. soweit Wege zwischen verschiedenen Unterrichtsstätten (Unterrichtswegen) zurückgelegt werden müssen, auch wenn die Beförderung unmittelbar zwischen der Wohnung und der Unterrichtsstätte ohne Umweg über die regelmäßig besuchte Schule erfolgt,</li> </ol>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>3. vorbehaltlich des Satzes 2 für Wege zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel oder der im Einzelfall durch den ZVMS festgelegten Haltestelle bei freigestelltem Schülerverkehr. Ausnahmen ergeben sich in entsprechender Anwendung des § 8 dieser Satzung,</p> <p>4. bei vorwiegend auswärtiger Unterbringung des Schülers für seine Beförderung zwischen der meldeamtlich erfassten Hauptwohnung und der meldeamtlich erfassten Nebenwohnung (wie bei Wochenend-, Ferienheimfahrten),</p> <p>5. wenn für den Schüler nach den Vorschriften des Sächsischen Schulgesetzes die Schulpflicht nicht mehr besteht, es sei denn, diese Schule wurde bereits vor Vollendung des 18. Lebensjahrs besucht (Fortsetzung des Schulbesuchs bei gleichem Bildungsgang). Als Stichtag gilt der Beginn des jeweiligen Schuljahres.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">ENTWURF</p>	
<b>§ 6 Schulweg</b>		
<p>(1) Schulweg im Sinne dieser Satzung ist die kürzeste öffentliche und sichere Wegstrecke (Fußweg) zwischen der Wohnung des Schülers und der von ihm besuchten Schule. Der Schulweg beginnt an der Haustür des Wohngebäudes bzw. bei eingezäunten Grundstücken am Grundstückseingang, in der sich die Wohnung des Schülers befindet,</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>und dem nächstgelegenen Eingang des Schulgrundstücks.</p> <p>(2) Abweichend von Absatz 1 kann der ZVMS auf schriftlichen Antrag die Beförderung eines Grund- oder Förderschülers bis Klasse 4 nach Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht auf dem Weg vom Hort nach dem Sächsischen Gesetz über Kindertageseinrichtungen (SächsKitaG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Mai 2009 (SächsGVBl. S. 225), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, zu seiner nächstgelegenen Schule oder von der nächstgelegenen Schule zum Hort im freigestellten Schülerverkehr bewilligen, soweit im Schulgebäude oder in dessen unmittelbarer Nähe eine Hortbetreuung nicht möglich ist und der besuchte Hort im Wohnort des Schülers liegt. Die Geltendmachung des Anspruchs setzt einen Beförderungsanspruch nach § 5 Absatz 1 SBS im freigestellten Schülerverkehr auf dem Schulweg voraus. Die Bewilligung gilt für ein Schuljahr.</p> <p>Der Antrag ist schuljährlich spätestens vier Wochen vor Beförderungsbeginn zu stellen und gilt für das gesamte Schuljahr. Mit der Beförderung zwischen nächstgelegener Schule und dem Hort gilt der Beförderungsanspruch nach § 5 Absatz 1 SBS als erfüllt. Für Änderungen gilt § 16 Absatz 8.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(3) Als Wohnung des Schülers zum Zwecke des Schulbesuchs gilt die nach Sächsischen Meldegesetz (SächsMG) amtlich erfasste Hauptwohnung. Ist der Schüler zum Zwecke des Schulbesuchs vorwiegend auswärtig in einem Heim, einem Internat oder einer vergleichbaren Einrichtung untergebracht, ist diese Nebenwohnung zur Anspruchsfeststellung maßgeblich.</p>	<p>(3) Als Wohnung des Schülers zum Zwecke des Schulbesuchs gilt die nach Sächsischen Meldegesetz (SächsMG) amtlich erfasste Hauptwohnung. <b>Auch bei praktiziertem Wechselmodell der gesetzlichen Vertreter ist zur Anspruchsfeststellung allein der eingetragene Hauptwohnsitz des Schülers maßgeblich. Nur wenn <del>ist</del> der Schüler zum Zwecke des Schulbesuchs vorwiegend auswärtig in einem Heim, einem Internat oder einer vergleichbaren Einrichtung untergebracht ist, ist abweichend von Satz 1 diese Nebenwohnung beim Schulweg zu berücksichtigen. <del>zur</del> Anspruchsfeststellung maßgeblich.</b></p>	<p>Zunehmend gehen beim ZVMS Anträge von Schülern ein, die im sogenannten Wechselmodell leben – also abwechselnd bei Mutter und Vater. Nach aktueller Rechtslage muss dennoch im Melderegister eine Wohnung als Hauptwohnung angegeben werden. Diese ist laut Rechtsprechung allein entscheidend für die Prüfung des Anspruchs auf Schülerbeförderung.</p> <p>Die vorgeschlagene Regelung dient nur der Klarstellung. Von der Möglichkeit, den Beförderungsantrag ab Nebenwohnung mit Verweis auf die eindeutige Regelung in der Satzung abzulehnen, verspricht sich die Verwaltung eine effektivere Bearbeitung der Anträge.</p>
<b>§ 7 Nächstgelegene Schule</b>		
<p>(1) Die nächstgelegene Schule im Sinne dieser Satzung ist die Schule, die unter Berücksichtigung der vom Schüler gewählten Schulart aufnahmefähig ist und die von der Wohnung des Schülers mit dem geringsten Beförderungsaufwand erreicht werden kann, soweit nachfolgend nicht abweichend</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>geregelt. Die Oberschule+ gilt als selbstständige Schulart.</p> <p>(2) Umfasst die gewählte Schulart mehrere schulische Angebote, ist für die Bestimmung der nächstgelegenen Schule ergänzend maßgeblich, ob das gewählte Bildungsangebot den Anforderungen an einen eigenständigen Bildungsgang entspricht. Ein Bildungsgang ist eigenständig, wenn das schulische Angebot eine fachliche Schwerpunktbildung enthält, die sich im Allgemeinen zugleich zu einer besonderen Gestaltung des Abschlusses auswirkt. Im Rahmen der Gleichwertigkeit begründen Besonderheiten im Lehrstoff und/oder in den Lehr- und Erziehungsmethoden keinen eigenständigen Bildungsgang.</p> <p>(3) Der geringste Beförderungsaufwand bemisst sich nach dem geringsten Aufwand an Kosten und einem zumutbaren Aufwand an Zeit.</p> <p>(4) Soweit für Schulen Schulbezirke oder Einzugsbereiche nach § 25 SächsSchulG bestehen, ist abweichend von Absatz 1 nächstgelegene Schule die Schule, in deren Grundschulbezirk oder Einzugsbereich der Schüler wohnt. Sind mehrere Schulen einem Grundschulbezirk zugeordnet oder für einen Einzugsbereich festgelegt, ist von diesen Schulen diejenige die nächstgelegene Schule, die die Voraussetzungen nach Absatz 1 bis 3 erfüllt.</p> <p>(5) Entscheidet sich ein Schüler mit festgestelltem sonderpädagogischen Förderbedarf für den Besuch einer anderen allgemeinbildenden Schule anstelle einer Förderschule mit dem erforderlichen</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">ENTWURF</p>	

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>Förderschwerpunkt, bestimmt sich die nächstgelegene Schule ergänzend unter Berücksichtigung der für ihn festgelegten Gelingensbedingungen der inklusiven Unterrichtung. Auf Verlangen hat der Schüler bzw. bei Minderjährigkeit der gesetzliche Vertreter dem ZVMS Auskunft zu diesen festgelegten Gelingensbedingungen zu erteilen und mit geeigneten amtlichen Unterlagen zu belegen. Darüber hinaus ist der ZVMS berechtigt, eine Stellungnahme bei der zuständigen Schulaufsichtsbehörde einzuholen, ob die Gelingensbedingungen auch von einer anderen allgemeinbildenden Schule der gewählten Schulart bzw. des gewählten Bildungsgangs erfüllt werden könnten, die von der Wohnung des Schülers aus mit geringerem Beförderungsaufwand zu erreichen wäre.</p> <p>(6) Hat der Schüler eine öffentliche Schule gewählt, werden bei der Ermittlung der nächstgelegenen Schule genehmigte Ersatzschulen nicht berücksichtigt.</p> <p>(7) Die Aufnahmefähigkeit der nächstgelegenen Schule gilt in den Genehmigungsverfahren über Wiederholungsanträge für Folgeschuljahre als gegeben, soweit diese im Zeitpunkt der Entscheidung für das Schuljahr des Erstantrages vorhanden war oder als vorhanden galt.</p> <p>(8) Ist ein Schüler vom weiteren Besuch der für ihn nächstgelegenen Schule aufgrund seines Fehlverhaltens gemäß § 39 Absatz 2 Nr. 5 SächsSchulG bzw. wegen einer auf Fehlverhalten begründeten Kündigung des privatrechtlichen Schulvertrages</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; transform: rotate(-30deg);">ENTWURF</p>	

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>ausgeschlossen worden, steht dieser Umstand der beförderungrechtlichen Qualifikation dieser Schule als nächstgelegene nicht entgegen.</p>		
<p><b>§ 8 Mindestentfernungen</b></p>		
<p>(1) Als Voraussetzung für die Erstattung der Beförderungskosten gilt für den Schulweg eine Mindestentfernung</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. von 2,0 km für Schüler der Grund- und Förderschulen bis Klasse 4,</li> <li>2. von 3,0 km für Schüler ab Klasse 5, soweit in Absatz 2 und 3 nicht anders bestimmt.</li> </ol> <p>(2) Eine Mindestentfernung gilt nicht für Schüler</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. mit festgestelltem sonderpädagogischen Förderbedarf im Bereich geistige Entwicklung oder</li> <li>2. mit Behindertenausweis mit dem Merkmal AG (außergewöhnlich gehbehindert), dem Merkmal G (gehbehindert), dem Merkmal H (hilflos) oder dem Merkmal BI (blind).</li> </ol> <p>(3) Der ZVMS kann in Abweichung von Absatz 1 die notwendigen Beförderungskosten auf schriftlichen Antrag erstatten, wenn für Schüler auf dem Schulweg zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule eine besondere Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit besteht. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretende Gefahr gilt nicht als besondere Gefahr in diesem Sinne. Auf Verlangen des ZVMS ist das Bestehen einer besonderen Gefahr für die Gesundheit mit Nachweis durch das zuständige Gesundheitsamt zu belegen.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p><b>§ 9 Stundenplanmäßiger Unterricht</b></p> <p>Stundenplanmäßiger Unterricht ist der Unterricht, der an den Schulen nach einem festen, für Lehrer und Schüler verbindlichen Stundenplan stattfindet. Als stundenplanmäßiger Unterricht gilt insbesondere nicht die Teilnahme an Exkursionen, Schulsportfesten, Praktika, freiwilligen Ganztagsangeboten, Arbeitsgemeinschaften oder die Inanspruchnahme von Betreuungseinrichtungen (wie Hort).</p>		
<p><b>§ 10 Verkehrsmittel nach ihrer Rangfolge</b></p> <p>(1) Zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung haben Schüler zur Beförderung auf dem Schulweg grundsätzlich die vorrangigen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Unter Berücksichtigung der in § 3 Absatz 5 geregelten Abgrenzung zum Tarifprodukt Bildungsticket erstattet der ZVMS die hierfür anfallenden notwendigen Beförderungskosten ganz oder teilweise unter den Voraussetzungen von § 11 i. V. m. §§ 18 ff. nach dieser Satzung.</p>		
<p>(2) Ist zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann der ZVMS die notwendige Beförderung des Schülers auf dem Schulweg mit Kraftfahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs organisieren.</p>	<p>(2) Ist zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann der ZVMS die notwendige Beförderung des Schülers auf dem Schulweg mit Kraftfahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs organisieren. <b>Wird ein zumutbares Beförderungangebot im freigestellten Schülerverkehr nicht angenommen, entfällt jegliche Erstattung von Fahrkosten.</b></p>	<p>Der neu aufgenommene Satz 2 steht im Zusammenhang mit der Neuregelung in Absatz 3 zur Schülerbeförderung mit privatem Kraftfahrzeug und deren Kostenerstattung.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(3) Abweichend von Absatz 2 kann der ZVMS zum Besuch der nächstgelegenen Schule auf schriftlichen Antrag die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und die Erstattung der dafür entstehenden notwendigen Beförderungskosten bei Vorliegen eines wichtigen Grundes genehmigen. Ein wichtiger Grund kann sich insbesondere aus gesundheitlichen Gründen des Schülers ergeben oder weil die Benutzung des freigestellten Schülerverkehrs unter Anwendung der Gründe in § 12 Absatz 2 nicht zumutbar oder nicht möglich ist.</p>	<p>(3) Abweichend von Absatz 2 kann der ZVMS zum Besuch der nächstgelegenen Schule auf Antrag die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und die Erstattung der dafür entstehenden notwendigen Beförderungskosten genehmigen, wenn ihm vom Schüler bzw. dessen gesetzlichen Vertreter eine Erklärung zur regelmäßigen Durchführung der Schülerbeförderung im beantragten Erstattungszeitraum vorliegt (freiwillige Selbstverpflichtung) und dessen Nutzung im Vergleich zu einer Beförderungsorganisation im freigestellten Schülerverkehr für den ZVMS aufgrund geringeren Kostenaufwand wirtschaftlicher ist. Ist die Beförderung des Schülers im freigestellten Schülerverkehr nicht möglich oder ist dessen Benutzung dem Schüler aus gesundheitlichen Gründen nicht zumutbar, ist dem Beförderungsantrag stattzugeben. In Fällen zumutbarer ÖPNV-Nutzung mit Schulwegezeiten zwischen 61 und bis zu 90 min kann die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und deren Fahrtkostenerstattung auf Antrag auch abweichend von Absatz 1 genehmigt werden, wenn eine freiwillige Selbstverpflichtung zur regelmäßigen Durchführung abgegeben wird und die Fahrzeugnutzung im Vergleich zum ÖPNV zu einer wesentlichen Verkürzung der Schulwegezeit führt. Die Entscheidung über die Genehmigung erfolgt im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsverbindungen, der Altersstufe des Schülers und der örtlichen Gegebenheiten.</p>	<p>Die (schriftliche oder elektronische) Form von Anträgen ist einheitlich in § 16 Abs. 2 SBS geregelt.</p> <p>Bislang bestand für Eltern nach Satzung nur dann die Möglichkeit, die Schülerbeförderung mit einem privaten Kraftfahrzeug durchzuführen und die entstehenden Kosten erstattet zu bekommen, wenn hierfür ein wichtiger Grund wie z. B. aus gesundheitlichen Gründen vorlag.</p> <p>Schon seit mehreren Jahren gestaltet sich die Beförderungsorganisation im freigestellten Schülerverkehr immer schwieriger. Einerseits ist die Anzahl auftragsinteressierter Beförderungsunternehmen (Geschäftsaufgabe aus Altersgründen, Personalmangel) rückläufig und andererseits resultieren aus den gesellschaftlich gewollten vielfältigeren Möglichkeiten in der Schullaufbahn des einzelnen Schülers immer höhere Anforderungen an die Prüfung</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>des Beförderungsanspruchs durch Berücksichtigung individueller Belange, die sich letztlich auch auf die Durchführung der Beförderung auswirken. Auch längerfristige Stundenausfälle durch Lehrermangel und fehlende ÖPNV-Angebote außerhalb regulärer Unterrichtszeiten führen zu höherem Bedarf.</p> <p>Die Neuregelung zur Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug durch leichtere Voraussetzungen und eine bessere Vergütung soll dem ZVMS im Bereich seiner Beförderungspflicht durch Organisation des kostenintensiven freigestellten Schülerverkehrs eine Konzentration auf Sammelbeförderungen verschaffen und eine Ressourcenbindung durch Beauftragung von Einzelbeförderungen möglichst vermeiden.</p> <p>Die Bewertung längerer Schulwegezeiten bei Nutzung des vorhandenen ÖPNV-</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>Angebots als zumutbar oder nicht, bergen ein nicht unerhebliches Streitpotenzial. Die Option, in diesen Fällen unter bestimmten Voraussetzungen die Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug (mit Kostenbegrenzung auf den ÖPNV-Höchstbetrag) ausnahmsweise zu genehmigen können, kann für alle Beteiligten einen vernünftigen Kompromiss ergeben.</p>
<p>(4) Zum Besuch der nicht nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 2 gilt Absatz 1 entsprechend. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, genehmigt der ZVMS die Beförderung des Schülers mit privatem Kraftfahrzeug und erstattet auf Antrag zur Abrechnung die notwendigen Beförderungskosten.</p>		
<p>(5) Im Rahmen der Wirtschaftlichkeit kann unter Berücksichtigung des Alters des Schülers auch die Benutzung mehrerer Beförderungsmittel für den Schulweg nach Maßgabe der vorgenannten Absätze zumutbar sein.</p> <p>(6) Der ZVMS kann in begründeten Einzelfällen mit dem jeweiligen Schulträger Vereinbarungen über die Durchführung von Schülerbeförderungsleistungen abschließen, wenn die Zuschüsse des ZVMS die Kosten der Schülerbeförderung nach den Bestimmungen</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>dieser Satzung nicht übersteigen. Schüler, die der vorstehenden Regelung unterliegen, haben keinen zusätzlichen Anspruch auf Erstattung notwendiger Beförderungskosten im Sinne dieser Satzung durch den ZVMS.</p>		
<p><b>§ 11 Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln</b></p>		
<p>(1) Zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zählen die für die Beförderung von Personen allgemein zugänglichen Linienverkehre mit Bussen, Straßenbahnen, Seilbahnen sowie Eisenbahnen einschließlich der Schüleronderlinien mit Bussen nach dem Personenbeförderungsgesetz.</p> <p>(2) Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Regel zumutbar, wenn der regelmäßige Schulweg einschließlich der Fußwegstrecken zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle sowie zwischen der zur Schule nächstgelegenen Haltestelle und der Schule für die einfache Strecke nicht mehr als 60 Minuten in Anspruch nimmt.</p> <p>Bei besonderen Umständen kann im Einzelfall auch eine Schulwegezeit von bis zu 90 Minuten zumutbar sein. Eine längere Schulwegezeit kann beispielsweise beim Besuch einer Schule mit weitem Einzugsbereich, mit Standort in einem besonders ländlichen Gebiet oder mit einem besonderen Bildungsgang, welcher nur an ausgesuchten Schulen der gewählten Schulart angeboten wird, oder durch eine atypische Wohnsituation des Schülers gerechtfertigt sein.</p> <p>(3) Bei der Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Fällen des</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>§ 5 Absatz 1 und des Absatz 2 dieser Satzung sind notwendige Beförderungskosten nur die Kosten, die nach dem jeweils geltenden Tarifangebot unter Berücksichtigung möglicher Fahrpreismäßigungen für die preisgünstigste Verkehrsverbindung zwischen Wohnung und der besuchten Schule entstehen.</p> <p>(4) Die zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Schulweg oder auf einer Teilstrecke des Schulwegs nach dem jeweils geltenden Beförderungstarif erforderlichen Fahrausweise hat der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter selbst zu erwerben und die dafür entstehenden Kosten zu verauslagern.</p>		
<b>§ 12 Freigestellter Schülerverkehr (FSV)</b>		
<p>(1) <b>Freigestellter Schülerverkehr</b> im Sinne dieser Satzung ist die vom ZVMS als <b>Fahrdienst</b> organisierte Beförderung von Schülern auf dem Schulweg in angemieteten geeigneten Kraftfahrzeugen von zuverlässigen Verkehrsunternehmen oder mit eigenen Kraftfahrzeugen zum und vom stundenplanmäßigen Unterricht an die nächstgelegene Schule außerhalb des öffentlichen Linienverkehrs. Die Beförderungsverträge mit entsprechenden Verkehrsunternehmen werden ausschließlich vom ZVMS geschlossen.</p> <p>(2) Die zur Schülerbeförderung vorrangige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist unter anderem nicht möglich oder nicht zumutbar,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wenn öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen oder der nicht nächstgelegenen Schule fehlen,</li> </ol>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>2. wenn die nach § 11 Absatz 2 zumutbare Schulwegezeit oder die nach § 14 zumutbare Wartezeit überschritten ist oder die Unzumutbarkeit sich aus einer Gesamtbetrachtung der regelmäßigen schultäglichen Schulwegezeit nach 11 Absatz 2 und Wartezeit nach § 14 ergibt oder</p> <p>3. für Schüler</p> <p>a) mit festgestelltem Förderbedarf im Bereich geistige Entwicklung,</p> <p>b) für die eine Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach § 11 aufgrund eines Nachweises durch das zuständige Gesundheitsamt ausgeschlossen ist. Die Beförderung erfolgt regelmäßig in Sammelfahrten (Beförderung mehrerer Schüler in einem Fahrzeug).</p> <p>(3) Für die notwendige Beförderung mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs sind die vom ZVMS ausgestellten Berechtigungsausweise zu benutzen.</p> <p>(4) Der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter hat den Berechtigungsausweis nach Absatz 3 unverzüglich dem ZVMS zurückzugeben oder nachweislich zu vernichten, wenn die der Beförderung im freigestellten Schülerverkehr zugrunde liegende Genehmigung aufgehoben worden ist.</p>		
<p><b>§ 13 Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug</b></p>		
<p>(1) Unter einem privaten Kraftfahrzeug sind die vom gesetzlichen Vertreter oder dem Schüler</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>gestellten oder von einem Dritten angemieteten Kraftfahrzeuge zu verstehen.</p> <p>(2) Bei der Beförderung mit einem privaten Kraftfahrzeug sind notwendige Beförderungskosten nur die Kosten, die auf der kürzesten verkehrsüblichen Fahrstrecke notwendig entstehen.</p>		
<p>(3) Bei notwendiger Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 erstattet der ZVMS als notwendige Beförderungskosten eine Wegstreckenentschädigung von 30 Cent je Besetzkilometer mit Schüler. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg zumutbar und möglich, werden jedoch höchstens die notwendigen Beförderungskosten erstattet, die bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Bewilligungszeitraum nach dem jeweils geltenden günstigsten Tarif entstehen würden. Wenn in besonders gesundheitlich begründeten Ausnahmefällen die Beförderung nicht zumutbar im freigestellten Schülerverkehr zu organisieren ist oder die für die Einrichtung eines freigestellten Schülerverkehrs zu erwartenden Kosten je Schultag die vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten überschreiten, kann eine Wegstreckenentschädigung in Höhe der tatsächlich entstehenden Kosten als notwendig erstattet werden. Mit der Wegstreckenentschädigung sind alle sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Benutzung eines Privatfahrzeuges abgegolten.</p>	<p>(3) Bei notwendiger Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 erstattet der ZVMS als notwendige Beförderungskosten eine Wegstreckenentschädigung von <b>35 Cent</b> je Besetzkilometer mit Schüler. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg zumutbar und möglich, werden jedoch höchstens die notwendigen Beförderungskosten erstattet, die bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Bewilligungszeitraum nach dem jeweils geltenden günstigsten Tarif entstehen würden. Wenn in besonders gesundheitlich begründeten Ausnahmefällen die Beförderung nicht zumutbar im freigestellten Schülerverkehr zu organisieren ist oder die für die Einrichtung eines freigestellten Schülerverkehrs zu erwartenden Kosten je Schultag die vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten überschreiten, kann eine Wegstreckenentschädigung in Höhe der tatsächlich entstehenden Kosten als notwendig erstattet werden. Mit der Wegstreckenentschädigung sind alle sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Benutzung eines Privatfahrzeuges abgegolten.</p>	<p>Um die organisatorischen Probleme und steigenden Kosten im freigestellten Schülerverkehr (fSV) zu verringern – etwa durch rückläufige Angebotszahlen in den Vergabeverfahren und Fahrpersonalmangel – soll mit einer Erhöhung der Wegstreckenpauschale von 0,30 EUR/Besetzt-Kilometer auf 0,35 EUR/km ein Anreiz zur (freiwilligen) PKW-Nutzung anstelle des fSV geschaffen werden. Die Schaffung des Anreizes zur PKW-Nutzung bei Besuch der nächstgelegenen Schule stellt einen Kernpunkt der Satzungsänderung dar.</p> <p>Der vorgeschlagene Erstattungssatz entspricht der aktuellen Wegstreckenpauschale für Dienstreisen mit privatem PKW aus triftigen Grund nach dem</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>Sächsischen Reisekostengesetz (SächsRKG).</p> <p>Um Planungssicherheit zu haben, ist von einem dynamischen Verweis, die bei einer Gesetzesänderung zu einer automatischen Kostenerhöhung führen würde, abgesehen worden.</p> <p>Von einer Erhöhung auf 0,38 €/Besetzt-Kilometer in Anlehnung an die Pendlerpauschale nach dem Einkommenssteuergesetz ist Abstand genommen worden, weil dort nicht auf die jeweiligen Besetzt-Kilometer, sondern nur auf die einfache Wegstrecke abgestellt wird.</p> <p>Letztlich muss auch berücksichtigt werden, dass die Wegstreckenpauschale auch zur Berechnung der fiktiven Beförderungskosten beim Besuch der nicht nächstgelegenen Schule heranzuziehen ist. Es besteht ein Anspruch auf Erstattung der fiktiven notwendigen Kosten wie zur nächstgelegenen Schule.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(4) Bei Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nicht nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 2 erstattet der ZVMS Beförderungskosten in Höhe der Kosten, die für die notwendige Beförderung bis zur nächstgelegenen Schule entstehen würden. Die Berechnung der Kostenerstattung richtet sich nach Absatz 3, soweit nachfolgend nicht abweichend geregelt. Würden die fiktiven Beförderungskosten zur nächstgelegenen Schule höher ausfallen als bei einer Berechnung der Kostenerstattung anhand der Besetzkilometer zur nicht nächstgelegenen Schule, beschränkt sich der Erstattungsanspruch auf den geringeren Betrag als Höchstbetrag. Darüber hinaus werden höchstens diejenigen Kosten erstattet, die bei unterstellter notwendiger Beförderung im freigestellten Schülerverkehr zur nächstgelegenen Schule in Höhe der vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten anfallen würden.</p>		
<b>§ 14 Wartezeit</b>		
<p>(1) Wartezeit ist die Aufenthaltszeit des Schülers an der Schule vor Beginn bzw. nach dem Ende des stundenplanmäßigen Unterrichts. Sie schließt sich unmittelbar an die Schulwegezeit nach der fahrplanmäßigen Nutzung des vom ZVMS genehmigten Verkehrsmittels an bzw. umfasst sie den Zeitraum bis zum Beginn der Schulwegezeit mit Antritt der fahrplanmäßigen Rückfahrt des genehmigten Verkehrsmittels.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(2) Stundenplanmäßige Unterrichtsbeginn- und -endzeiten sind auf die Fahrzeiten der Verkehrsmittel abzustimmen. Die Stundenpläne sollen so miteinander abgestimmt werden, dass unter Beachtung der in Absatz 3 geregelten Wartezeiten je Schulstandort eine Fahrt zum Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsschluss bis zu zwei Fahrten ausreichend sind. Ein Anspruch auf Anpassung der Fahrzeiten an individuelle Bedürfnisse besteht nicht.</p> <p>(3) Die zumutbare Wartezeit kann für Schüler</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. der Grundschulen und Förderschulen bis Klasse 4 jeweils höchstens bis zu 45 Minuten vor Beginn und nach Ende des stundenplanmäßigen Unterrichts,</li> <li>2. der Klassen 5 bis 10 schultäglich insgesamt höchstens bis zu 90 Minuten,</li> <li>3. ab Klasse 11 schultäglich insgesamt höchstens bis zu 120 Minuten betragen.</li> </ol> <p>(4) Bei besonderen Umständen können im Einzelfall längere Wartezeiten an einzelnen Tagen ausnahmsweise zumutbar sein, wenn eine Veränderung des Fahrplanes nicht möglich oder wegen öffentlicher Interessen nicht zu vertreten ist und soweit zur Sicherstellung der notwendigen Schülerbeförderung mindestens eine Hinfahrt zum Unterrichtsbeginn und zwei Rückfahrten nach Unterrichtsschluss zur besuchten Schule</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">DRAFT</p>	

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>innerhalb der nach Absatz 3 zumutbaren Wartezeit gewährleistet ist.</p>		
<b>§ 15 Notwendige Begleitpersonen</b>		
<p>(1) Für Schüler, die Anspruch auf die notwendige Beförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten zum Besuch der nächstgelegenen Schule gemäß § 5 Absatz 1 dieser Satzung haben, kann der ZVMS auf schriftlichen Antrag Beförderungskosten auch für die Begleitperson tragen, wenn die Begleitung des Schülers auf dem Schulweg aufgrund einer körperlichen, geistigen oder sonstigen behinderungsbedingten Beeinträchtigung erforderlich ist. Die Notwendigkeit und Bedingungen der Begleitung legt der ZVMS auf der Grundlage der jeweils geltenden Rechtsvorschriften fest. Soweit es für die Entscheidung des Antrages erforderlich ist, sind auf Verlangen des ZVMS erforderliche Nachweise durch den Schüler bzw. den gesetzlichen Vertreter beizubringen, wie ein amtsärztliches Gutachten.</p> <p>(2) Bei der notwendigen Schülerbeförderung im freigestellten Schülerverkehr nach § 12 trägt der ZVMS die Kosten für Begleitpersonen als Aufsicht neben dem Fahrer in der Regel nur, wenn die zu befördernden Schüler eine Schule mit dem Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung, geistige Entwicklung oder emotionale und soziale Entwicklung besuchen und mindestens sechs Schüler im eingesetzten Kraftfahrzeug befördert werden. Der ZVMS ist nicht verpflichtet, eine Begleitperson mit einer besonderen</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
beruflichen Qualifikation im Sinne medizinischer, pädagogischer oder sonstiger besonderer Fachkenntnisse einzusetzen.		
<b>Abschnitt 3 Verfahrensvorschriften</b>		
<b>§ 16 Antragstellung</b>		
(1) Die Beförderungs- und Erstattungsleistungen nach dieser Satzung werden nur auf Antrag und nur nach Genehmigung gewährt.		
<p>(2) Der Antrag ist mit den zulässigen Formularen schriftlich zu stellen. Die Formulare sind in den Schulen sowie über den Internetauftritt des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (<a href="http://www.vms.de">www.vms.de</a>) erhältlich. Der Antrag ist vollständig auszufüllen und vom Schüler bzw. bei Minderjährigkeit vom gesetzlichen Vertreter zu unterschreiben. Der schriftliche Antrag ist von der besuchten Schule bestätigen zu lassen und beim ZVMS abzugeben. Die Schriftform des Antrages kann durch die elektronische Form ersetzt werden. Hierzu genügt es, wenn das elektronische Antragsdokument mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen ist. Soweit der ZVMS zur elektronischen Kommunikation nach § 3 a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) weitere Verfahren eingerichtet hat, kann die Schriftform auch durch deren Nutzung ersetzt werden. Die Adressen und die technischen Anforderungen für die Übermittlung elektronischer Dokumente sind über die in Satz 2 genannte Internetseite abrufbar.</p>	<p>(2) Der Antrag ist <b>vor Beginn der Beförderung beim ZVMS</b> mit den zulässigen Formularen <b>entweder schriftlich oder elektronisch</b> zu stellen. <b>Zur schriftlichen Einreichung ist das über den Internetauftritt des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (<a href="http://www.vms.de">www.vms.de</a>) als Download bereitgestellte Formular zu nutzen.</b> Es ist vollständig auszufüllen und vom volljährigen Schüler bzw. vom gesetzlichen Vertreter bei einem minderjährigen Schüler eigenhändig zu unterschreiben. Der schriftliche Antrag ist von der besuchten Schule bestätigen zu lassen und beim ZVMS abzugeben. <b>Zur elektronischen Einreichung ist das auf der genannten Internetseite vom ZVMS bereitgestellte Onlineverfahren zu nutzen. Als Antragseingang gilt beim schriftlichen Antrag das Datum des Posteingangs beim ZVMS und beim elektronisch gestellten Antrag das systemseitig vergebene Eingangsdatum.</b></p>	<p>Früher sind die Papieranträge bei einer Druckerei in Auftrag gegeben und an die Schulen verteilt worden. Zwischenzeitlich hat sich das Onlineverfahren etabliert.</p>


Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung															
<p>(3) Mit der Antragstellung sind die Angaben zu machen und die Unterlagen beizubringen, die für die Bearbeitung und Entscheidung des Antrages von Bedeutung sind. Soweit es erforderlich ist, sind auf Verlangen des ZVMS die nach dieser Satzung geforderten Nachweise vorzulegen.</p>																	
<p>(4) Der Antrag kann frühestens ab dem 1. Mai des laufenden Schuljahres für das darauffolgende Schuljahr gestellt werden. Ein Schuljahr beginnt jeweils am 1. August eines Jahres und endet jeweils am 31. Juli des darauffolgenden Jahres gemäß § 33 Absatz 1 SächsSchulG. Mit Ausnahme eines Antrages auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs wird im Genehmigungsfall der Antrag ab dem Monat des Antragseingangs beim ZVMS bewilligt, sofern die Voraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen und der Antrag bis spätestens zum 20. Kalendertag des laufenden Monats beim ZVMS eingegangen ist. Der Antrag ist schuljährlich neu zu stellen.</p>	<p>(4) <sup>1</sup>Der Antrag kann frühestens ab dem 1. April des laufenden Schuljahres für das darauffolgende Schuljahr gestellt werden. <sup>2</sup>Ein Schuljahr beginnt jeweils am 1. August eines Jahres und endet jeweils am 31. Juli des darauffolgenden Jahres gemäß § 33 Absatz 1 SächsSchulG.</p> <p><sup>3</sup>Je nach Beförderungsmittel gelten für den Antragseingang und den Beginn der Beförderung bzw. deren Kostenübernahme folgende Fristen:</p> <table border="1" data-bbox="801 778 1603 1399"> <thead> <tr> <th data-bbox="801 778 1070 874">Beförderungsmittel</th> <th data-bbox="1070 778 1294 874">Antragseingang beim ZVMS</th> <th data-bbox="1294 778 1603 874">Beginn Beförderung bzw. Kostenübernahme</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="801 874 1070 943">ÖPNV</td> <td data-bbox="1070 874 1294 943">im laufenden Monat</td> <td data-bbox="1294 874 1603 943">ab Folgemonat</td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 943 1070 1011">fsv</td> <td data-bbox="1070 943 1294 1011"></td> <td data-bbox="1294 943 1603 1011"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 1011 1070 1139">1.</td> <td data-bbox="1070 1011 1294 1139">bis zum letzten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres</td> <td data-bbox="1294 1011 1603 1139">ab ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres</td> </tr> <tr> <td data-bbox="801 1139 1070 1399">2.</td> <td data-bbox="1070 1139 1294 1399">Zeitraum zwischen letztem Unterrichtstag des laufenden Schuljahres und dem ersten Unterrichtstag</td> <td data-bbox="1294 1139 1603 1399">regelmäßig erst nach Ablauf von 4 Wochen nach dem ersten Unterrichtstag</td> </tr> </tbody> </table>	Beförderungsmittel	Antragseingang beim ZVMS	Beginn Beförderung bzw. Kostenübernahme	ÖPNV	im laufenden Monat	ab Folgemonat	fsv			1.	bis zum letzten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	ab ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres	2.	Zeitraum zwischen letztem Unterrichtstag des laufenden Schuljahres und dem ersten Unterrichtstag	regelmäßig erst nach Ablauf von 4 Wochen nach dem ersten Unterrichtstag	<p>Von der terminlichen Vorverlegung erhofft sich die Verwaltung eine weitere Entzerrung in der „Hochdruckphase“ eingehender Neuansträge auf Beförderung und Kostenübernahme im Zeitraum Juni – Juli.</p> <p>Die in der Neufassung der SBS 2022 mit § 16 Absatz 4 und Absatz 5 je nach Beförderungsmittel sehr unterschiedlich geregelten Antrags- und Bearbeitungsfristen haben sich in der Praxis als nicht sachgerecht erwiesen. Die tabellarische Zusammenfassung aller Antragsfristen im neu gefassten Absatz 4 dient der besseren Übersicht.</p> <p>Der Aufwand zur Prüfung eines Antrages auf Beförderung im ÖPNV oder mit privatem Kfz fällt nicht zwangsläufig niedriger im</p>
Beförderungsmittel	Antragseingang beim ZVMS	Beginn Beförderung bzw. Kostenübernahme															
ÖPNV	im laufenden Monat	ab Folgemonat															
fsv																	
1.	bis zum letzten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	ab ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres															
2.	Zeitraum zwischen letztem Unterrichtstag des laufenden Schuljahres und dem ersten Unterrichtstag	regelmäßig erst nach Ablauf von 4 Wochen nach dem ersten Unterrichtstag															

Geltende Fassung	Änderungsentwurf		Begründung	
		des neuen Schuljahres	<p>Vergleich zu dem eines fSV-Antrages aus. Bei jedem Antrag ist zu prüfen, ob die gewählte bzw. besuchte Schule beförderungsmäßig als nächstgelegene für den Schüler zu bewerten ist oder nicht. Je nach Festlegung gelten unterschiedliche Anspruchsgrundlagen mit jeweils anderen Voraussetzungen. Der eigentliche Unterschied in der Bearbeitung resultiert aus dem Aufwand zur Organisation des fSV nach positiv festgestelltem Beförderungsanspruch (Eingliederung in bestehende Verträge, Neuausschreibung, Beauftragung des Beförderungsunternehmens, etc.).</p> <p>Allen Anträgen ist jedoch regelmäßig gemein, dass Eltern und Schüler im Vorfeld eine Schulwahlentscheidung treffen. Dazu gehört auch die Verantwortung, etwaige Fragen zum Ob und Wie einer Beförderung auf dem Schulweg zu klären. Damit ist die Ausgangslage im Zeitpunkt der</p>	
	3.	nach dem ersten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres		regelmäßig 4 Wochen nach Antragseingang
	Privat-PKW	im laufenden Monat		ab Folgemonat
	Fahrzeugeinsatz im Auftrag des Schulträgers	im laufenden Monat		ab Folgemonat

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>Antragstellung für alle Schüler und Eltern unabhängig vom beehrten Beförderungsmittel gleich. Eine Besserstellung mit rückwirkender Antragstellung auf den Monatsersten ist damit unter dem Gesichtspunkt der Gerechtigkeit nicht geboten.</p> <p>Es wird daher vorgeschlagen, den regelmäßigen Genehmigungsbeginn mit Ausnahme des fSV auf den Ersten des Folgemonats zu verschieben. Diese Pauschalisierung ist mit der Einordnung der Pflichtaufgabe der notwendigen Schülerbeförderung als Teil der Massenverwaltung im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge zu rechtfertigen. Insoweit steht dem Normgeber ein weiter Gestaltungsraum zu. Er darf (und muss) pauschalisierende Regelungen treffen, um eine effektive Bearbeitung gewährleisten zu können.</p> <p>Der Monatserste als regelmäßiger Beginn für eine Kostenübernahme notwendiger</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>ÖPNV- oder PKW-Nutzung auf dem Schulweg ermöglicht auch eine gleichlaufende Eigenanteilerhebung. Pauschalisierend wird dort nicht auf die tatsächlich anfallende Anzahl von Beförderungstagen, sondern auf die Anzahl von Beförderungsmonaten als kleinste Berechnungseinheit abgestellt, vgl. § 19 SBS.</p>
<p>(5) Der Antrag auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs muss spätestens sechs Wochen vor dem ersten Unterrichtstag des jeweiligen neuen Schuljahres als Beförderungsbeginn eingegangen sein. Für alle später eingehenden Anträge kann ein Beförderungsbeginn regelmäßig erst nach Ablauf von vier Wochen nach dem ersten Unterrichtstag sichergestellt werden. Anträge, die nach dem ersten Unterrichtstag im laufenden Schuljahr beim ZVMS eingehen, sind spätestens vier Wochen vor Beförderungsbeginn beim ZVMS zu stellen.</p>	<p>(5) <b>Der Antrag ist schuljährlich neu zu stellen. Abweichend von Satz 1 gilt der Antrag auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr bei Genehmigung für nachfolgende Schuljahre für die reguläre Dauer des mitgeteilten Bildungsgangs als Wiederholungsantrag zu unveränderten Bedingungen gestellt, wenn der antragsberechtigte Schüler bzw. dessen gesetzlicher Vertreter diesen nicht bis zum 30. April des jeweiligen Jahres, in dem das betreffende Schuljahr beginnt, gegenüber dem ZVMS schriftlich oder elektronisch widerrufen hat. Satz 2 gilt nicht, wenn die erteilte Beförderungsgenehmigung vom ZVMS rechtswirksam widerrufen worden ist.</b> In Zusammenarbeit mit der besuchten Schule überprüft der ZVMS einmal im laufenden Schuljahr die Aktualität der Antragsdaten.</p>	<p>Die bisherige Regelung zur schuljährlichen Antragstellung in Absatz 4 ist in den neu gefassten Absatz 5 verschoben worden.</p> <p>Die bislang in § 16 Abs. 6 SBS für einen Anspruch auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr geregelte Fiktion eines Wiederholungsantrags für Folgeschuljahre ist im Wesentlichen ebenfalls (nur) verschoben worden.</p> <p>Im Übrigen ist die Satzungsänderung für eine Präzisierung zum Eintritt und zur Wirkung genutzt worden. Künftig soll die Wirkung ausdrücklich nur im Fall einer Genehmigungserteilung eintreten und auch nur dann,</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>wenn diese nicht rechtswirksam widerrufen worden ist. Des Weiteren werden die Eltern zu aktivem Handeln bei der Wiederholung von Klassenstufen oder bei fortgesetztem Besuch der LRS-Schule nach Abschluss der auf 2 Schuljahre ausgedehnten Klassenstufe 3 angehalten.</p>
<p>(6) Ein Wiederholungsantrag auf Erteilung der Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs für das folgende Schuljahr gilt als zu unveränderten Bedingungen gestellt, wenn der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter diesen nicht bis zum 31. Mai des jeweiligen Jahres, in dem das betreffende Schuljahr beginnt, gegenüber dem ZVMS schriftlich oder elektronisch widerrufen hat. In Zusammenarbeit mit der besuchten Schule überprüft der ZVMS einmal im laufenden Schuljahr die Aktualität der Antragsdaten.</p>	<p><del>(6) Ein Wiederholungsantrag auf Erteilung der Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs für das folgende Schuljahr gilt als zu unveränderten Bedingungen gestellt, wenn der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter diesen nicht bis zum 31. Mai des jeweiligen Jahres, in dem das betreffende Schuljahr beginnt, gegenüber dem ZVMS schriftlich oder elektronisch widerrufen hat. In Zusammenarbeit mit der besuchten Schule überprüft der ZVMS einmal im laufenden Schuljahr die Aktualität der Antragsdaten.</del></p>	<p>Siehe obige Ausführungen.</p>
<p>(7) Ändern sich die Beförderungs- und Erstattungs Voraussetzungen im laufenden Schuljahr gilt für den Änderungsantrag die in Absatz 4 bzw. in Absatz 5 genannte Frist entsprechend.</p>	<p>(6) Ändern sich die Beförderungs- und Erstattungs Voraussetzungen im laufenden Schuljahr, gilt für den Änderungsantrag die in Absatz 4 genannte <b>jeweilige</b> Frist entsprechend.</p>	<p>Folge der Streichung des „alten“ Abs. 6.</p>
<p>(8) Der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter ist verpflichtet, Änderungen oder Bedingungen, die für die Entscheidung des Antrages von Bedeutung waren, unverzüglich dem ZVMS schriftlich mitzuteilen. Mit der Änderung sind</p>	<p>(7) Der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter ist verpflichtet, Änderungen oder Bedingungen, die für die Entscheidung des Antrages von Bedeutung waren, unverzüglich dem ZVMS schriftlich mitzuteilen. Mit der Änderung sind sämtliche</p>	

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
sämtliche Angaben zu machen und Unterlagen einzureichen, die für die Bearbeitung der Änderung erforderlich sind.	Angaben zu machen und Unterlagen einzureichen, die für die Bearbeitung der Änderung erforderlich sind.	
<b>§ 17 Genehmigung</b>		
<p>(1) Die Genehmigung der Beförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten nach dieser Satzung erfolgen durch den ZVMS schriftlich oder bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen elektronisch.</p> <p>(2) Mit dem Genehmigungsbescheid entscheidet der ZVMS insbesondere über die Beförderungsbedingungen, die Inanspruchnahme des jeweiligen Beförderungsmittels, die Art des Berechtigungsnachweises, die Höhe der zu erstattenden Beförderungskosten und die Höhe des Eigenanteils.</p>		
<p>(3) Die Genehmigung wird im Regelfall für die Dauer des Schuljahres erteilt, für das die Beförderung und Erstattung der notwendigen Beförderungskosten beantragt wurde. Abweichend von Satz 1 wird die Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr oder zur Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug vom ersten bis zum letzten Unterrichtstag erteilt. Soweit die Genehmigung gemäß § 16 Absatz 4 im laufenden Schuljahr</p>	<p>(3) Die Genehmigung wird im Regelfall für die Dauer des Schuljahres erteilt, für das die Beförderung und Erstattung der notwendigen Beförderungskosten beantragt wurde. Abweichend von Satz 1 wird die Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr, mit privatem Kraftfahrzeug <b>oder in Fahrzeugen, deren Einsatz im Auftrag des Schulträgers erfolgt</b>, vom ersten bis zum letzten Unterrichtstag erteilt.</p> <p><b>Bei Antragstellung im laufenden Schuljahr ist je nach genehmigtem Beförderungsmittel der Beginn des</b></p>	<p>Die Neufassung berücksichtigt die in § 16 geänderten und hinsichtlich einer Beförderung mit vom Schulträger organisierten Fahrzeugen klargestellten Antrags- und Bearbeitungsfristen.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>beantragt wurde, beginnt der Bewilligungszeitraum erst ab dem Ersten des Monats, in dem der Antrag beim ZVMS eingegangen ist.</p> <p>Ist der Antrag auf gänzliche oder teilweise Beförderung im FSV für das neue Schuljahr nicht fristgerecht bis zum ersten Unterrichtstag eingegangen, beginnt der Bewilligungszeitraum regelmäßig erst nach Ablauf von vier Wochen nach dem ersten Unterrichtstag des betreffenden Schuljahres. Soweit die Genehmigung auf gänzliche oder teilweise Beförderung im FSV gemäß § 16 Absatz 5 im laufenden Schuljahr nach dem ersten Unterrichtstag beantragt wurde, beginnt der Bewilligungszeitraum regelmäßig erst nach Ablauf der vierwöchigen Bearbeitungsfrist ab Antragseingang beim ZVMS.</p>	<p>Genehmigungszeitraums unter Beachtung des in § 16 Absatz 4 Satz 3 dieser Satzung genannten Zeitpunktes festzulegen.</p> <p>Hiervon abweichend kann der ZVMS die Nutzung beantragten freigestellten Schülerverkehrs zu einem früheren Zeitpunkt vor Ablauf der genannten regelmäßigen Bearbeitungszeit genehmigen, wenn in bereits eingerichteten Verkehren freie Beförderungskapazitäten vorhanden sind; als frühester Zeitpunkt ist der Tag nach Antragseingang möglich.</p> <p>Für eine Beförderungsgenehmigung, in der der ZVMS unter Ablehnung der beantragten Beförderung des Schülers auf dem Schulweg im freigestellten Schülerverkehr die Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug bei Erstattung der fiktiven notwendigen Beförderungskosten nach § 5 Absatz 2 dieser Satzung genehmigt, weil die besuchte Schule nicht nächstgelegene ist, beginnt der Erstattungszeitraum abweichend von Satz 3 erst nach dem Ablauf von vier Wochen nach Antragseingang.</p>	
<p>(4) Bei notwendiger Nutzung von mehreren Beförderungsmitteln auf dem Schulweg kann in der Genehmigung innerhalb der Festlegung des Bewilligungszeitraums nach den verschiedenen Antragsfristen differenziert werden.</p> <p>(5) Endet der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Beförderungskosten im laufenden Schuljahr, wird die Genehmigung insoweit teilweise</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>aufgehoben. Gleiches gilt für die Festsetzung des Eigenanteils bzw. für den Erlass des Eigenanteils. Soweit die Genehmigung mit Rückwirkung für die Vergangenheit aufgehoben worden ist, ist der ZVMS berechtigt, die Erstattung unrechtmäßig erhaltener Leistungen nach den geltenden Rechtsvorschriften geltend zu machen. Das gilt insbesondere bei unterlassenen oder nicht rechtzeitig abgegebenen Änderungsmitteilungen.</p> <p>(6) Soweit ein Eigenanteil erhoben wird, wird der Berechtigungsausweis zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehr erst nach dessen vollständigen Zahlungseingang bzw. bei Gewährung einer Ratenzahlung nach Zahlungseingang der ersten Rate ausgereicht. Im Übrigen wird der Berechtigungsausweis mit Versendung der Genehmigung ausgereicht.</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">DRAFT</p>	
<p><b>§ 18 Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten</b></p>		
<p>(1) Bei der notwendigen Beförderung mit dem freigestellten Schülerverkehr trägt der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten unter Beachtung der §§ 19 ff. dieser Satzung.</p>		
<p>(2) Bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann nur der Teil der tatsächlich entstandenen</p>	<p>(2) <sup>1</sup>Bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann nur der Teil der tatsächlich entstandenen anrechnungsfähigen Kosten für die</p>	<p>Zentraler Punkt der Satzungsänderung ist die Dynamisierung der</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung															
<p>anrechnungsfähigen Kosten für die Beförderung als notwendig nach dieser Satzung vom Schüler bzw. dem gesetzlichen Vertreter abgerechnet werden, der den vom Schüler nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil von 180,00 EUR je Schuljahr übersteigt.</p> <p>Zur Abrechnung ist das vom ZVMS zur Verfügung gestellte Abrechnungsformular zu verwenden. Die tatsächlich angefallenen Aufwendungen sind durch Vorlage geeigneter Nachweise, z. B. durch Vorlage der Originalfahrtscheine oder der ABO-Vertragsunterlagen mit den entsprechenden Zahlungsnachweisen, zu belegen.</p> <p>Die Kosten können zweimal jährlich oder schuljährlich abgerechnet werden. Bei zweimaliger Antragstellung soll der erste Antrag bis zum 31. Dezember des betreffenden Schuljahres und der zweite Antrag bis zum 30. September des Jahres, in dem das Schuljahr endet, für die jeweils bis zu den genannten Zeitpunkten angefallenen Kosten eingereicht werden. Die vorgenannte Frist des 30. September gilt auch für den Antrag bei schuljährlicher Abrechnung.</p> <p>Bis zum 31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet, muss die Abrechnung beim ZVMS eingegangen sein. Diese Frist gilt als Ausschlussfrist. In begründeten</p>	<p>Beförderung als notwendig nach dieser Satzung vom Schüler bzw. dem gesetzlichen Vertreter abgerechnet werden, der den vom Schüler nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil <b>im Bewilligungszeitraum</b> übersteigt.</p> <p><sup>2</sup>Zur Abrechnung ist das vom ZVMS zur Verfügung gestellte Abrechnungsformular zu verwenden. <sup>3</sup>Die tatsächlich angefallenen Aufwendungen sind durch Vorlage geeigneter Nachweise, z. B. durch Vorlage der Originalfahrtscheine oder der ABO-Vertragsunterlagen mit den entsprechenden Zahlungsnachweisen, zu belegen.</p> <p><sup>4</sup>Die Kosten können je Schuljahr zweimalig oder einmalig abgerechnet werden:</p> <table border="1" data-bbox="815 699 1603 1353"> <thead> <tr> <th data-bbox="815 699 1088 839">Abrechnung</th> <th data-bbox="1088 699 1402 839">Bewilligte Beförderungsmomente des betreffenden Schuljahres</th> <th data-bbox="1402 699 1603 839">Abgabefrist</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="815 839 1088 1011"><b>Einmal</b></td> <td data-bbox="1088 839 1402 1011">von August bis Juli</td> <td data-bbox="1402 839 1603 1011">31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet</td> </tr> <tr> <td data-bbox="815 1011 1088 1184"><b>Zweimal</b></td> <td data-bbox="1088 1011 1402 1184"></td> <td data-bbox="1402 1011 1603 1184"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="815 1184 1088 1353">1. Abrechnung</td> <td data-bbox="1088 1184 1402 1353">von August bis Dezember</td> <td data-bbox="1402 1184 1603 1353">31. Januar des betreffenden Schuljahres</td> </tr> <tr> <td data-bbox="815 1353 1088 1375">2. Abrechnung</td> <td data-bbox="1088 1353 1402 1375">von Januar bis Juli</td> <td data-bbox="1402 1353 1603 1375">31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet</td> </tr> </tbody> </table>	Abrechnung	Bewilligte Beförderungsmomente des betreffenden Schuljahres	Abgabefrist	<b>Einmal</b>	von August bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet	<b>Zweimal</b>			1. Abrechnung	von August bis Dezember	31. Januar des betreffenden Schuljahres	2. Abrechnung	von Januar bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet	<p>Eigenanteilserhebung nach SBS durch Verweis auf den jeweils geltenden (Abgabe-) Preis des Bildungstickets nach VMS-Tarif durch entsprechende Neufassung von § 19 Absatz 1 SBS.</p> <p>Die Streichung des konkreten Betrages ist Konsequenz der gewollten Dynamisierung.</p> <p>Die Neufassung der Regelungen zum Abrechnungsprozedere hat lediglich klarstellenden Charakter.</p>
Abrechnung	Bewilligte Beförderungsmomente des betreffenden Schuljahres	Abgabefrist															
<b>Einmal</b>	von August bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet															
<b>Zweimal</b>																	
1. Abrechnung	von August bis Dezember	31. Januar des betreffenden Schuljahres															
2. Abrechnung	von Januar bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet															

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>Ausnahmefällen kann die Abrechnung anstelle der zweimaligen oder schuljährlichen Abrechnung auch monatlich erfolgen.</p>	<p><sup>5</sup>Der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Beförderungskosten für das betreffende Schuljahr erlischt, wenn die Abrechnung nicht innerhalb der Ausschlussfrist – 31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet – beim ZVMS schriftlich oder elektronisch eingegangen ist.</p> <p><sup>6</sup>In begründeten Ausnahmefällen kann die Abrechnung anstelle der ein- oder zweimaligen Vornahme auch monatlich nach Ablauf des betreffenden Beförderungsmonats erfolgen.</p>	
<p>(3) Bei der notwendigen Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug gemäß § 13 dieser Satzung sind die notwendigen Beförderungskosten mit dem vom ZVMS zur Verfügung gestellten Formular vom Schüler oder dem gesetzlichen Vertreter unter Angabe der tatsächlichen Anwesenheitstage und Fehltage abzurechnen. Auf Verlangen des ZVMS sind die Anwesenheitstage nachzuweisen. Die Regelungen aus Absatz 2 Satz 4 bis 9 gelten entsprechend.</p>	<p>(3) Bei der notwendigen Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug gemäß § 13 dieser Satzung sind die notwendigen Beförderungskosten mit dem vom ZVMS zur Verfügung gestellten Formular vom Schüler oder dem gesetzlichen Vertreter unter Angabe der tatsächlichen Anwesenheitstage und Fehltage abzurechnen. Auf Verlangen des ZVMS sind die Anwesenheitstage nachzuweisen. Die Regelungen aus Absatz 2 Satz 4 bis 6 gelten entsprechend.</p>	<p>Die Neufassung ergibt sich aus der Änderung von Absatz 2.</p>
<p>(4) Auf der Grundlage der Abrechnungen gemäß Absatz 2 und 3 erstattet der ZVMS dem anspruchsberechtigten Schüler beziehungsweise gesetzliche Vertreter die notwendigen Beförderungskosten unter Beachtung der §§ 19 ff. dieser Satzung durch Überweisung auf das in der Abrechnung angegebene Konto.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p align="center"><b>§ 19 Eigenanteilspflicht</b></p>		
<p>(1) Mit Ausnahme von Schülern an Förderschulen für geistige Entwicklung wird für jeden Schüler unabhängig vom Verkehrsmittel, von Unterrichtstagen und von der tatsächlichen Beförderung für die Genehmigung pro Schuljahr ein Eigenanteil von 180,00 EUR an den notwendigen Beförderungskosten erhoben. Ein Schuljahr umfasst zwölf Beförderungsmonate.</p>	<p>(1) Mit Ausnahme von Schülern an Förderschulen für geistige Entwicklung wird für jeden Schüler unabhängig vom Verkehrsmittel, von Unterrichtstagen und von der tatsächlichen Beförderung für die Genehmigung pro Schuljahr ein Eigenanteil <b>in Höhe des Jahrespreises eines Bildungstickets nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Mittelsachsen in der jeweils zum 1. August des betreffenden Schuljahres geltenden Fassung</b> an den notwendigen Beförderungskosten erhoben. Ein Schuljahr umfasst zwölf Beförderungsmonate.</p>	<p>Die Neufassung von § 19 Absatz 1 SBS stellt den zentralen Punkt der Satzungsänderung dar.</p> <p>Der dynamische Verweis auf geltendes Preisrecht nach VMS-Tarif erspart das Verfahren einer Satzungsänderung im Fall einer Erhöhung des maximal zulässigen Abgabepreises zum Erwerb eines Bildungstickets nach dem jeweils geltendem Verbundtarif von derzeit 15,00 EUR monatlich bei Änderung des Sächsischen Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (SächsÖPNVFinAusG) und einer daraufhin erfolgenden Preisanpassung durch Änderung des geltenden VMS-Tarifs.</p> <p>Ein direkter Verweis auf das SächsÖPNVFinAusG zur Eigenanteilerhebung scheidet an der Offenheit der dortigen Preisregelung (max. 15,00 EUR mtl.) mit Zuweisung des</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>konkreten Preisrechts an die einzelnen Verkehrsverbände.</p> <p>Die Einführung eines Stichtages ist im Hinblick auf die Bindung der notwendigen Schülerbeförderung an den Lauf eines Schuljahres vom 01.08. eines Kalenderjahres bis zum 31.07. des Folgejahres sowie die Regelungen des geltenden VMS-Tarifrechts erforderlich. Die dortigen Übergangsregelungen sehen bei Tarifänderungen im Fall einer erfolgten Einmalzahlung des Jahresbetrages (zwölf Raten) vor, den Differenzbetrag nicht nachzufordern (vgl. Ziffer 3.6.2 VMS-Tarif).</p>
	<p>(2) Der Eigenanteil nach § 19 Absatz 1 SBS ermäßigt sich auf 60 Prozent (gerundet auf den nächsten vollen Betrag), wenn nur für einen Teil des Schulwegs (also nur für die Hin- oder nur für die Rückfahrt) die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr oder mit privatem Kraftfahrzeug oder in der Kombination von beiden beantragt worden und zu genehmigen ist. Die Ermäßigung gilt nicht, wenn dem Schüler bei Gesamtbetrachtung seines Schulwegs (Hin- und Rückfahrt) die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Schulbesuch mit Erwerb eines Bildungstickets ganz oder teilweise möglich und zumutbar ist.</p>	<p>Die Erhebung eines verringerten Eigenanteils, wenn Beförderungs- und Erstattungsleistungen nach Satzung nur für eine Wegstrecke in Anspruch genommen werden, soll neu als Anreiz eingeführt werden.</p> <p>Eine geringere Inanspruchnahme geht regelmäßig auch mit geringeren</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		<p>Kosten für den ZVMS einher. Das Einsparungspotenzial wird größer als der mögliche Einnahmeverlust eingeschätzt.</p> <p>Um andererseits Missbrauch und die Geltendmachung etwaiger anteiliger ÖPNV-Erstattungsansprüche auszuschließen, sind ermittelte Fälle mit möglicher anteiliger ÖPNV-Nutzung hiervon auszunehmen.</p>
<p>(2) Die Pflicht, den Eigenanteil zu tragen beginnt jeweils mit dem ersten Tag des Schuljahres und endet jeweils am letzten Tag des Schuljahres, wenn nicht in der erteilten Genehmigung etwas anderes bestimmt ist.</p> <p>(3) Beginnt der Genehmigungszeitraum erst im Laufe eines Schuljahres oder endet er vor Ablauf des Schuljahres, ist der Eigenanteil anteilig und aufgerundet auf die jeweiligen vollen Beförderungsmonate zu tragen. Änderungen der Berechnungsgrundlagen zum festgesetzten oder erlassenen Eigenanteil innerhalb des Genehmigungszeitraums werden zum Ersten des auf die Änderung folgenden Monats wirksam.</p> <p>(4) Schuldner des Eigenanteils ist</p>	<p>(3) Die Pflicht, den Eigenanteil zu tragen, beginnt jeweils mit dem ersten Tag des Schuljahres und endet jeweils am letzten Tag des Schuljahres, wenn nicht in der erteilten Genehmigung etwas anderes bestimmt ist.</p> <p>(4) Beginnt der Genehmigungszeitraum erst im Laufe eines Schuljahres oder endet er vor Ablauf des Schuljahres, ist der Eigenanteil anteilig und aufgerundet auf die jeweiligen vollen Beförderungsmonate zu tragen. Änderungen der Berechnungsgrundlagen zum festgesetzten oder erlassenen Eigenanteil innerhalb des Genehmigungszeitraums werden zum Ersten des auf die Änderung folgenden Monats wirksam.</p> <p>(5) Schuldner des Eigenanteils ist</p> <p>1. der Schüler bzw. bei minderjährigen Schülern der gesetzliche Vertreter,</p>	<p>Die Anpassung der Nummerierung folgt aus der Einfügung des neuen Absatz 2.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>1. der Schüler bzw. bei minderjährigen Schülern der gesetzliche Vertreter, 2. derjenige, der gegenüber dem ZVMS die Übernahme der Eigenanteilsschuld schriftlich übernommen hat.</p> <p>Mehrere Schuldner des Eigenanteils haften als Gesamtschuldner.</p>	<p>2. derjenige, der gegenüber dem ZVMS die Übernahme der Eigenanteilsschuld schriftlich übernommen hat.</p> <p>Mehrere Schuldner des Eigenanteils haften als Gesamtschuldner.</p>	
<b>§ 20 Erhebung des Eigenanteils</b>		
<p>(1) Der Eigenanteil gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung wird durch Bescheid für den in der Genehmigung festgelegten Bewilligungszeitraum durch den ZVMS gegenüber dem Schuldner erhoben, wenn die Beförderung auf der Grundlage dieser Satzung ganz oder teilweise mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs erfolgt. Der Eigenanteil ist 14 Tage nach Bekanntgabe des Bescheides in einem Betrag zur Zahlung fällig. Für den Fall, dass eine Genehmigung im laufenden Schuljahr erteilt wird, erfolgt die Festsetzung des anteiligen Eigenanteils in einem Zahlungsbetrag. Die Zahlungsfrist wird im Bescheid bekannt gegeben. In begründeten Ausnahmefällen kann der Eigenanteil auf schriftlichen Antrag bis zum Ablauf des jeweiligen Schuljahres in monatlichen Raten gezahlt werden. Soweit es für die Entscheidung des Antrages</p>	<p>(1) Der Eigenanteil gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung wird für den Genehmigungszeitraum durch den ZVMS mit Bescheid gegenüber dem Schuldner erhoben, wenn die Beförderung ganz oder teilweise mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs erfolgt. Der Eigenanteil ist 14 Tage nach Bekanntgabe des Bescheides in einem Betrag zur Zahlung fällig. Für den Fall, dass eine Genehmigung im laufenden Schuljahr erteilt wird, erfolgt die Festsetzung des anteiligen Eigenanteils in einem Zahlungsbetrag. Die Zahlungsfrist wird im Bescheid bekannt gegeben. In begründeten Ausnahmefällen kann der Eigenanteil auf schriftlichen Antrag bis zum Ablauf des jeweiligen Schuljahres in monatlichen Raten gezahlt werden. Soweit es für die Entscheidung des Antrages erforderlich ist, sind die Nachweise auf eigene Kosten durch den Schüler bzw. den gesetzlichen Vertreter beizubringen.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>erforderlich ist, sind die Nachweise auf eigene Kosten durch den Schüler bzw. den gesetzlichen Vertreter beizubringen.</p>		
	<p>(2) Abweichend von Absatz 1 verzichtet der ZVMS bei genehmigter Beförderungskombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und freigestelltem Schülerverkehr auf die Erhebung des Eigenanteils als Vorauszahlung an ihn, soweit die zu verauslagenden notwendigen ÖPNV-Fahrtkosten anderenfalls bei nachträglicher Abrechnung zurückerstattet werden müssten.</p>	<p>Zur Entlastung der Eltern durch doppelte Zahllast zu Schuljahresbeginn – 1 x Vorauszahlung von 180,00 EUR an den ZVMS und 1 x Zahlung des Entgeltes zur Nutzung des Bildungstickets an das ABO-führende ÖPNV-Verkehrsunternehmen – sowie zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwands im Zuge der Erstattung der verauslagter ÖPNV-Fahrtkosten in gleicher Höhe verzichtete der ZVMS bislang unter bestimmten und in dem Genehmigungsbescheid festgelegten Voraussetzungen auf die Eigenanteilserhebung zur anteiligen fSV-Nutzung als Vorauszahlung.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Neuregelung soll die bislang „nur“ im Bescheid geregelte Verfahrensweise ihren Niederschlag in der Satzung finden.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(2) Wird die Beförderungsgenehmigung zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehrs auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs wegen Erlöschen des Beförderungsanspruchs ganz oder teilweise aufgehoben, hat der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter einen Anspruch auf Rückerstattung des insoweit zu viel geleisteten (anteiligen) Eigenanteils. Soweit der ZVMS seinerseits aus der Aufhebung Erstattungsansprüche geltend machen kann, können diese gegenseitigen Ansprüche verrechnet werden.</p>	<p>(3) Wird die Beförderungsgenehmigung zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehrs auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs wegen Erlöschen des Beförderungsanspruchs ganz oder teilweise aufgehoben, hat der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter einen Anspruch auf Rückerstattung des insoweit zu viel geleisteten (anteiligen) Eigenanteils. Soweit der ZVMS seinerseits aus der Aufhebung Erstattungsansprüche geltend machen kann, können diese gegenseitigen Ansprüche verrechnet werden.</p>	
<p>(3) Die notwendigen Beförderungskosten, die für eine Beförderung auf der Grundlage dieser Satzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit privatem Kraftfahrzeug entstanden sind, werden abzüglich des Eigenanteils gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung erstattet.</p>	<p>(4) Die notwendigen Beförderungskosten, die für eine Beförderung auf der Grundlage dieser Satzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit privatem Kraftfahrzeug entstanden sind, werden abzüglich des Eigenanteils gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung erstattet.</p>	
<p><b>§ 21 Erlass des Eigenanteils</b></p>	<p><b>§ 21 Erlass des Eigenanteils</b></p>	
<p>(1) Auf schriftlichen Antrag erlässt der ZVMS für einen Schüler den Eigenanteil gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung ganz oder teilweise, wenn sein gesetzlicher Vertreter bereits für zwei zur Familie gehörende und nach dieser Satzung anspruchsberechtigte Kinder in der Reihenfolge ihres Alters entweder gegenüber dem ZVMS mit</p>	<p>(1) Auf Antrag erlässt der ZVMS für <b>dritte</b> und <b>weitere</b> nach dieser Satzung anspruchsberechtigte Kinder <b>einer Familie den Eigenanteil gemäß § 19 dieser Satzung, wenn Eigenanteile bereits für zwei ihrer älteren Kinder im Bewilligungszeitraum getragen werden. Den Eigenanteilen gleichgestellt sind nachgewiesene Aufwendungen zum Erwerb von Bildungstickets, wenn die Beförderung im ÖPNV zum Schulbesuch nach dieser Satzung notwendig ist.</b></p>	<p>Redaktionelle Anpassung.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>Bescheid zur Eigenanteilszahlung gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung verpflichtet ist oder für diese nachweislich ein Abonnement zum Erwerb des Bildungstickets nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen mit einer monatlichen Zahlungsverpflichtung von 15,00 EUR für den Genehmigungszeitraum abgeschlossen hat.</p>	<p>(2) Absatz 1 gilt in Fällen notwendiger ÖPNV-Nutzung mit Anspruch auf Erstattung verauslagter Kosten für ein Bildungsticket nicht, wenn zu seinem Erwerb für den Schüler Bildungs- und Teilhabeleistungen nach dem SGB II, Bundeskindergeldgesetz (BKGG), SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) in Anspruch genommen worden sind.</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von BuT-Leistungen ergeben sich Fallgestaltungen, die unnötigen Verwaltungsaufwand verursachen. So erhalten Eltern beispielsweise auch für den 3. Fahrschüler BuT-Leistungen zum Erwerb eines Bildungstickets zum Schuljahresbeginn, die nach Schuljahresende und Abrechnung der Fahrtkosten beim ZVMS aufgrund des gewährten Eigenanteilserlasses wiederum an die zuständige BuT-Stelle zurückzuerstatten sind.</p> <p>Mit der Neuregelung soll der Verwaltungsaufwand sowohl bei den BuT-behörden als auch beim ZVMS eingedämmt werden.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(2) Der Anspruch auf Erlass entsteht frühestens ab dem Monat der Antragstellung, jedoch nicht vor Beginn des Bewilligungszeitraums der beantragten Genehmigung auf notwendige Beförderung und Erstattung der notwendigen Beförderungskosten. Im Übrigen gelten für die Antragstellung und die Genehmigung die Regelungen aus §§ 16 und 17 entsprechend.</p>	<p>(3) Die Regelungen aus §§ 16 und 17 dieser Satzung für die Antragstellung und Genehmigung gelten für den Antrag auf Erlass entsprechend. <b>Ist für ein älteres Geschwisterkind oder für beide wegen des Verweises zum Erwerb des Bildungstickets nach § 3 Absatz 3 dieser Satzung kein Beförderungs-/Erstattungsantrag beim ZVMS zu stellen oder aus anderen Gründen nicht gestellt worden, sind dem Erlassantrag auf das betreffende Schuljahr lautende Schulbescheinigungen und bei ÖPNV-Nutzung Angaben zum vertragsführenden Verkehrsunternehmen sowie zur jeweiligen Kundennummer mitzuteilen.</b></p>	<p>Bei Ablösung der Schülerverbundkarte als Produkt des VMS-Tarifs durch das Bildungsticket erfolgte mit der neugefassten SBS im Jahr 2022 auch eine Abkehr von der Fahrkartenausgabe zur ÖPNV-Nutzung auf dem Schulweg durch den ZVMS mit förmlichen Verwaltungsverfahren hin zum Fahrkartenselbsterwerb mit nachträglicher Kostenerstattung erst ab dem 3. Kind. Im Ergebnis verfügt der ZVMS bei Nutzung des Bildungstickets nicht mehr zu belastbaren Schuldaten der beiden älteren Geschwisterkinder, weil diese gewollt aus dem Anwendungsbereich der SBS fallen sollten.</p> <p>Soweit der ZVMS den Eltern bislang entgegenkam und bei erteilter Einwilligung selbst an die Schulen herantrat und die angegebenen Daten zum Schulbesuch abglich, ist diese Verfahrensweise im Hinblick auf datenschutzrechtliche</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
		Anforderungen mit unverhältnismäßig hohen Bearbeitungsaufwand verbunden. Zunehmend wird die Auskunftserteilung durch die Schulen von der Vorlage der schülerkonkret im Antragsformular erteilten Einwilligung abhängig gemacht.
<p align="center"><b>Abschnitt 4</b> <b>Regelungen zur Schülerbeförderung</b></p>		
<p align="center"><b>§ 22 Pflichten der Schüler</b></p>	<p align="center"><b>§ 22 Pflichten der Schüler und der gesetzlichen Vertreter; Beförderungsausschluss</b></p>	
<p>(1) Jeder Schüler hat sich zum Schutz von Personen und Sachen bei der Beförderung im freigestellten Schülerverkehr so zu verhalten, dass andere Fahrgäste und insbesondere der Fahrer nicht belästigt und gefährdet werden und das Fahrzeug nicht beschädigt wird. Wenn ein Schüler eine Verpflichtung nach Satz 1 vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfüllt und andere Ordnungs- und Erziehungsmaßnahmen nicht ausreichen, kann der ZVMS diesen Schüler von der notwendigen Beförderung mit dem freigestellten Schülerverkehr befristet oder auf Dauer ausschließen.</p> <p>Der ZVMS hat insbesondere vor seiner Entscheidung den betroffenen Schüler, bei Minderjährigen auch den gesetzlichen Vertreter, anzuhören.</p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(2) Die Schüler haben bei der Beförderung im freigestelltem Schülerverkehr ihre gültigen Berechtigungsausweise mit sich zu führen und bei Kontrollen vorzuzeigen.</p> <p>(3) Jeder Schüler hat mit dem ihm gemäß § 17 Absatz 6 dieser Satzung ausgereichten Berechtigungsausweis ordnungsgemäß umzugehen, insbesondere vor Beschädigung und Verlust zu schützen. Der ZVMS ist berechtigt, Verwaltungskosten für eine erforderliche Neuausstellung von Berechtigungsausweisen bei Verlust oder Beschädigung gemäß der geltenden Kostensatzung des ZVMS zu erheben.</p>		
	<p>4) Kommt der Schüler oder dessen gesetzlicher Vertreter bei genehmigter Beförderung im freigestellten Schülerverkehr als notwendig seiner Mitwirkungspflicht zur Zahlung des Eigenanteils an den notwendigen Beförderungskosten innerhalb der in dem Genehmigungsbescheid festgelegten Zahlungsfrist nicht oder nicht vollständig nach, ist der ZVMS berechtigt, den Schüler nach erfolgloser Mahnung und angekündigtem Widerruf der erteilten Beförderungsgenehmigung, mit Erlass des entsprechenden Widerrufsbescheides von der Beförderung ab dem genannten Zeitpunkt auszuschließen. Mit Wirksamwerden des Widerrufs verliert der Beförderungsantrag des Schülers die Wiederholungsfiktion für das Folgeschuljahr nach § 16 Absatz 5 dieser Satzung.</p>	<p>Die Aufnahme der Möglichkeit zum Beförderungsausschluss durch Widerruf als ausdrückliche Satzungsregelung ist rechtlich deklaratorisch. Gleichwohl wird mit ihr eine Warnfunktion verbunden.</p>
<p><b>§ 23 Zusammenarbeit mit Schulen und Schulträgern</b></p>		

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>(1) Schulen und Schulträger sollen die Unterrichtszeiten mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel und des freigestellten Schülerverkehrs abstimmen. Dabei sollten die regionalspezifischen Verkehrsspitzenzeiten berücksichtigt und ein gestaffelter Unterrichtsbeginn der Schulen angestrebt werden.</p> <p>(2) Sollten Änderungen des Fahrplans der öffentlichen Verkehrsmittel oder Fahrzeiten des freigestellten Schülerverkehrs für das kommende Schuljahr erforderlich werden, können die Schulen und/oder Schulträger diese dem ZVMS schriftlich anzeigen. Die jeweilige Anzeige muss bis spätestens zum 30. April des laufenden Schuljahres für das neue Schuljahr erfolgen. Spätere Anzeigen können in der Regel nicht berücksichtigt werden. Ein Anspruch auf Fahrplan- bzw. Fahrzeitenänderung besteht auch bei fristgerechter Anzeige nicht.</p> <p>(3) Die frei beweglichen Ferientage oder die angeordneten unterrichtsfreien Tage sind von jeder Schule dem ZVMS rechtzeitig, mindestens acht Wochen vorher, schriftlich anzuzeigen.</p> <p>(4) Die Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs, die aufgrund schulorganisatorischer Gründe an einzelnen Tagen nicht benötigt werden, hat</p>	<p style="text-align: center; opacity: 0.5; font-size: 48px; font-weight: bold;">ENTWURF</p>	

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>die Schule dem ZVMS rechtzeitig, mindestens drei Arbeitstage vorher, schriftlich anzuzeigen.</p>		
<p><b>Abschnitt 5</b> <b>Schlussbestimmungen</b></p>		
<p><b>§ 24 Sonderregelungen, Übergangsregelungen</b></p>	<p><b>§ 24 <del>Sonderregelungen, Übergangsregelungen</del></b></p>	
<p>(1) Wurden in Einzelfällen für Schüler Entscheidungen durch den Erzgebirgskreis und die Landkreise Mittelsachsen oder Zwickau als bis zum 31. Dezember 2010 zuständige bisherige Aufgabenträger der notwendigen Schülerbeförderung auf deren Satzungsgrundlagen getroffen und liegt deren Geltungsdauer über den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung hinaus, so hat diese erteilte Genehmigung Fortbestand bis zum Ablauf des festgelegten Zeitraumes.</p>	<p><del>(1) Wurden in Einzelfällen für Schüler Entscheidungen durch den Erzgebirgskreis und die Landkreise Mittelsachsen oder Zwickau als bis zum 31. Dezember 2010 zuständige bisherige Aufgabenträger der notwendigen Schülerbeförderung auf deren Satzungsgrundlagen getroffen und liegt deren Geltungsdauer über den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung hinaus, so hat diese erteilte Genehmigung Fortbestand bis zum Ablauf des festgelegten Zeitraumes.</del></p>	<p>Streichung, da nicht mehr relevant.</p>
<p>(2) Für Erstattungszeiträume der vorangegangenen Schuljahre von 2018/2019 bis zum Ablauf des Schuljahres 2021/2022 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten nach der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 18. Dezember 2017.</p>	<p>(1) Für Erstattungszeiträume der vorangegangenen Schuljahre von 2018/2019 bis zum Ablauf des Schuljahres 2021/2022 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten nach der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 18. Dezember 2017.</p>	<p>Neue Nummerierung folgt aus Streichung von Absatz 1.</p>
<p>(3) Schüler mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthaltsort außerhalb vom Freistaat Sachsen gelten weiterhin als anspruchsberechtigte Schüler im Sinne</p>	<p><del>(3) Schüler mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthaltsort außerhalb vom Freistaat Sachsen gelten weiterhin als anspruchsberechtigte Schüler im Sinne dieser Satzung, wenn sie eine Schule innerhalb des Gebietes nach § 2 vor dem</del></p>	<p>Streichung, da nicht mehr relevant.</p>

Geltende Fassung	Änderungsentwurf	Begründung
<p>dieser Satzung, wenn sie eine Schule innerhalb des Gebietes nach § 2 vor dem Schuljahr 2018/2019 besucht haben und der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten getragen hat und diese Schule weiterhin von ihnen besucht wird.</p>	<p><del>Schuljahr 2018/2019 besucht haben und der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten getragen hat und diese Schule weiterhin von ihnen besucht wird.</del></p>	
	<p>(2) Für Erstattungszeiträume ab dem Schuljahr 2022/2023 bis zum Ablauf des Schuljahres 2025/2026 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten in der Erstfassung der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 4. März 2022.</p>	<p>Klarstellender Hinweis.</p>
<p><b>§ 25 Inkrafttreten, Außerkrafttreten</b></p>	<p><b>Inkrafttreten</b> (Anmerkung: der Änderungssatzung)</p>	
<p>(1) Diese Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.</p> <p>(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Satzung tritt die neugefasste Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 18. Dezember 2017 außer Kraft.</p>	<p>Diese Änderungssatzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.</p>	

Information – Satzungstext mit eingearbeiteten Änderungen im Überblick

## **Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung SBS)**

vom 04.03.2022, geändert durch die Satzung vom ... 2026

### **Inhaltsübersicht**

#### **Abschnitt 1 Gegenstand der Satzung**

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Zuständigkeit
- § 3 Abgrenzung der notwendigen Schülerbeförderung nach Satzung vom Bildungsticket nach Beförderungstarif

#### **Abschnitt 2 Erstattungsvoraussetzungen**

- § 4 Anspruchsberechtigte Schüler
- § 5 Allgemeine Voraussetzungen
- § 6 Schulweg
- § 7 Nächstgelegene Schule
- § 8 Mindestentfernungen
- § 9 Stundenplanmäßiger Unterricht
- § 10 Verkehrsmittel nach ihrer Rangfolge
- § 11 Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- § 12 Freigestellter Schülerverkehr (fSV)
- § 13 Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug
- § 14 Wartezeit
- § 15 Notwendige Begleitpersonen

#### **Abschnitt 3 Verfahrensvorschriften**

- § 16 Antragstellung
- § 17 Genehmigung
- § 18 Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten
- § 19 Eigenanteilspflicht
- § 20 Erhebung des Eigenanteils
- § 21 Erlass des Eigenanteils

#### **Abschnitt 4 Regelungen zur Schülerbeförderung**

- § 22 Pflichten der Schüler und der gesetzlichen Vertreter; Beförderungsausschluss
- § 23 Zusammenarbeit mit Schulen und Schulträgern

#### **Abschnitt 5 Schlussbestimmungen**

- § 24 Übergangsregelung
- § 25 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

## **Abschnitt 1** **Gegenstand der Satzung**

### **§ 1 Geltungsbereich**

Diese Satzung regelt zur notwendigen Schülerbeförderung nach Maßgabe der jeweils geltenden gesetzlichen Vorschriften

1. die Anspruchsberechtigung,
2. Art und Umfang der Beförderungsleistungen,
3. die Kostenerstattung,
4. die Erhebung von Eigenanteilen sowie
5. das Verfahren der Kostenerstattung und Eigenanteilserhebung.

### **§ 2 Zuständigkeit**

Nach Übertragung der Aufgabe ist der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (nachfolgend ZVMS genannt) Träger der notwendigen Beförderung der Schüler auf dem Schulweg zum Besuch der Schulen in öffentlicher Trägerschaft und der genehmigten Ersatzschulen in freier Trägerschaft, die im Gebiet der Landkreise Mittelsachsen und Zwickau sowie des Erzgebirgskreises liegen.

### **§ 3 Abgrenzung der notwendigen Schülerbeförderung nach Satzung vom Bildungsticket nach Beförderungstarif**

- (1) Notwendige Beförderung im Sinne dieser Satzung ist die Beförderung der Schüler, die zur Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht zwischen Wohnung und der nächstgelegenen Schule notwendig ist.
- (2) Notwendige Beförderungskosten im Sinne dieser Satzung sind die Kosten, die der ZVMS für die Beförderung der Schüler zur Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht zwischen Wohnung und nächstgelegener Schule nach Maßgabe dieser Satzung trägt.
- (3) Für die Beförderung kommen in Betracht:
  1. öffentliche Verkehrsmittel
  2. Kraftfahrzeuge des freigestellten Schülerverkehrs
  3. private Kraftfahrzeuge

Vorrangig erfolgt die Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

- (4) Mit Verweis auf das Tarifangebot der Verkehrsunternehmen des ÖPNV entfällt die Kostenerstattung nach dieser Satzung, wenn die gewählte Schule auf dem Schulweg vom Schüler ausschließlich im ÖPNV mit Erwerb eines vom Freistaat Sachsen finanziell geförderten Bildungstickets zumutbar erreichbar ist und die anfallenden notwendigen Beförderungskosten den vom Schüler für den Genehmigungszeitraum nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil nicht übersteigen werden.

## **Abschnitt 2** **Erstattungsvoraussetzungen**

### **§ 4 Anspruchsberechtigte Schüler**

Anspruch auf Übernahme der notwendigen Beförderungskosten nach Maßgabe dieser Satzung haben Schüler mit Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthaltsort im Freistaat Sachsen, die

1. eine Grundschule, eine Förderschule, eine Oberschule einschließlich Oberschule+, ein Gymnasium oder eine Gemeinschaftsschule,
2. ein Berufliches Gymnasium, das Berufsgrund- (BGJ) bzw. Berufsvorbereitungsjahr (BVJ) an einer Berufsschule, eine Berufsfachschule oder eine Fachoberschule an einer berufsbildenden Schule,
3. eine genehmigte Ersatzschule in freier Trägerschaft

in dem in § 2 genannten Gebiet besuchen.

### **§ 5 Allgemeine Voraussetzungen**

- (1) Der ZVMS erstattet für einen anspruchsberechtigten Schüler im Sinne dieser Satzung die Kosten für seine notwendige Beförderung auf dem Schulweg, wenn
  1. die besuchte Schule als nächstgelegene Schule gemäß § 7 gilt,
  2. der fußläufige Schulweg die in § 8 festgelegten Mindestentfernungen bzw. geregelten Ausnahmen erfüllt und
  3. dies seiner Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht entsprechend § 9 dient.
- (2) Für einen Schüler, der in Abweichung von Absatz 1 Nr. 1 nicht die nächstgelegene Schule besucht, aber alle anderen Anforderungen nach Absatz 1 zum Besuch der gewählten Schule erfüllt, erstattet der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten bis zur nächstgelegenen Schule. In diesen Fällen erfolgt die Organisation der Beförderung nicht durch den ZVMS.
- (3) In allen vorgenannten Fällen ist eine Erstattung der Beförderungskosten ausgeschlossen,
  1. wenn ein Schüler
    - a) eine Schule des zweiten Bildungsweges gemäß § 4 Absatz 1 Nr. 3 des Schulgesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsSchulG) besucht,
    - b) ein Entgelt aus einem Berufsausbildungsverhältnis erhält oder
    - c) dem Grunde nach Anspruch auf Leistungen nach dem Sozialgesetzbuch Drittes Buch (SGB III – Arbeitsförderung) oder auf eine Förderung nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz (BaFöG) in der jeweils geltenden Fassung hat,
  2. soweit Wege zwischen verschiedenen Unterrichtsstätten (Unterrichtswegen) zurückgelegt werden müssen, auch wenn die Beförderung unmittelbar zwischen der Wohnung und der Unterrichtsstätte ohne Umweg über die regelmäßig besuchte Schule erfolgt,

3. vorbehaltlich des Satzes 2 für Wege zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel oder der im Einzelfall durch den ZVMS festgelegten Haltestelle bei freigestelltem Schülerverkehr. Ausnahmen ergeben sich in entsprechender Anwendung des § 8 dieser Satzung,
4. bei vorwiegend auswärtiger Unterbringung des Schülers für seine Beförderung zwischen der meldeamtlich erfassten Hauptwohnung und der meldeamtlich erfassten Nebenwohnung (wie bei Wochenend-, Ferienheimfahrten),
5. wenn für den Schüler nach den Vorschriften des SächsSchulG die Schulpflicht nicht mehr besteht, es sei denn, diese Schule wurde bereits vor Vollendung des 18. Lebensjahrs besucht (Fortsetzung des Schulbesuchs bei gleichem Bildungsgang). Als Stichtag gilt der Beginn des jeweiligen Schuljahres.

### § 6 Schulweg

- (1) Schulweg im Sinne dieser Satzung ist die kürzeste öffentliche und sichere Wegstrecke (Fußweg) zwischen der Wohnung des Schülers und der von ihm besuchten Schule. Der Schulweg beginnt an der Haustür des Wohngebäudes bzw. bei eingezäunten Grundstücken am Grundstückseingang, in der sich die Wohnung des Schülers befindet, und dem nächstgelegenen Eingang des Schulgrundstücks.
- (2) Abweichend von Absatz 1 kann der ZVMS auf schriftlichen Antrag die Beförderung eines Grund- oder Förderschülers bis Klasse 4 nach Teilnahme am stundenplanmäßigen Unterricht auf dem Weg vom Hort nach dem Sächsischen Gesetz über Kindertageseinrichtungen (SächsKitaG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Mai 2009 (SächsGVBl. S. 225), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, zu seiner nächstgelegenen Schule oder von der nächstgelegenen Schule zum Hort im freigestellten Schülerverkehr bewilligen, soweit im Schulgebäude oder in dessen unmittelbarer Nähe eine Hortbetreuung nicht möglich ist und der besuchte Hort im Wohnort des Schülers liegt. Die Geltendmachung des Anspruchs setzt einen Beförderungsanspruch nach § 5 Absatz 1 SBS im freigestellten Schülerverkehr auf dem Schulweg voraus. Die Bewilligung gilt für ein Schuljahr.

Der Antrag ist schuljährlich spätestens vier Wochen vor Beförderungsbeginn zu stellen und gilt für das gesamte Schuljahr. Mit der Beförderung zwischen nächstgelegener Schule und dem Hort gilt der Beförderungsanspruch nach § 5 Absatz 1 SBS als erfüllt. Für Änderungen gilt § 16 Absatz 8.

- (3) Als Wohnung des Schülers zum Zwecke des Schulbesuchs gilt die nach Sächsischem Meldegesetz (SächsMG) amtlich erfasste Hauptwohnung. Auch bei praktiziertem Wechselmodell der gesetzlichen Vertreter ist zur Anspruchsfeststellung allein der eingetragene Hauptwohnsitz des Schülers maßgeblich. Nur wenn der Schüler zum Zwecke des Schulbesuchs vorwiegend auswärtig in einem Heim, einem Internat oder einer vergleichbaren Einrichtung untergebracht ist, ist abweichend von Satz 1 diese Nebenwohnung beim Schulweg zu berücksichtigen.

## **§ 7 Nächstgelegene Schule**

- (1) Die nächstgelegene Schule im Sinne dieser Satzung ist die Schule, die unter Berücksichtigung der vom Schüler gewählten Schulart aufnahmefähig ist und die von der Wohnung des Schülers mit dem geringsten Beförderungsaufwand erreicht werden kann, soweit nachfolgend nicht abweichend geregelt. Die Oberschule+ gilt als selbstständige Schulart.
- (2) Umfasst die gewählte Schulart mehrere schulische Angebote, ist für die Bestimmung der nächstgelegenen Schule ergänzend maßgeblich, ob das gewählte Bildungsangebot den Anforderungen an einen eigenständigen Bildungsgang entspricht. Ein Bildungsgang ist eigenständig, wenn das schulische Angebot eine fachliche Schwerpunktbildung enthält, die sich im Allgemeinen zugleich zu einer besonderen Gestaltung des Abschlusses auswirkt. Im Rahmen der Gleichwertigkeit begründeten Besonderheiten im Lehrstoff und/oder in den Lehr- und Erziehungsmethoden keinen eigenständigen Bildungsgang.
- (3) Der geringste Beförderungsaufwand bemisst sich nach dem geringsten Aufwand an Kosten und einem zumutbaren Aufwand an Zeit.
- (4) Soweit für Schulen Schulbezirke oder Einzugsbereiche nach § 25 SächsSchulG bestehen, ist abweichend von Absatz 1 nächstgelegene Schule die Schule, in deren Grundschulbezirk oder Einzugsbereich der Schüler wohnt. Sind mehrere Schulen einem Grundschulbezirk zugeordnet oder für einen Einzugsbereich festgelegt, ist von diesen Schulen diejenige die nächstgelegene Schule, die die Voraussetzungen nach Absatz 1 bis 3 erfüllt.
- (5) Entscheidet sich ein Schüler mit festgestelltem sonderpädagogischen Förderbedarf für den Besuch einer anderen allgemeinbildenden Schule anstelle einer Förderschule mit dem erforderlichen Förderschwerpunkt, bestimmt sich die nächstgelegene Schule ergänzend unter Berücksichtigung der für ihn festgelegten Gelingensbedingungen der inklusiven Unterrichtung. Auf Verlangen hat der Schüler bzw. bei Minderjährigkeit der gesetzliche Vertreter dem ZVMS Auskunft zu diesen festgelegten Gelingensbedingungen zu erteilen und mit geeigneten amtlichen Unterlagen zu belegen. Darüber hinaus ist der ZVMS berechtigt, eine Stellungnahme bei der zuständigen Schulaufsichtsbehörde einzuholen, ob die Gelingensbedingungen auch von einer anderen allgemeinbildenden Schule der gewählten Schulart bzw. des gewählten Bildungsgangs erfüllt werden könnten, die von der Wohnung des Schülers aus mit geringerem Beförderungsaufwand zu erreichen wäre.
- (6) Hat der Schüler eine öffentliche Schule gewählt, werden bei der Ermittlung der nächstgelegenen Schule genehmigte Ersatzschulen nicht berücksichtigt.
- (7) Die Aufnahmefähigkeit der nächstgelegenen Schule gilt in den Genehmigungsverfahren über Wiederholungsanträge für Folgeschuljahre als gegeben, soweit diese im Zeitpunkt der Entscheidung für das Schuljahr des Erstantrages vorhanden war oder als vorhanden galt.
- (8) Ist ein Schüler vom weiteren Besuch der für ihn nächstgelegenen Schule aufgrund seines Fehlverhaltens gemäß § 39 Absatz 2 Nr. 5 SächsSchulG bzw. wegen einer auf Fehlverhalten begründeten Kündigung des privatrechtlichen Schulvertrages ausgeschlossen worden, steht dieser Umstand der beförderungrechtlichen Qualifikation dieser Schule als nächstgelegene nicht entgegen.

## **§ 8 Mindestentfernungen**

- (1) Als Voraussetzung für die Erstattung der Beförderungskosten gilt für den Schulweg eine Mindestentfernung
1. von 2,0 km für Schüler der Grund- und Förderschulen bis Klasse 4,
  2. von 3,0 km für Schüler ab Klasse 5,
- soweit in Absatz 2 und 3 nicht anders bestimmt.
- (2) Eine Mindestentfernung gilt nicht für Schüler
1. mit festgestelltem sonderpädagogischen Förderbedarf im Bereich geistige Entwicklung oder
  2. mit Behindertenausweis mit dem Merkmal AG (außergewöhnlich gehbehindert), dem Merkmal G (gehbehindert), dem Merkmal H (hilflos) oder dem Merkmal BI (blind).
- (3) Der ZVMS kann in Abweichung von Absatz 1 die notwendigen Beförderungskosten auf schriftlichen Antrag erstatten, wenn für Schüler auf dem Schulweg zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Schule eine besondere Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit besteht. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretende Gefahr gilt nicht als besondere Gefahr in diesem Sinne. Auf Verlangen des ZVMS ist das Bestehen einer besonderen Gefahr für die Gesundheit mit Nachweis durch das zuständige Gesundheitsamt zu belegen.

## **§ 9 Stundenplanmäßiger Unterricht**

Stundenplanmäßiger Unterricht ist der Unterricht, der an den Schulen nach einem festen, für Lehrer und Schüler verbindlichen Stundenplan stattfindet. Als stundenplanmäßiger Unterricht gilt insbesondere nicht die Teilnahme an Exkursionen, Schulsportfesten, Praktika, freiwilligen Ganztagsangeboten, Arbeitsgemeinschaften oder die Inanspruchnahme von Betreuungseinrichtungen (wie Hort).

## **§ 10 Verkehrsmittel nach ihrer Rangfolge**

- (1) Zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung haben Schüler zur Beförderung auf dem Schulweg grundsätzlich die vorrangigen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Unter Berücksichtigung der in § 3 Absatz 5 geregelten Abgrenzung zum Tarifprodukt Bildungsticket erstattet der ZVMS die hierfür anfallenden notwendigen Beförderungskosten ganz oder teilweise unter den Voraussetzungen von § 11 i. V. m. §§ 18 ff. nach dieser Satzung.
- (2) Ist zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 dieser Satzung die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann der ZVMS die notwendige Beförderung des Schülers auf dem Schulweg mit Kraftfahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs organisieren. Wird ein zumutbares Beförderungsangebot im freigestellten Schülerverkehr nicht angenommen, entfällt jegliche Erstattung von Fahrkosten.

- (3) Abweichend von Absatz 2 kann der ZVMS zum Besuch der nächstgelegenen Schule auf Antrag die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und die Erstattung der dafür entstehenden notwendigen Beförderungskosten genehmigen, wenn ihm vom Schüler bzw. dessen gesetzlichen Vertreter eine Erklärung zur regelmäßigen Durchführung der Schülerbeförderung im beantragten Erstattungszeitraum vorliegt (freiwillige Selbstverpflichtung) und dessen Nutzung im Vergleich zu einer Beförderungsorganisation im freigestellten Schülerverkehr für den ZVMS aufgrund geringeren Kostenaufwand wirtschaftlicher ist. Ist die Beförderung des Schülers im freigestellten Schülerverkehr nicht möglich oder ist dessen Benutzung dem Schüler aus gesundheitlichen Gründen nicht zumutbar, ist dem Beförderungsantrag stattzugeben.

In Fällen zumutbarer ÖPNV-Nutzung mit Schulwegezeiten zwischen 61 und bis zu 90 Minuten kann die notwendige Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug und deren Fahrkostenerstattung auf Antrag auch abweichend von Absatz 1 genehmigt werden, wenn eine freiwillige Selbstverpflichtung zur regelmäßigen Durchführung abgegeben wird und die Fahrzeugnutzung im Vergleich zum ÖPNV zu einer wesentlichen Verkürzung der Schulwegezeit führt. Die Entscheidung über die Genehmigung erfolgt im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Verkehrsverbindungen, der Altersstufe des Schülers und der örtlichen Gegebenheiten.

- (4) Zum Besuch der nicht nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 2 gilt Absatz 1 entsprechend. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, genehmigt der ZVMS die Beförderung des Schülers mit privatem Kraftfahrzeug und erstattet auf Antrag zur Abrechnung die notwendigen Beförderungskosten.
- (5) Im Rahmen der Wirtschaftlichkeit kann unter Berücksichtigung des Alters des Schülers auch die Benutzung mehrerer Beförderungsmittel für den Schulweg nach Maßgabe der vorgenannten Absätze zumutbar sein.
- (6) Der ZVMS kann in begründeten Einzelfällen mit dem jeweiligen Schulträger Vereinbarungen über die Durchführung von Schülerbeförderungsleistungen abschließen, wenn die Zuschüsse des ZVMS die Kosten der Schülerbeförderung nach den Bestimmungen dieser Satzung nicht übersteigen. Schüler, die der vorstehenden Regelung unterliegen, haben keinen zusätzlichen Anspruch auf Erstattung notwendiger Beförderungskosten im Sinne dieser Satzung durch den ZVMS.

### **§ 11 Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln**

- (1) Zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zählen die für die Beförderung von Personen allgemein zugänglichen Linienverkehre mit Bussen, Straßenbahnen, Seilbahnen sowie Eisenbahnen einschließlich der Schüleronderlinien mit Bussen nach dem Personenbeförderungsgesetz.
- (2) Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln ist in der Regel zumutbar, wenn der regelmäßige Schulweg einschließlich der Fußwegstrecken zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen Haltestelle sowie zwischen der zur Schule nächstgelegenen Haltestelle und der Schule für die einfache Strecke nicht mehr als 60 Minuten in Anspruch nimmt.

- (3) Bei besonderen Umständen kann im Einzelfall auch eine Schulwegezeit von bis zu 90 Minuten zumutbar sein. Eine längere Schulwegezeit kann beispielsweise beim Besuch einer Schule mit weitem Einzugsbereich, mit Standort in einem besonders ländlichen Gebiet oder mit einem besonderen Bildungsgang, welcher nur an ausgesuchten Schulen der gewählten Schulart angeboten wird, oder durch eine atypische Wohnsituation des Schülers gerechtfertigt sein.
- (4) Bei der Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Fällen des § 5 Absatzes 1 und des Absatzes 2 dieser Satzung sind notwendige Beförderungskosten nur die Kosten, die nach dem jeweils geltenden Tarifangebot unter Berücksichtigung möglicher Fahrpreisermäßigungen für die preisgünstigste Verkehrsverbindung zwischen Wohnung und der besuchten Schule entstehen.
- (5) Die zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Schulweg oder auf einer Teilstrecke des Schulwegs nach dem jeweils geltenden Beförderungstarif erforderlichen Fahrausweise hat der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter selbst zu erwerben und die dafür entstehenden Kosten zu verauslagen.

### **§ 12 Freigestellter Schülerverkehr (fSV)**

- (1) Freigestellter Schülerverkehr im Sinne dieser Satzung ist die vom ZVMS als Fahrdienst organisierte Beförderung von Schülern auf dem Schulweg in angemieteten geeigneten Kraftfahrzeugen von zuverlässigen Verkehrsunternehmen oder mit eigenen Kraftfahrzeugen zum und vom stundenplanmäßigen Unterricht an die nächstgelegene Schule außerhalb des öffentlichen Linienverkehrs. Die Beförderungsverträge mit entsprechenden Verkehrsunternehmen werden ausschließlich vom ZVMS geschlossen.
- (2) Die zur Schülerbeförderung vorrangige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist unter anderem nicht möglich oder nicht zumutbar,
  1. wenn öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen der Wohnung und der nächstgelegenen oder der nicht nächstgelegenen Schule fehlen,
  2. wenn die nach § 11 Absatz 2 zumutbare Schulwegezeit oder die nach § 14 zumutbare Wartezeit überschritten ist oder die Unzumutbarkeit sich aus einer Gesamtbetrachtung der regelmäßigen schultäglichen Schulwegezeit nach § 11 Absatz 2 und Wartezeit nach § 14 ergibt oder
  3. für Schüler
    - a) mit festgestelltem Förderbedarf im Bereich geistige Entwicklung,
    - b) für die eine Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach § 11 aufgrund eines Nachweises durch das zuständige Gesundheitsamt ausgeschlossen ist.

Die Beförderung erfolgt regelmäßig in Sammelfahrten (Beförderung mehrerer Schüler in einem Fahrzeug).

- (3) Für die notwendige Beförderung mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs sind die vom ZVMS ausgestellten Berechtigungsausweise zu benutzen.
- (4) Der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter hat den Berechtigungsausweis nach Absatz 3 unverzüglich dem ZVMS zurückzugeben oder nachweislich zu vernichten, wenn die der Beförderung im freigestellten Schülerverkehr zugrunde liegende Genehmigung aufgehoben worden ist.

### **§ 13 Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug**

- (1) Unter einem privaten Kraftfahrzeug sind die vom gesetzlichen Vertreter oder dem Schüler gestellten oder von einem Dritten angemieteten Kraftfahrzeuge zu verstehen.
- (2) Bei der Beförderung mit einem privaten Kraftfahrzeug sind notwendige Beförderungskosten nur die Kosten, die auf der kürzesten verkehrsüblichen Fahrstrecke notwendig entstehen.
- (3) Bei notwendiger Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 1 erstattet der ZVMS als notwendige Beförderungskosten eine Wegstreckenentschädigung von 35 Cent je Besetzkilometer mit Schüler. Ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg zumutbar und möglich, werden jedoch höchstens die notwendigen Beförderungskosten erstattet, die bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Bewilligungszeitraum nach dem jeweils geltenden günstigsten Tarif entstehen würden. Wenn in besonders gesundheitlich begründeten Ausnahmefällen die Beförderung nicht zumutbar im freigestellten Schülerverkehr zu organisieren ist oder die für die Einrichtung eines freigestellten Schülerverkehrs zu erwartenden Kosten je Schultag die vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten überschreiten, kann eine Wegstreckenentschädigung in Höhe der tatsächlich entstehenden Kosten als notwendig erstattet werden. Mit der Wegstreckenentschädigung sind alle sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Benutzung eines Privatfahrzeuges abgegolten.
- (4) Bei Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen zum Besuch der nicht nächstgelegenen Schule in den Fällen des § 5 Absatz 2 erstattet der ZVMS Beförderungskosten in Höhe der Kosten, die für die notwendige Beförderung bis zur nächstgelegenen Schule entstehen würden. Die Berechnung der Kostenerstattung richtet sich nach Absatz 3, soweit nachfolgend nicht abweichend geregelt. Würden die fiktiven Beförderungskosten zur nächstgelegenen Schule höher ausfallen als bei einer Berechnung der Kostenerstattung anhand der Besetzkilometer zur nicht nächstgelegenen Schule, beschränkt sich der Erstattungsanspruch auf den geringeren Betrag als Höchstbetrag. Darüber hinaus werden höchstens diejenigen Kosten erstattet, die bei unterstellter notwendiger Beförderung im freigestellten Schülerverkehr zur nächstgelegenen Schule in Höhe der vom ZVMS durchschnittlich je Schüler und Schultag zu tragenden Kosten anfallen würden.

### **§ 14 Wartezeit**

- (1) Wartezeit ist die Aufenthaltszeit des Schülers an der Schule vor Beginn bzw. nach dem Ende des stundenplanmäßigen Unterrichts. Sie schließt sich unmittelbar an die Schulwegezeit nach der fahrplanmäßigen Nutzung des vom ZVMS genehmigten Verkehrsmittels an bzw. umfasst sie den Zeitraum bis zum Beginn der Schulwegezeit mit Antritt der fahrplanmäßigen Rückfahrt des genehmigten Verkehrsmittels.
- (2) Stundenplanmäßige Unterrichtsbeginn- und -endzeiten sind auf die Fahrzeiten der Verkehrsmittel abzustimmen. Die Stundenpläne sollen so miteinander abgestimmt werden, dass unter Beachtung der in Absatz 3 geregelten Wartezeiten je Schulstandort eine Fahrt zum Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtschluss bis zu zwei Fahrten ausreichend sind. Ein Anspruch auf Anpassung der Fahrzeiten an individuelle Bedürfnisse besteht nicht.

- (3) Die zumutbare Wartezeit kann für Schüler
1. der Grundschulen und Förderschulen bis Klasse 4 jeweils höchstens bis zu 45 Minuten vor Beginn und nach Ende des stundenplanmäßigen Unterrichts,
  2. der Klassen 5 bis 10 schultäglich insgesamt höchstens bis zu 90 Minuten,
  3. ab Klasse 11 schultäglich insgesamt höchstens bis zu 120 Minuten
- betragen.
- (4) Bei besonderen Umständen können im Einzelfall längere Wartezeiten an einzelnen Tagen ausnahmsweise zumutbar sein, wenn eine Veränderung des Fahrplanes nicht möglich oder wegen öffentlicher Interessen nicht zu vertreten ist und soweit zur Sicherstellung der notwendigen Schülerbeförderung mindestens eine Hinfahrt zum Unterrichtsbeginn und zwei Rückfahrten nach Unterrichtsschluss zur besuchten Schule innerhalb der nach Absatz 3 zumutbaren Wartezeit gewährleistet ist.

### **§ 15 Notwendige Begleitpersonen**

- (1) Für Schüler, die Anspruch auf die notwendige Beförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten zum Besuch der nächstgelegenen Schule gemäß § 5 Absatz 1 dieser Satzung haben, kann der ZVMS auf schriftlichen Antrag Beförderungskosten auch für die Begleitperson tragen, wenn die Begleitung des Schülers auf dem Schulweg aufgrund einer körperlichen, geistigen oder sonstigen behinderungsbedingten Beeinträchtigung erforderlich ist. Die Notwendigkeit und Bedingungen der Begleitung legt der ZVMS auf der Grundlage der jeweils geltenden Rechtsvorschriften fest. Soweit es für die Entscheidung des Antrages erforderlich ist, sind auf Verlangen des ZVMS erforderliche Nachweise durch den Schüler bzw. den gesetzlichen Vertreter beizubringen, wie ein amtsärztliches Gutachten.
- (2) Bei der notwendigen Schülerbeförderung im freigestellten Schülerverkehr nach § 12 trägt der ZVMS die Kosten für Begleitpersonen als Aufsicht neben dem Fahrer in der Regel nur, wenn die zu befördernden Schüler eine Schule mit dem Förderschwerpunkt körperliche und motorische Entwicklung, geistige Entwicklung oder emotionale und soziale Entwicklung besuchen und mindestens sechs Schüler im eingesetzten Kraftfahrzeug befördert werden. Der ZVMS ist nicht verpflichtet, eine Begleitperson mit einer besonderen beruflichen Qualifikation im Sinne medizinischer, pädagogischer oder sonstiger besonderer Fachkenntnisse einzusetzen.

## **Abschnitt 3** **Verfahrensvorschriften**

### **§ 16 Antragstellung**

- (1) Die Beförderungs- und Erstattungsleistungen nach dieser Satzung werden nur auf Antrag und nur nach Genehmigung gewährt.

- (2) Der Antrag ist vor Beginn der Beförderung beim ZVMS mit den zulässigen Formularen entweder schriftlich oder elektronisch zu stellen. Zur schriftlichen Einreichung ist das über den Internetauftritt des Verkehrsverbundes Mittelsachsen ([www.vms.de](http://www.vms.de)) als Download bereitgestellte Formular zu nutzen. Es ist vollständig auszufüllen und vom volljährigen Schüler bzw. vom gesetzlichen Vertreter bei einem minderjährigen Schüler eigenhändig zu unterschreiben. Der schriftliche Antrag ist von der besuchten Schule bestätigen zu lassen und beim ZVMS abzugeben. Zur elektronischen Einreichung ist das auf der genannten Internetseite vom ZVMS bereitgestellte Onlineverfahren zu nutzen. Als Antragseingang gilt beim schriftlichen Antrag das Datum des Posteingangs beim ZVMS und beim elektronisch gestellten Antrag das systemseitig vergebene Eingangsdatum.
- (3) Mit der Antragstellung sind die Angaben zu machen und die Unterlagen beizubringen, die für die Bearbeitung und Entscheidung des Antrages von Bedeutung sind. Soweit es erforderlich ist, sind auf Verlangen des ZVMS die nach dieser Satzung geforderten Nachweise vorzulegen.
- (4) <sup>1</sup>Der Antrag kann frühestens ab dem 1. April des laufenden Schuljahres für das darauffolgende Schuljahr gestellt werden. <sup>2</sup>Ein Schuljahr beginnt jeweils am 1. August eines Jahres und endet jeweils am 31. Juli des darauffolgenden Jahres gemäß § 33 Absatz 1 SächsSchulG.

<sup>3</sup>Je nach Beförderungsmittel gelten für den Antragseingang und den Beginn der Beförderung bzw. deren Kostenübernahme folgende Fristen:

Beförderungsmittel	Antragseingang ZVMS	Beginn Beförderung/ Kostenübernahme
<b>ÖPNV</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat
<b>fSV</b>		
1.	bis zum letzten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	ab ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres
2.	Zeitraum zwischen letztem Unterrichtstag des laufenden Schuljahres und dem ersten Unterrichtstag des neuen Schuljahres	regelmäßig erst nach Ablauf von vier Wochen nach dem ersten Unterrichtstag
3.	nach dem ersten Unterrichtstag des laufenden Schuljahres	regelmäßig vier Wochen nach Antragseingang
<b>Privat-PKW</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat
<b>Fahrzeugeinsatz im Auftrag des Schulträgers</b>	im laufenden Monat	ab Folgemonat

- (5) Der Antrag ist schuljährlich neu zu stellen. Abweichend von Satz 1 gilt der Antrag auf Beförderung im freigestellten Schülerverkehr bei Genehmigung für nachfolgende Schuljahre für die reguläre Dauer des mitgeteilten Bildungsgangs als Wiederholungsantrag zu unveränderten Bedingungen gestellt, wenn der antragsberechtigte Schüler bzw. dessen gesetzlicher Vertreter diesen nicht bis zum 30. April des jeweiligen Jahres, in dem das betreffende Schuljahr beginnt, gegenüber dem ZVMS schriftlich oder elektronisch widerrufen hat. Satz 2 gilt nicht, wenn die erteilte Beförderungsgenehmigung vom ZVMS rechtswirksam widerrufen worden ist. In Zusammenarbeit mit der besuchten Schule überprüft der ZVMS einmal im laufenden Schuljahr die Aktualität der Antragsdaten.

- (6) Ändern sich die Beförderungs- und Erstattungsvoraussetzungen im laufenden Schuljahr, gilt für den Änderungsantrag die in Absatz 4 genannte jeweilige Frist entsprechend.
- (7) Der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter ist verpflichtet, Änderungen oder Bedingungen, die für die Entscheidung des Antrages von Bedeutung waren, unverzüglich dem ZVMS schriftlich mitzuteilen. Mit der Änderung sind sämtliche Angaben zu machen und Unterlagen einzureichen, die für die Bearbeitung der Änderung erforderlich sind.

### § 17 Genehmigung

- (1) Die Genehmigung der Beförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten nach dieser Satzung erfolgen durch den ZVMS schriftlich oder bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen elektronisch.
- (2) Mit dem Genehmigungsbescheid entscheidet der ZVMS insbesondere über die Beförderungsbedingungen, die Inanspruchnahme des jeweiligen Beförderungsmittels, die Art des Berechtigungsnachweises, die Höhe der zu erstattenden Beförderungskosten und die Höhe des Eigenanteils.
- (3) Die Genehmigung wird im Regelfall für die Dauer des Schuljahres erteilt, für das die Beförderung und Erstattung der notwendigen Beförderungskosten beantragt wurde. Abweichend von Satz 1 wird die Genehmigung zur Beförderung im freigestellten Schülerverkehr, mit privatem Kraftfahrzeug oder in Fahrzeugen, deren Einsatz im Auftrag des Schulträgers erfolgt, vom ersten bis zum letzten Unterrichtstag erteilt.

Bei Antragstellung im laufenden Schuljahr ist je nach genehmigtem Beförderungsmittel der Beginn des Genehmigungszeitraums unter Beachtung des in § 16 Absatz 4 Satz 3 dieser Satzung genannten Zeitpunktes festzulegen.

Hiervon abweichend kann der ZVMS die Nutzung beantragten freigestellten Schülerverkehrs zu einem früheren Zeitpunkt vor Ablauf der genannten regelmäßigen Bearbeitungszeit genehmigen, wenn in bereits eingerichteten Verkehren freie Beförderungskapazitäten vorhanden sind; als frühester Zeitpunkt ist der Tag nach Antragseingang möglich.

Für eine Beförderungsgenehmigung, in der der ZVMS unter Ablehnung der beantragten Beförderung des Schülers auf dem Schulweg im freigestellten Schülerverkehr die Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug bei Erstattung der fiktiven notwendigen Beförderungskosten nach § 5 Absatz 2 dieser Satzung genehmigt, weil die besuchte Schule nicht nächstgelegene ist, beginnt der Erstattungszeitraum abweichend von Satz 3 erst nach dem Ablauf von vier Wochen nach Antragseingang.

- (4) Bei notwendiger Nutzung von mehreren Beförderungsmitteln auf dem Schulweg kann in der Genehmigung innerhalb der Festlegung des Bewilligungszeitraums nach den verschiedenen Antragsfristen differenziert werden.
- (5) Endet der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Beförderungskosten im laufenden Schuljahr, wird die Genehmigung insoweit teilweise aufgehoben. Gleiches gilt für die Festsetzung des Eigenanteils bzw. für den Erlass des Eigenanteils. Soweit die Genehmigung mit Rückwirkung für die Vergangenheit aufgehoben worden ist, ist der ZVMS berechtigt, die Erstattung unrechtmäßig erhaltener Leistungen nach den geltenden Rechtsvorschriften geltend zu machen. Das gilt insbesondere bei unterlassenen oder nicht rechtzeitig abgegebenen Änderungsmitteilungen.

- (6) Soweit ein Eigenanteil erhoben wird, wird der Berechtigungsausweis zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehr erst nach dessen vollständigen Zahlungseingang bzw. bei Gewährung einer Ratenzahlung nach Zahlungseingang der ersten Rate ausgereicht. Im Übrigen wird der Berechtigungsausweis mit Versendung der Genehmigung ausgereicht.

### § 18 Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten

- (1) Bei der notwendigen Beförderung mit dem freigestellten Schülerverkehr trägt der ZVMS die notwendigen Beförderungskosten unter Beachtung der §§ 19 ff. dieser Satzung.
- (2) <sup>1</sup>Bei der notwendigen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann nur der Teil der tatsächlich entstandenen anrechnungsfähigen Kosten für die Beförderung als notwendig nach dieser Satzung vom Schüler bzw. dem gesetzlichen Vertreter abgerechnet werden, der den vom Schüler nach §§ 19 ff. dieser Satzung zu tragenden Eigenanteil im Bewilligungszeitraum übersteigt.

<sup>2</sup>Zur Abrechnung ist das vom ZVMS zur Verfügung gestellte Abrechnungsformular zu verwenden. <sup>3</sup>Die tatsächlich angefallenen Aufwendungen sind durch Vorlage geeigneter Nachweise, z. B. durch Vorlage der Originalfahrtscheine oder der ABO-Vertragsunterlagen mit den entsprechenden Zahlungsnachweisen, zu belegen.

<sup>4</sup>Die Kosten können je Schuljahr zweimalig oder einmalig abgerechnet werden:

Abrechnung	Bewilligte Beförderungsmomente des betreffenden Schuljahres	Abgabefrist
<b>Einmal</b>	von August bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet
<b>Zweimal</b>		
1. Abrechnung	von August bis Dezember	31. Januar des betreffenden Schuljahres
2. Abrechnung	von Januar bis Juli	31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet

<sup>5</sup>Der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Beförderungskosten für das betreffende Schuljahr erlischt, wenn die Abrechnung nicht innerhalb der Ausschlussfrist – 31. Dezember des Jahres, in dem das Schuljahr endet – beim ZVMS schriftlich oder elektronisch eingegangen ist. <sup>6</sup>In begründeten Ausnahmefällen kann die Abrechnung anstelle der ein- oder zweimaligen Vornahme auch monatlich nach Ablauf des betreffenden Beförderungsmoments erfolgen.

- (3) Bei der notwendigen Beförderung mit privatem Kraftfahrzeug gemäß § 13 dieser Satzung sind die notwendigen Beförderungskosten mit dem vom ZVMS zur Verfügung gestellten Formular vom Schüler oder dem gesetzlichen Vertreter unter Angabe der tatsächlichen Anwesenheitstage und Fehltage abzurechnen. Auf Verlangen des ZVMS sind die Anwesenheitstage nachzuweisen. Die Regelungen aus Absatz 2 Satz 4 bis 6 gelten entsprechend.

### **§ 19 Eigenanteilspflicht**

- (1) Mit Ausnahme von Schülern an Förderschulen für geistige Entwicklung wird für jeden Schüler unabhängig vom Verkehrsmittel, von Unterrichtstagen und von der tatsächlichen Beförderung für die Genehmigung pro Schuljahr ein Eigenanteil in Höhe des Jahrespreises eines Bildungstickets nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Mittelsachsen in der jeweils zum 1. August des betreffenden Schuljahres geltenden Fassung an den notwendigen Beförderungskosten erhoben. Ein Schuljahr umfasst zwölf Beförderungsmonate.
- (2) Der Eigenanteil nach § 19 Absatz 1 SBS ermäßigt sich auf 60 Prozent (gerundet auf den nächsten vollen Betrag), wenn nur für einen Teil des Schulwegs (also nur für die Hin- oder nur für die Rückfahrt) die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr oder mit privatem Kraftfahrzeug oder in der Kombination von beiden beantragt worden und zu genehmigen ist. Die Ermäßigung gilt nicht, wenn dem Schüler bei Gesamtbetrachtung seines Schulwegs (Hin- und Rückfahrt) die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zum Schulbesuch mit Erwerb eines Bildungstickets ganz oder teilweise möglich und zumutbar ist.
- (3) Die Pflicht, den Eigenanteil zu tragen, beginnt jeweils mit dem ersten Tag des Schuljahres und endet jeweils am letzten Tag des Schuljahres, wenn nicht in der erteilten Genehmigung etwas anderes bestimmt ist.
- (4) Beginnt der Genehmigungszeitraum erst im Laufe eines Schuljahres oder endet er vor Ablauf des Schuljahres, ist der Eigenanteil anteilig und aufgerundet auf die jeweiligen vollen Beförderungsmonate zu tragen. Änderungen der Berechnungsgrundlagen zum festgesetzten oder erlassenen Eigenanteil innerhalb des Genehmigungszeitraums werden zum Ersten des auf die Änderung folgenden Monats wirksam.
- (5) Schuldner des Eigenanteils ist
  1. der Schüler bzw. bei minderjährigen Schülern der gesetzliche Vertreter,
  2. derjenige, der gegenüber dem ZVMS die Übernahme der Eigenanteilsschuld schriftlich übernommen hat.

Mehrere Schuldner des Eigenanteils haften als Gesamtschuldner.

### **§ 20 Erhebung des Eigenanteils**

- (1) Der Eigenanteil gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung wird für den Genehmigungszeitraum durch den ZVMS mit Bescheid gegenüber dem Schuldner erhoben, wenn die Beförderung auf der Grundlage dieser Satzung ganz oder teilweise mit Fahrzeugen des freigestellten Schülerverkehrs erfolgt. Der Eigenanteil ist 14 Tage nach Bekanntgabe des Bescheides in einem Betrag zur Zahlung fällig. Für den Fall, dass eine Genehmigung im laufenden Schuljahr erteilt wird, erfolgt die Festsetzung des anteiligen Eigenanteils in einem Zahlungsbetrag. Die Zahlungsfrist wird im Bescheid bekannt gegeben. In begründeten Ausnahmefällen kann der Eigenanteil auf schriftlichen Antrag bis zum Ablauf des jeweiligen Schuljahres in monatlichen Raten gezahlt werden. Soweit es für die Entscheidung des Antrages erforderlich ist, sind die Nachweise auf eigene Kosten durch den Schüler bzw. den gesetzlichen Vertreter beizubringen.

- (2) Abweichend von Absatz 1 verzichtet der ZVMS bei genehmigter Beförderungskombination von öffentlichen Verkehrsmitteln und freigestelltem Schülerverkehr auf die Erhebung des Eigenanteils als Vorauszahlung an ihn, soweit die zu verauslagenden notwendigen ÖPNV-Fahrtkosten anderenfalls bei nachträglicher Abrechnung zurückerstattet werden müssten.
- (3) Wird die Beförderungsgenehmigung zur Nutzung des freigestellten Schülerverkehrs auf dem gesamten Schulweg oder auf einem Teil des Schulwegs wegen Erlöschen des Beförderungsanspruchs ganz oder teilweise aufgehoben, hat der Schüler bzw. der gesetzliche Vertreter einen Anspruch auf Rückerstattung des insoweit zu viel geleisteten (anteiligen) Eigenanteils. Soweit der ZVMS seinerseits aus der Aufhebung Erstattungsansprüche geltend machen kann, können diese gegenseitigen Ansprüche verrechnet werden.
- (4) Die notwendigen Beförderungskosten, die für eine Beförderung auf der Grundlage dieser Satzung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit privatem Kraftfahrzeug entstanden sind, werden abzüglich des Eigenanteils gemäß § 19 Absatz 1 dieser Satzung erstattet.

### **§ 21 Erlass des Eigenanteils**

- (1) Auf Antrag erlässt der ZVMS für dritte und weitere nach dieser Satzung anspruchsberechtigte Kinder einer Familie den Eigenanteil gemäß § 19 dieser Satzung, wenn Eigenanteile bereits für zwei ihrer älteren Kinder im Bewilligungszeitraum getragen werden. Den Eigenanteilen gleichgestellt sind nachgewiesene Aufwendungen zum Erwerb von Bildungstickets, wenn die Beförderung im ÖPNV zum Schulbesuch nach dieser Satzung notwendig ist.
- (2) Absatz 1 gilt in Fällen notwendiger ÖPNV-Nutzung mit Anspruch auf Erstattung verauslagter Kosten für ein Bildungsticket nicht, wenn zu seinem Erwerb für den Schüler Bildungs- und Teilhabeleistungen nach dem SGB II, Bundeskindergeldgesetz (BKGG), SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) in Anspruch genommen worden sind.
- (3) Die Regelungen aus §§ 16 und 17 dieser Satzung für die Antragstellung und Genehmigung gelten für den Antrag auf Erlass entsprechend. Ist für ein älteres Geschwisterkind oder für beide wegen des Verweises zum Erwerb des Bildungstickets nach § 3 Absatz 3 dieser Satzung kein Beförderungs-/ Erstattungsantrag beim ZVMS zu stellen oder aus anderen Gründen nicht gestellt worden, sind dem Erlassantrag auf das betreffende Schuljahr lautende Schulbescheinigungen und bei ÖPNV-Nutzung Angaben zum vertragsführenden Verkehrsunternehmen sowie zur jeweiligen Kundennummer mitzuteilen.

## **Abschnitt 4** **Regelungen zur Schülerbeförderung**

### **§ 22 Pflichten der Schüler und der gesetzlichen Vertreter; Beförderungsausschluss**

- (1) Jeder Schüler hat sich zum Schutz von Personen und Sachen bei der Beförderung im freigestellten Schülerverkehr so zu verhalten, dass andere Fahrgäste und insbesondere der Fahrer nicht belästigt und gefährdet werden und das Fahrzeug nicht beschädigt wird. Wenn ein Schüler eine Verpflichtung nach Satz 1 vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfüllt und andere Ordnungs- und Erziehungsmaßnahmen nicht ausreichen, kann der ZVMS diesen Schüler von der notwendigen Beförderung mit dem freigestellten Schülerverkehr befristet oder auf Dauer ausschließen.

Der ZVMS hat insbesondere vor seiner Entscheidung den betroffenen Schüler, bei Minderjährigen auch den gesetzlichen Vertreter, anzuhören.

- (2) Die Schüler haben bei der Beförderung im freigestellten Schülerverkehr ihre gültigen Berechtigungsausweise mit sich zu führen und bei Kontrollen vorzuzeigen.
- (3) Jeder Schüler hat mit dem ihm gemäß § 17 Absatz 6 dieser Satzung ausgereichten Berechtigungsausweis ordnungsgemäß umzugehen, insbesondere vor Beschädigung und Verlust zu schützen. Der ZVMS ist berechtigt, Verwaltungskosten für eine erforderliche Neuausstellung von Berechtigungsausweisen bei Verlust oder Beschädigung gemäß der geltenden Kostensatzung des ZVMS zu erheben.
- (4) Kommt der Schüler oder dessen gesetzlicher Vertreter bei genehmigter Beförderung im freigestellten Schülerverkehr als notwendig seiner Mitwirkungspflicht zur Zahlung des Eigenanteils an den notwendigen Beförderungskosten innerhalb der in dem Genehmigungsbescheid festgelegten Zahlungsfrist nicht oder nicht vollständig nach, ist der ZVMS berechtigt, den Schüler nach erfolgloser Mahnung und angekündigtem Widerruf der erteilten Beförderungsgenehmigung, mit Erlass des entsprechenden Widerrufsbescheides von der Beförderung ab dem genannten Zeitpunkt auszuschließen. Mit Wirksamwerden des Widerrufs verliert der Beförderungsantrag des Schülers die Wiederholungsfiktion für das Folgeschuljahr nach § 16 Absatz 5 dieser Satzung.

### **§ 23 Zusammenarbeit mit Schulen und Schulträgern**

- (1) Schulen und Schulträger sollen die Unterrichtszeiten mit den Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel und des freigestellten Schülerverkehrs abstimmen. Dabei sollten die regionalspezifischen Verkehrsspitzenzeiten berücksichtigt und ein gestaffelter Unterrichtsbeginn der Schulen angestrebt werden.
- (2) Sollten Änderungen des Fahrplans der öffentlichen Verkehrsmittel oder Fahrzeiten des freigestellten Schülerverkehrs für das kommende Schuljahr erforderlich werden, können die Schulen und/oder Schulträger diese dem ZVMS schriftlich anzeigen. Die jeweilige Anzeige muss bis spätestens zum 30. April des laufenden Schuljahres für das neue Schuljahr erfolgen. Spätere Anzeigen können in der Regel nicht berücksichtigt werden. Ein Anspruch auf Fahrplan- bzw. Fahrzeitenänderung besteht auch bei fristgerechter Anzeige nicht.

- (3) Die frei beweglichen Ferientage oder die angeordneten unterrichtsfreien Tage sind von jeder Schule dem ZVMS rechtzeitig, mindestens acht Wochen vorher, schriftlich anzuzeigen.
- (4) Die Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs, die aufgrund schulorganisatorischer Gründe an einzelnen Tagen nicht benötigt werden, hat die Schule dem ZVMS rechtzeitig, mindestens drei Arbeitstage vorher, schriftlich anzuzeigen.

## **Abschnitt 5 Schlussbestimmungen**

### **§ 24 Übergangsregelungen**

- (1) Für Erstattungszeiträume der vorangegangenen Schuljahre von 2018/2019 bis zum Ablauf des Schuljahres 2021/2022 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten nach der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 18. Dezember 2017.
- (2) Für Erstattungszeiträume ab dem Schuljahr 2022/2023 bis zum Ablauf des Schuljahres 2025/2026 erfolgt die Abrechnung der notwendigen Beförderungskosten in der Erstfassung der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS vom 4. März 2022.“

### **§ 25 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

nicht abgedruckt

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-02/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

- öffentlich -

Gegenstand: **Freigestellter Schülerverkehr – Ausschreibung und Vergabe für das Schuljahr 2026/2027**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt

1. die Ausschreibung der Leistungen des fSV für das Schuljahr 2026/2027 gemäß Anlage 2,
2. die Ermächtigung des Geschäftsführers für die Erteilung des Auftrages an den bzw. die wirtschaftlichsten Bieter und
3. die Ermächtigung des Geschäftsführers für die Anpassung der Anlage 2 (Entfall bzw. Ergänzung von Leistungen) an aktuelle Erfordernisse.



Sven Schulze

Anlagen

## **1. Einleitung**

Erstmals im Schuljahr 2013/2014 wurden der Ausschreibung und Auftragsvergabe Rahmenvereinbarungen nach jeweils geltendem Vergaberecht zugrunde gelegt. Demzufolge ist eine jeweils schuljährliche Vertragsverlängerung durch den Auftraggeber bis zu einer maximalen Laufzeit von vier Jahren möglich.

Ein Teil der Leistungen des fSV wurde auch im Schuljahr 2025/2026 aus verschiedenen Gründen (sich kurzfristig ergebender Bedarf, wesentliche Kapazitätsverschiebungen ...) im VHV 2 bzw. in der FV vergeben. Diese Leistungen müssen im Rahmen eines offenen Ausschreibungsverfahrens dem freien Markt zugänglich gemacht werden.

Für die Organisation der Schülerbeförderung für das Schuljahr 2026/2027 wurden alle vergebenen Lose einer Prüfung bezüglich Verlängerung oder Ausschreibung unterzogen.

## **2. Zahlenmäßige/finanzielle Auswirkungen**

Es wird vorgeschlagen, **163** Lose auszuschreiben. Davon entfallen **56** Lose auf den Erzgebirgskreis, **41** Lose auf den Landkreis Mittelsachsen und **66** Lose auf den Landkreis Zwickau.

Für die Schuljahre 2021/2022 bis 2025/2026 wurden die Leistungen des fSV europaweit ausgeschrieben. Die auszuschreibenden Lose hatten für das SJ 2022/2023 einen Wert von 3.731,6 TEUR.

Die geschätzten Kosten für diese Lose für das Schuljahr 2026/2027 belaufen sich hierfür nun auf ca. 4.609,2 TEUR (ein Schuljahr). Zur Kostenschätzung sind grundsätzlich die derzeitigen Nettotagespreise der Touren mit den aktuellen Schülerzahlen und Beförderungstrecken herangezogen worden.

Der ZVMS erwartet für die diesjährigen Losvergaben deutliche Unterschiede im Vergabeverfahren zum Vorjahr aufgrund bestehender Leistungsbeschreibungen. Dies resultiert im Wesentlichen daraus, dass für das nächste Schuljahr vor allem Lose für die Verbringung von Schülern mit dem Schwerpunkt körperliche und geistige Behinderung und damit einhergehend sehr speziellen Beförderungsansprüchen ausgeschrieben werden. Für diesen hohen Beförderungsanspruch gibt es nur einen kleinen Anbieterkreis am Markt.

Mehrkosten werden weiterhin verursacht durch Einzelbeförderungen aufgrund eines Attests bzw. atypischer Wohnlagen, durch den Einsatz von Begleitpersonen, die Sicherstellung der Beförderung zu Schulverweigerungsprojekten und Unterrichtszeitverkürzungen, welche zusätzliche Rückfahrten verursachen. Es sind zudem vier Lose enthalten, die Kraftomnibusse erfordern (10 bis 30 Sitze).

Ein Vergleich zwischen Vergabezyklen jahresweise ist somit nicht anwendbar.

Des Weiteren werden durch das Landesamt für Schule und Bildung Schüler entfernter Schulen zugewiesen; dies und lokale Gegebenheiten führen zu großen Entfernungen zwischen den Wohnorten und den zu bedienenden nächstgelegenen Schulen und sind zusätzliche Kostentreiber in der diesjährigen Ausschreibung.

Im Vorjahr wurde vorgeschlagen, insgesamt 142 Lose für das Schuljahr 2025/2026 auszuschreiben. Der Unterschied der Losanzahl zum vorherigen Jahr ist begründet in der o. g. maximalen Vertragslaufzeit von vier Jahren. Zum Vergleich wird jeweils die Anzahl der Lose der europaweiten Ausschreibungen tabellarisch dargestellt.

Schuljahr	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025	2025/2026	2026/2027
<b>ausgeschriebene Lose</b>	154	178	166	320	148	142	<b>163</b>  <b>(Vorschlag)</b> <b>-</b> <b>Änderung</b> <b>möglich</b>

### **3. Darstellung des Haushaltsansatzes**

Landkreise	Erzgebirgskreis	Mittelsachsen	Zwickau	Gesamt
Haushaltsansatz 2026 - fSV	6.751.900,00 €	6.173.200,00 €	8.102.300,00 €	21.027.400,00 €

In der Haushaltsplanung 2026/2027 wurden die Kosten pro Tour bereits dynamisiert. Die infolge der Losvergabe erhöhten Kosten wirken in 2026 erst ab August, sodass die Dynamisierung diese voraussichtlich abfängt.

In den Kostensteigerungen ist auch die Mindestlohnanpassung für die neu zu vergebenden Lose zu berücksichtigen, welche eine Erhöhung ab dem 1. Januar 2026 von 12,82 EUR pro Stunde auf 13,90 EUR pro Stunde vorgibt. Durch Preisanpassungsklauseln der Leistungsbeschreibung (Rahmenbedingungen für Fahrdienstleister) des ZVMS sind die Anpassungen nicht nur auf die neu zu vergebenden Lose zu berücksichtigen. Diese Mehrkosten werden voraussichtlich ebenfalls durch die Dynamisierungen abgefangen.

Der Geschäftsbereich Schülerbeförderung ist ständig bestrebt, Einsparungspotenziale im Sinne von Tourenoptimierungen bzw. Kapazitätsauslastungen zu erzielen. Weiterhin wird in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften - den Aufgabenträgern des ÖPNV - nach Lösungen gesucht, den kostenintensiven fSV einzusparen und im ÖPNV sinnvolle Linienoptimierungen im ländlichen Raum zu etablieren.

### **4. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 2 lit. g) der Verbandssatzung obliegt die Beschlussfassung über die Ausschreibung und Vergabe (Schuljahr 2026/2027) für den fSV der Versammlung.

**Anlage 2**

*[Details zur Vergabe 2026/2027 und Lose mit Optionsrecht]*

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-01/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand:                   **Sachstand Deutschlandticket**

Erläuterung:                 siehe Anlage 1

Ergebnis:                    Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlagen

## **1. Ausgangslage**

Die ursprünglich bereits zum 1. Januar 2024 geplante Einführung der Stufe 2 der bundesweiten Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets ist nunmehr seit dem Abrechnungsmonat September 2025 in Kraft getreten. In der Stufe 2 erfolgt der Übergang zu einer Einnahmenaufteilung auf Basis der Wohnort-Postleitzahl des Deutschlandticketnutzers. Die Vertragsunterzeichnung des bundesweiten Einnahmenaufteilungsvertrages zum Deutschlandticket (BEAV) erfolgte durch die VMS GmbH, die die VU im VMS mit entsprechender Vollmacht vertritt, bereits am 25. April 2025. Nachdem alle im BEAV formulierten aufschiebenden Bedingungen für den Start der Stufe 2 erfüllt waren, wurde durch die UAG Einnahmenaufteilung auf Bund-Länder-Ebene am 2. Oktober 2025 der Start der bundesweiten Abrechnung auf den Monat September 2025 festgelegt und die D-TIX GmbH & Co. KG hat ihrerseits den BEAV am 7. Oktober 2025 unterzeichnet.

Für die Aufteilung der dem Freistaat Sachsen in der Stufe 2 zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket wurde ein Landes-Einnahmenaufteilungsvertrag (LEAV) abgeschlossen, der von der VMS GmbH im Namen der VU des VMS am 21. Mai 2025 gezeichnet wurde.

Außerdem wurden Ergänzungen im VMS-Kooperationsvertrag vorgenommen, sodass dessen Regelungen nicht im Widerspruch zu den Regelungen im BEAV und LEAV stehen und gleichzeitig erforderliche Regelungen insbesondere aus dem BEAV bis auf die VU durchgereicht werden. Die Änderungen im Kooperationsvertrag wurden durch die Verbandsversammlung am 13. Juni 2025 genehmigt.

Die Abrechnung der Deutschlandtickets erfolgt seit September 2025 auf Grundlage dieser vertraglichen Regelungen. Der erste vollständige monatliche Rechnungslauf konnte mit der Auszahlung der dem VMS zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket an die VU am 24. Dezember 2025 abgeschlossen werden. Bis August 2025 erhielten die VU im VMS nur die Einnahmen aus dem Deutschlandticket aus dem Eigenverkehr der Stadt- und der Regionalverkehrsunternehmen einschließlich der CBC. Das entsprach Tarifeinnahmen in Höhe von rund 1,724 Mio. EUR pro Monat. In der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung aus dem Deutschlandticket erhalten die VU auf Basis der Postleitzahlzuordnung Einnahmen in Höhe von rund 4,321 Mio. EUR pro Monat zuzüglich des Vertriebsanreizes in Höhe von rund 88 TEUR zugewiesen, die im Rahmen der Regelungen des Kooperationsvertrages auf die VU aufgeteilt werden.

## **2. Finanzierung und Ausgleichssystematik für 2026 ff.**

In der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 18. September 2025 haben sich Bund und Länder darauf verständigt, im Zeitraum 2026 bis 2030 die entstehenden Mindereinnahmen aus dem Deutschlandticket pauschal mit jährlich 3 Mrd. EUR zu finanzieren. Da seitens der Branche höhere Mindereinnahmen ab 2026 erwartet werden, wurde durch die Verkehrsminister eine Preisanpassung beim Deutschlandticket auf 63,00 EUR ab Januar 2026 beschlossen. Ab 2027 sollen jährliche Preisanpassungen auf Basis eines noch zu erarbeitenden Kostenindizes erfolgen. Von den beschlossenen 1,5 Mrd. EUR Bundesmittel entfallen vorläufig 40,77 Mio. EUR auf den Freistaat Sachsen, der von seiner Seite den gleichen Betrag beisteuert.

Ab 2026 wird das bisherige Ausgleichsverfahren nach der Rettungsschirmsystematik auf eine Pauschalierung umgestellt. Für die genaue Ausgestaltung wurde eine bundesweite Musterrichtlinie erarbeitet, auf deren Grundlage der Freistaat Sachsen eine Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung für 2026 (DTFinVO2026) erlassen hat. Die DTFinVO2026 wurde im sächsischen Kabinett am 16. Dezember 2025 verabschiedet und am 30. Januar 2026 veröffentlicht.

### 3. Vertragliche Regelungen für 2026

Seitens des Bundes und der Länder besteht das Ziel, die Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket unterbrechungsfrei ab Januar 2026 fortzuführen. Hierzu wurde zum bestehenden BEAV für 2025 ein Änderungsvertrag für das Kalenderjahr 2026 erarbeitet. Neben einer Vielzahl von redaktionellen Anpassungen auf das Jahr 2026 beinhaltet der Änderungsvertrag Regelungen, ab wann ein VU verpflichtet ist, Zahlungsanweisungen bezüglich des Kalenderjahres 2026 vorzunehmen. Voraussetzung dafür ist eine Auferlegung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets oder die Vorlage eines verbindlichen Angebotes zum Abschluss eines entsprechenden Nachtrages zum bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag jeweils bis zum 31. Januar 2026 durch den jeweiligen Aufgabenträger. Sollte diese Bedingung nicht erfüllt sein, ist das betreffende VU für die Monate bis zur Erfüllung der Bedingung berechtigt, die Einnahmen aus Deutschlandtickets mit Zuordnung zu den Postleitzahlengebieten des Aufgabenträgers zunächst nicht zu melden und damit nicht in die deutschlandweite Einnahmenaufteilung einzubringen. Wenn die Voraussetzung erfüllt ist, ist das betreffende VU verpflichtet, alle im Zeitraum nicht gemeldeten Deutschlandtickets nachzumelden. Sollte die vorgenannte Voraussetzung nicht bis zum 30. Juni 2026 erfüllt sein, besteht ein besonderes Kündigungsrecht zum Ablauf des 31. Juli 2026. Der Änderungsvertrag zum BEAV für das Jahr 2026 liegt als **Anlage 2** der Vorlage bei.

Die VU im VMS haben die VMS GmbH per Tarifbeiratsbeschluss am 18. Dezember 2025 ermächtigt, den Änderungsvertrag zum BEAV für das Jahr 2026 zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung erfolgte am 19. Dezember 2025 und damit fristgerecht vor dem 31. Dezember 2025.

Da auch der LEAV für Sachsen zunächst nur für das Jahr 2025 abgeschlossen wurde, besteht die Notwendigkeit, diesen ebenfalls zu verlängern. Übereinstimmung zwischen den Vertragspartnern besteht darin, inhaltlich die Regelungen von 2025 auch im Jahr 2026 fortzuführen. Seitens der Transdev GmbH wurde zusätzlich angeregt, im Jahr 2026 eine Überprüfung des den EVU im verbundüberschreitenden Verkehr zugewiesenen pauschalen Anteiles an der Aufteilungsmasse durchzuführen. Eine Klärung zur Aufnahme einer entsprechenden Formulierung konnte zwischen den Vertragspartnern der LEAV bis zum 6. Februar 2026 erreicht werden. Eine Beschlussfassung des Änderungsvertrages zum LEAV 2026 ist per Tarifbeiratsbeschluss am 18. Dezember 2025 erfolgt. Die VU haben der VMS GmbH Vollmacht erteilt, den Text gegenüber der beschlossenen Fassung abzuändern, sofern dies zu keiner Verschiebung von Chancen und Risiken zulasten der VU im VMS führt. Eine Unterzeichnung des LEAV kann nunmehr durch die VMS GmbH im Februar 2026 erfolgen. Der Änderungsvertrag zum LEAV für 2026 liegt als **Anlage 3** der Vorlage bei.

Im VMS-Kooperationsvertrag sind für die Fortführung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket keine Änderungen oder Ergänzungen erforderlich.

Zur Absicherung der im Änderungsvertrag zum BEAV für 2026 niedergeschriebenen Voraussetzungen für die Vornahme von Zahlungsanweisungen durch die VU müssen seitens des ZVMS noch entsprechende Nachtragsvereinbarungen mit den (Eisenbahn-)VU geschlossen werden. Hierzu wird auf die Beschlussvorlage ZVMS-03/26 verwiesen.

## Änderungsvertrag

zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2  
für das Kalenderjahr 2026

1. In der **Präambel**, Satz 1 sowie Satz 3, **§ 1** und **§ 5** Abs. 4 Satz 1 wird die Zahl „2025“ durch „**2026**“ ersetzt.
2. In **§ 3** wird am Ende von Abs. 1 folgender Satz 3 neu eingefügt: „**³Sofern jedoch konkurrierende Erklärungen inhaltsgleich abgegeben werden, wird der Zahlungsausgleich mit der übereinstimmend benannten Zahlungsausgleichsstelle vertragsgemäß durchgeführt.**“
3. In **§ 4** Abs. 1 Satz 1 werden hinter dem Wort „und“ die Wörter „**den Tarif D-Ticket selbst**“ und hinter dem Wort „**anzuwenden**“ die Wörter, „**unabhängig davon, ob sie von ihrem Recht nach Abs. 4 Satz 1 Gebrauch machen**“ ergänzt. In Abs. 4 Satz 3 werden die Wörter „spätestens zum 1. Juli 2025“ gestrichen. In Abs. 4 Satz 1 werden die Wörter „der Anlage zu § 4 Abs. 4 (Vertriebsanreiz)“ durch „**den Anlagen zu § 4 Abs. 4 (Vertriebsanreiz sowie Technische Mindestanforderungen zur Einnahmensicherung)**“ ersetzt. Die Anlage „Technische Mindestanforderungen zur Einnahmensicherung“ wie anliegend ersichtlich wird neu zum Vertrag genommen.
4. Die **Anlage zu § 6** wird wie anliegend ersichtlich neu gefasst.
5. In **§ 7** Abs. 4 Satz 6 werden hinter dem Wort „Ausland“ die Wörter „**sowie sonst nicht zurechenbare Postleitzahlen aus dem In- und Ausland**“ eingefügt.
6. In **§ 8** Abs. 2 sind folgende Sätze 5 und 6 neu eingefügt: „**⁵Bei einem Eintritt in den Vertrag im Jahr 2026 ist die Abgabe einer Übertragungserklärung nur zum Zeitpunkt des Eintritts möglich. ⁶Die Änderung im Jahre 2025 abgegebener Übertragungserklärungen ist nur zum 1. Januar 2026 möglich, hierfür müssen diese der D-TIX GmbH & Co. KG bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 mit allen nach diesem Vertrag erforderlichen Unterlagen übermittelt worden sein.**“
7. In **§ 14** Abs. 2 Satz 5 werden die Wörter „**dieses Bundeslandes**“ gestrichen. In Abs. 3 Satz 1 wird die Zahl „2026“ durch „**2027**“ ersetzt.
8. **§ 24** Abs. 2 wird wie folgt neu gefasst:

„**¹Ein Verkehrsunternehmen wird unabhängig davon, ob es selbst Vertragspartei ist oder durch eine Tariforganisation vertreten wird, bezüglich der jeweiligen Beförderungsleistung ab dem 1. Januar 2026 erst zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen bezüglich des Kalenderjahres 2026 verpflichtet, soweit**

(a) ihm durch den oder die jeweils zuständigen Aufgabenträger bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des D-Tickets gemäß der Muster-Ausgleichsrichtlinie auferlegt worden ist und ihm dafür ein Ausgleich und ein Anspruch auf Vorauszahlungen entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie gegen den oder die Aufgabenträger zusteht oder

- (b) **sofern in Ausnahmefällen eine Auferlegung gemäß lit. a nicht erfolgen kann, ihm durch die zuständige Behörde bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 nach § 38 VwVfG zugesichert worden ist, dass sie eine Allgemeine Vorschrift entsprechend der Muster-Ausgleichsrichtlinie erlassen wird, nach der das Verkehrsunternehmen für die Zeit bis zum 30. Juni 2026 mit den nach der Muster-Ausgleichsrichtlinie vorgesehenen Mitteln ausgestattet wird oder**
- (c) **bis zum Ablauf des 31. Januar 2026 ein verbindliches Angebot des Aufgabenträgers oder der Aufgabenträger für einen entsprechenden Nachtrag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß der Muster-Ausgleichsrichtlinie vorliegt, das keinen Haushaltsvorbehalt enthält, eine Verteilung des Umsatzsteuerrisikos entsprechend dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und mindestens eine Annahmefrist von acht Wochen vorsieht.**

<sup>2</sup>Soweit die Bedingungen gemäß Satz 1 lit. a oder b oder c auch nachträglich mit Ablauf eines Kalendermonats nicht eingetreten sind, darf das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation bei der Datenmeldung für das betroffene Verkehrsunternehmen nach § 10 Abs. 1 Satz 1 für diesen Monat die Einnahmen aus den Beförderungsleistungen unberücksichtigt lassen, die durch Tickets mit Zuordnung zu Postleitzahlengebieten erzielt worden sind, für die der Eintritt der Bedingung nicht stattgefunden hat, soweit der Aufgabenträger, in dessen Gebiet das Verkehrsunternehmen Beförderungsleistungen erbringt, für diese Gebiete zuständig ist. <sup>3</sup>Im Rahmen der Datenmeldung ist mitzuteilen, welche Einnahmen in welcher Höhe nicht berücksichtigt worden sind. <sup>4</sup>Die D-TIX GmbH & Co. KG ist berechtigt und verpflichtet, ihr bereitgestellte Informationen zu den betroffenen Postleitzahlengebieten, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Kreise der Vertragsparteien und Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung zu veröffentlichen. <sup>5</sup>Soweit die Bedingungen nachträglich eintreten, setzt ab diesem Zeitpunkt die Verpflichtung zur vollständigen Datenmeldung und zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen für den darauffolgenden Kalendermonat ein. <sup>6</sup>Unberücksichtigt gebliebene Einnahmen sind rückwirkend ab 1. Januar 2026 in der ersten Meldung nach Eintritt der Bedingung für die jeweilige Beförderungsleistung zu berücksichtigen. <sup>7</sup>Das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation informiert die D-TIX GmbH & Co. KG, die D-TIX GmbH & Co. KG die übrigen Vertragsparteien und Teilnehmer an der bundesweiten Einnahmenaufteilung regelmäßig über den Stand des Eintritts der Bedingungen nach Satz 1.“

Es wird folgender Absatz 2a neu eingefügt:

„(2a) <sup>1</sup>Soweit bis zum Ablauf des 30. Juni 2026 eine Auferlegung gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. a nicht stattgefunden hat oder ein Angebot gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. c nicht vorgelegt worden ist, hat das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation, die anstelle des Verkehrsunternehmens Vertragspartei geworden ist, ein besonderes Kündigungsrecht mit zweiwöchiger Kündigungsfrist mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2026 in Ansehung der betroffenen Beförderungsleistung – es sind somit insoweit letztmalig Zahlungsanweisungen zu befolgen, die den Monat Juli 2026 betreffen. <sup>2</sup>§§ 27 Abs. 3 und 28 finden Anwendung.“

Es wird folgender Absatz 2b neu eingefügt:

**„(2b) Soweit im Zeitpunkt einer Zusicherung gemäß Abs. 2 Satz 1 lit. b noch nicht bestandskräftig feststeht, ob der zuständigen Behörde die entsprechenden Ausgleichsmittel zur Verfügung gestellt werden, hat die Zusicherung den Hinweis zu enthalten, dass die Zusicherung trotz dieser Unsicherheit erteilt wird und daher etwa künftig fehlende Mittel nicht zu einer Änderung der Sachlage im Sinne von § 38 Abs. 3 VwVfG führen.“**

In Abs. 5 Satz 1 und 2 wird die Zahl „2025“ jeweils durch „**2026**“ ersetzt.

11. In § 27 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „bleibt“ gestrichen und durch die Wörter „**sowie die Regelung des § 24 Abs. 2a bleiben**“ ersetzt. Es wird folgender neuer Abs. 5 eingefügt: „**1** Sofern bis zum Ablauf des 30. September 2026 nach Maßgabe des § 24 Abs. 2 Satz 1 noch keine vollständige Verpflichtung zur Umsetzung von Zahlungsanweisungen besteht, scheidet das Verkehrsunternehmen oder die Tariforganisation für die betroffenen Beförderungsleistungen aus diesem Vertrag aus, ohne dass es einer Kündigung bedürfte. **2** Abs. 4 Satz 3 findet entsprechende Anwendung.“

#### VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage zu § 4 Abs. 4	Technische Mindestanforderungen zur Einnahmesicherung (Stand 06.11.2025)
Anlage zu § 6	Aufteilung der Vorabzuscheidung gemäß § 6 (Stand 06.11.2025)

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Firma, Firmensitz

V-

\_\_\_\_\_  
Eingangsnummer (siehe Vertragsliste 2025)

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

\_\_\_\_\_  
ggf. Unterschrift

\_\_\_\_\_  
Name, Funktion

\_\_\_\_\_  
ggf. Name, Funktion

Das rechtsgültig unterzeichnete Vertragsdokument ist unmittelbar nach Unterzeichnung an [eintritt.eav26@d-tix.org](mailto:eintritt.eav26@d-tix.org) zu versenden.

## Anlage zu § 4 Abs. 4

### Technische Mindestanforderungen zur Einnahmesicherung

Für die Ausgabe als gültig anzuerkennender Deutschland-Tickets werden folgende Mindestkriterien und Maßnahmen festgelegt:

1. Jedes D-Ticket ist nach dem Stand der Technik kryptografisch gegen Manipulation zu sichern. Die hierzu erforderlichen privaten Schlüssel sind ausschließlich in digital wie physisch abgesicherten IT-Systemen (z. B. Trustcenter) zu erzeugen und zu verwahren. Die dazugehörigen öffentlichen Schlüssel sind über abgesicherte zentrale, allen Marktteilnehmern zugängliche Systeme zu verteilen, bei denen das unerlaubte Hinzufügen oder Unterdrücken von Schlüsseln nachweislich verhindert wird. So wird eine organisatorische und unternehmerische Trennung von Verkauf und Ticketerzeugung sichergestellt.
2. Die Verschlüsselung der Kommunikation zwischen vertriebsrelevanten Systemen ist nach dem aktuellen Stand der Technik sicherzustellen.
3. Jedes ticketerzeugende System erfasst automatisiert, manipulations- und revisions sicher alle erzeugten D-Tickets und meldet einen revisions sicheren Ausgabenachweis an eine zentrale Stelle, so dass dort unveränderbar alle erzeugten D-Tickets bekannt werden.
4. Jedes kontrollierende Unternehmen sendet automatisiert und manipulationssicher Kontrollnachweise zwecks Monitorings an diese zentralen Stellen.
5. Jedes D-Ticket ausgebende Unternehmen muss sicherstellen, dass seine Sperrdaten auf einer deutschlandweite Sperrliste angebunden sind. Alle Verkehrsunternehmen, die das D-Ticket anerkennen, müssen im Rahmen der Kontrolle gegen eine gemeinsame deutschlandweite Sperrliste prüfen. Allen Unternehmen, die das D-Ticket kontrollieren, ist ein Zugang zu den Sperrdaten zu gewährleisten.
6. Die gemeldeten Ausgabenachweise werden monatlich an die D-TIX gemeldet, um einen Abgleich mit den an die D-TIX gemeldeten Verkaufszahlen je Unternehmen vorzunehmen. Die die Standards anbietenden Organisationen stellen im Namen aller ihrer Vertragspartner das Sicherheitsmonitoring gegen Betrug und Manipulation sowie die Übermittlung an die D-TIX sicher.
7. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen bei Verkauf und Kontrolle des D-Tickets werden schnellstmöglich umgesetzt. Näheres regeln die Teilnahmeverträge der Standards anbietenden Organisationen. Die für die Erfüllung der Anforderungen notwendigen zentralen Systeme stehen produktiv bereit. Die das D-Ticket ausgebenden Unternehmen haben Teilnehmerverträge zu den zentralen Systemen (insbesondere Sperrmanagement, Sicherheitsmanagement, Trustcenter) mit mindestens einem der zur Verfügung stehenden Systemanbieter geschlossen und beauftragen die Ertüchtigung und Anbindung ihrer ticketerzeugenden Systeme bei ihren Dienstleistern. Alle D-Tickets von ausgebenden Unternehmen, die keinen solchen Teilnahmevertrag geschlossen haben, sind von allen Marktteilnehmern als nicht sicher und ungültig abzulehnen.

8. Die Standards anbietenden Organisationen sorgen für die Vernetzung der Systeme und wirken darauf ein, dass alle das D-Ticket anerkennenden Unternehmen die definierten Anforderungen umsetzen bzw. die Anbindung an die zentralen Systeme realisieren. Bis zum 01.01.2026 muss die überwiegende Anzahl der kontrollierenden Unternehmen diese Anpassungen umgesetzt haben.

Das Deutschland-Ticket darf nur über Systeme angeboten werden, die die o. g. Mindestkriterien erfüllen und die beschlossenen Maßnahmen umsetzen. Die Weiterentwicklungen der Standards (neue Versionen, Upgrades, neue Sicherheitskonzepte etc.) sind durch die Systemanbieter mit den in ihrem Standard tätigen Unternehmen in Governance-Prozessen bzw. Verträgen zu regeln.

## Anlage zu § 6

### Aufteilung der Vorabzuscheidung gemäß § 6

### Befüllung und Entleerung der 17. Schublade

#### 1. Grundsätzliches

Es wird die (Fremd)-Nutzung eines vorhandenen D-Tickets für touristisch induzierte Reisen außerhalb des Wohnortbundeslandes beachtet. Dieses ist für große und attraktive Städte (z.B. Berlin, Köln, München, Frankfurt) sowie für Urlaubsregionen (z.B. Allgäu, Mecklenburg-Vorpommern) von Bedeutung.

Es wird ein Ansatz für eine Berücksichtigung dieses Sachverhaltes unter Auswertung von Übernachtungszahlen und Verkehrsleistungsdaten im ÖPNV aus statistischen Datenquellen umgesetzt. Diese liegen differenziert vom Statistischen Bundesamt vor:

- Übernachtungszahlen: Statistisches Bundesamt – Destatis, Tabelle 45412 – 0021 (nur mit Wohnsitz im Inland) 2024
- Beförderungs- und Fahrleistungen: Statistische Bundesamt – Destatis Tabelle: 46181-0012 2023
- Einwohnerzahlen – Destatis 12411 – 0012 2023

Ein weiterer Parameter für die folgenden Berechnungen ist die Luftlinie-Entfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der einzelnen Bundesländer.

Hinweis: In den vorliegenden Berechnungen wurden die statistischen Daten des Jahres 2023 (Beförderungs- und Fahrleistungen sowie Einwohnerzahlen) bzw. 2024 (Übernachtungszahlen) verwendet.

#### 2. Verfahren

Die Fremdnutzung wird mithilfe eines Berechnungsansatzes basierend auf der Zuordnung der Verkäufe anhand der Postleitzahl zum Wohnort/Schulstandort/Arbeitsstätten-Bundesland innerhalb des Clearingprozesses berücksichtigt. Hierzu werden die einem Bundesland über die Postleitzahl zugeordneten Einnahmen prozentual in einen Basisanteil für das Wohnortbundesland und einen Fremdnutzeranteil (siehe 2.1) aufgeteilt, wobei der Fremdnutzeranteil anschließend über einen vereinfachten Gravitationsansatz (siehe 2.2) auf die anderen Bundesländer aufgeteilt wird.

##### 2.1. Bemessung des Fremdnutzeranteils (Befüllung der 17. Schublade)

Innerhalb der Verfahrensentwicklung hat sich das Bild der Zuordnung der Einnahmen in Schubladen je Bundesland über die Postleitzahl etabliert. Im Anschluss an die Zuordnung der Einnahmen in die 16 Bundeslandsschubladen erfolgt eine Abspaltung des Fremdnutzeranteils und

Zuordnung in die s.g. 17. Schublade. Diese 17. Schublade beinhaltet wiederum 16 Fächer, jeweils für jedes Bundesland, in die die abgespaltenen Anteile zugeordnet werden.

Für die Befüllung der 17. Schublade wird ein Abzugswert je Bundesland von **3 %** der über die Postleitzahl zugeordneten Brutto-Fahrgeldeinnahmen angesetzt. Dieser Wert trifft nach Einschätzung der Fachkollegen den Mittelwert aus den jeweiligen Bandbreiten, die in den verschiedenen Verkehrsräumen aufgezeigt wurden.

## **2.2. Verteilen der Fremdnutzeranteile (Entleeren der 17. Schublade)**

Der Gravitationsansatz ist ein Modell, das verwendet wird, um den Verkehr zwischen zwei Orten abzuschätzen. Es basiert auf der Annahme, dass die Anziehungskraft zwischen zwei Orten proportional zu ihrer Masse (hier Übernachtungszahlen) und proportional zur Entfernung (hier Luftlinienentfernung) zwischen ihnen ist. Es wird häufig im Verkehrswesen verwendet, um Prognosen für die Verkehrsbelastung zwischen Städten, Räumen oder Regionen zu erstellen. Es soll hier verwendet werden, da es einen guten Kompromiss zwischen Einzelfallgerechtigkeit des Ergebnisses und Handhabbarkeit des Berechnungsansatzes darstellt.

Ausgehend vom Wohnortbundesland werden die Luftlinienentfernungen (l) zu den anderen Räumen ermittelt. Als Maß der Masse der einzelnen Räume werden die Übernachtungszahlen korrigiert um die ÖPNV-Nutzung herangezogen.

Innerhalb des Verfahrens wird zudem angenommen, dass relevante Verkehre mit dem D-Ticket im ÖPNV hauptsächlich bis zu einer Entfernung von 200 km stattfinden: Anreisen zum Urlaubsort größer 200 km werden üblicherweise sehr selten mit dem ÖPNV unternommen, diese Urlaubsfahrten werden wegen der resultierenden Fahrten vor Ort dennoch vom Modell berücksichtigt. Daher wird das hier verwendete Gravitationsmodell begrenzt auf 200 km, darüber hinaus entfaltet die Luftlinienentfernung keine weitere Wirkung.

Die Berücksichtigung des Transits erfolgt somit im 1. Schritt bis zu einer Luftlinienentfernung bis zu 200km mit dem vollen Abspaltungsanteil, da Auswertungen jedoch gezeigt haben, dass es vereinzelt auch größere Reiseweiten gibt, wurde abgestimmt, dass ebenfalls Luftlinienrelationen zwischen 200 km und 300 km mit einem hälftigen Abspaltungsanteil berücksichtigt werden. Die nachfolgende Skizze zeigt vereinfacht die Wirkweise des Gravitationsansatzes

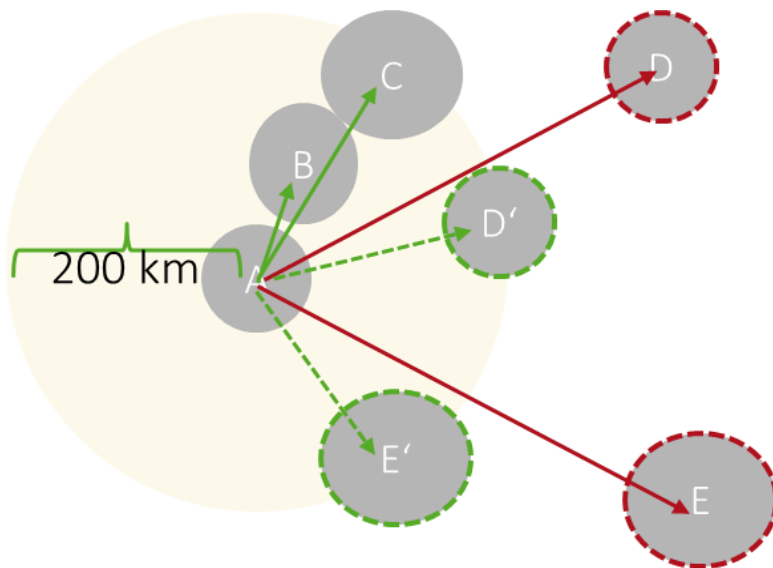


Abb. 1: Vereinfachte Darstellung des Gravitationsansatzes ausgehend vom Wohnortbundesland A zu den Bundesländern B, C, D und E.

Die Luftlinienentfernung zwischen Bundesland A und Bundesland C beträgt weniger als 200 km, so dass entsprechende Anteile für den Transit auf Bundesland B entfallen würden. Dementgegen beträgt die Entfernung zwischen den Bundesländern A und Bundesland D bzw. E mehr als 200 km, so dass in den weiteren Berechnungsschritten mit einer Luftlinienentfernung von 201 km gerechnet wird. Bei der Bewertung der Transitrelationen wird zwischen Relationen bis 200km (10%-Abspaltung) bzw. 201 bis 300km (5%-Abspaltung) unterschieden.

## 2.3. Parameter

Der hier gewählte vereinfachte Gravitationsansatz basiert auf den Parametern **Luftlinienentfernung** zwischen den Bundesländern und ÖPNV-relevanten **Übernachtungszahlen**, um die Verteilung des Verkehrs zwischen den Bundesländern zu abzuschätzen.

### 2.3.1. Luftlinienentfernung

Da kein amtliches Verzeichnis der geografischen Mittelpunkte der Bundesländer zu Verfügung steht und die in Internet verfügbaren Mittelpunkte nach unterschiedlichen Verfahren ermittelt wurden, wurde für die weiteren Berechnungen Koordinaten der Mittelpunkte je Bundesland nach dem folgenden Verfahren ermittelt:

1. Zunächst werden für alle Bundesländer die Grenzlinien als Polygon in einem geography-Objekt hinterlegt
2. Im Anschluss wurden diese geography-Objekte in Geometrie-Objekt umgewandelt, um
3. Mithilfe der STEnvelope()-Funktion den minimalen Begrenzungsrahmen des Geometrie-Objektes zu erhalten.
4. Die Koordinaten der Mittelpunkte des so erhaltenen minimalen Bezugsrahmens werden als geografische Mittelpunkte der einzelnen Bundesländer weiterverwendet.

Für die Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg liefert dieses Vorgehen keine erwartungstreuen Ergebnisse, da die Hochseeinseln Helgoland bzw. Neuwerk ebenfalls Gegenstand des geography-Objektes und somit des entsprechenden Polygons sind. Dadurch weichen die ermittelten Mittelpunkte stärker von den üblich genannten Mittelpunkten (z.B. Wikipedia) ab. Es werden daher bei diesen Bundesländern die in Wikipedia benannten Mittelpunkte angewendet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Koordinaten der Bundesländer:

Bundesland	Ermittelte Koordinaten	Nahe gelegener Ort	gesetzte Koordinate	Bemerkung
Berlin	52.50705547361663150, 13.42440125070877954	Kreuzberg		
Hamburg	53.57332745211545699, 9.88465212310966734	Altona	53.568889, 10.028889	Hamburg-Uhlenhorst lt. Wiki
Bremen	53.31083314628028091, 8.73625773735765421	Osterholz-Scharmbeck		
Bayern	48.94274322675611444, 11.40775515186181543	Kipfenberg		
Nordrhein-Westfalen	51.44097554333060884, 7.66386435992780868	Hennen		
Schleswig-Holstein	54.22138251110386165, 9.59099612846332050	Hörsten	54.185556, 9.822222	Nähe Nortorf, lt. Wiki
Niedersachsen	52.61951556161692878, 9.12593708274344628	Binnen		
Hessen	50.53269373245102258, 9.00430975195955519	Laubach		
Mecklenburg-Vorpommern	53.91280429918639783, 12.50302694490865640	Prebberede		
Brandenburg	52.47177425258266936, 13.01571686084917800	Fahrland		
Sachsen-Anhalt	51.99721425744918690, 11.87414930324810669	Barby		
Baden-Württemberg	48.67155463525678272, 9.00366927855606569	Böblingen		
Saarland	49.37685812559524123, 6.88036023516248818	Lebach		
Rheinland-Pfalz	49.96062245783529931, 7.31035612829493608	Bärenbach		
Thüringen	50.93514779834607253, 11.26554550549731992	Bad Berka		
Sachsen	50.93898546212631828, 13.45663911350456843	Tharandt		

Abb. 2: Koordinaten der berechneten bzw. gesetzten geografischen Mittelpunkte der Bundesländer

Anhand der zuvor ermittelten Koordinaten kann im Anschluss wieder Mithilfe von SQL-Funktionen die Luftlinienentfernung zwischen den jeweiligen Mittelpunkten der Bundesländer ermittelt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die so ermittelten Luftlinienentfernungen in Kilometern:

Luftlinienentfernung in km	Nach Bundesland															
	BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN
BE		257	328	421	413	304	292	377	168	28	120	529	577	512	230	174
HH	257		91	524	286	70	122	345	168	235	215	550	515	443	305	375
HB	328	91		521	221	121	81	310	258	303	258	516	456	386	316	417
BY	421	524	521		386	594	439	248	558	409	341	179	334	318	222	266
NW	413	286	221	386		338	165	138	427	385	297	323	236	167	258	409
SH	304	70	121	594	338		180	410	178	286	280	616	572	501	375	437
NI	292	122	81	439	165	180		232	267	264	200	439	394	322	239	352
HE	377	345	310	248	138	410	232		446	352	258	207	199	137	166	317
MV	168	168	258	558	427	178	267	446		164	217	632	637	566	342	337
BB	28	235	303	409	385	286	264	352	164		94	509	552	487	209	173
ST	120	215	258	341	297	280	200	258	217	94		423	458	392	126	161
BW	529	550	516	179	323	616	439	207	632	509	423		174	189	300	408
SL	577	515	456	334	236	572	394	199	637	552	458	174		72	358	501
RP	512	443	386	318	167	501	322	137	566	487	392	189	72		301	450
TH	230	305	316	222	258	375	239	166	342	209	126	300	358	301		154
SN	174	375	417	266	409	437	352	317	337	173	161	408	501	450	154	

Abb. 3: Tabelle der Luftlinienentfernung zwischen den geografischen Mittelpunkten der Bundesländer

### 2.3.2. Übernachtungszahlen (ÖPNV-relevant)

Als weiterer Parameter für den vereinfachten Gravitationsansatz werden die vom Statistischen Bundesamt vorgehaltenen Übernachtungszahlen je Bundesland herangezogen. Die Übernachtungszahlen werden anhand von weiteren statistischen Beförderungs- und Fahrleistungsdaten um die ÖPNV-Nutzung vor Ort korrigiert, um so ÖPNV-relevante Übernachtungszahlen zu erhalten, welche die unterschiedliche Nutzungsintensität des ÖPNV in den einzelnen Bundesländern erwartungstreuer abbildet. Da in der Diskussion bzgl. der Abbildung über einen Personen oder Personenkilometer basierten Ansatz kein Konsens erzielt wurde, wird für die Stufe 2 eine Mittelwertbetrachtung der beiden Ansätze verwendet.

Vorgehensweise zur Bestimmung der Masse eines Bundeslandes anhand der ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen:

1. Ausgangsbasis sind Daten des Statistischen Bundesamtes zu den:

- (1) Übernachtungszahlen je Bundesland  
→ Destatis-Tabelle Tabelle 45412 – 0021 nur Übernachtungsgäste mit einem Wohnsitz innerhalb von Deutschland

2. Um nunmehr zu berücksichtigen, dass die ÖPNV-Nutzung in den Bundesländern unterschiedlich ist (speziell in den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen) wird eine Korrektur anhand von Verkehrsleistungsdaten bzw. Einwohnerzahlen aus Destatis vorgenommen

- (1) Einwohnerzahlen → Destatis-Tabelle 12411 – 0012
- (2) Verkehrsleistungsdaten ÖPNV → Destatis-Tabelle 4618 – 0012

3. Ableiten eines Korrekturfaktors aus 2., der auf die Übernachtungszahlen angewendet wird zur Bestimmung der ÖPNV relevanten Übernachtungszahlen

- (1) Das Verhältnis von PKM zur Einwohnerzahl → Berücksichtigung Reiseweite
- (2) Das Verhältnis von PKM zu Fahrzeugkilometern (Fz. km) → Berücksichtigung Fahrgastmenge
- (3) Für die weiteren Berechnungen wird der Mittelwert aus 3.1 und 3.2 angewendet

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ermittlung der Gewichtungsfaktoren (Hinweis: In den weiteren Berechnungen wird immer mit dem relativen Anteil eines Bundeslandes und nicht den absoluten Zahlen gerechnet.)

Schritt 1: Ermitteln eines auf 1 skalierten Faktors für die Bewertung der Übernachtungszahlen zum einen für den PKM-Ansatz und zum anderen für den P-Ansatz

Bundesland	Einwohner	Anteil	PKM ÖPNV	Anteil	Fz. km ÖPNV	Anteil	PKM/Einw.	skaliert	PKM/Fz.km	skaliert
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4	Sp.5	Sp.6	Sp.7	Sp.8 (Sp. 5/Sp. 3)	Sp. 9	Sp. 10 (Sp. 5/Sp. 7)	Sp. 11
Baden-Württemberg	11.230.740	13,5%	12.863.389.700	12,0%	469.589.157	13,34%	0,890	0,425	0,898	0,490
Bayern	13.176.426	15,8%	17.894.160.499	16,7%	520.287.232	14,78%	1,055	0,504	1,127	0,615
Berlin	3.662.381	4,4%	9.863.252.964	9,2%	176.348.582	5,01%	2,092	1,000	1,833	1,000
Brandenburg	2.554.464	3,1%	4.812.496.653	4,5%	134.447.329	3,82%	1,463	0,700	1,173	0,640
Bremen	702.655	0,8%	818.465.134	0,8%	26.621.082	0,76%	0,905	0,433	1,007	0,550
Hamburg	1.851.596	2,2%	4.716.390.115	4,4%	85.706.094	2,43%	1,979	0,946	1,803	0,984
Hessen	6.267.546	7,5%	8.037.337.885	7,5%	266.188.289	7,56%	0,996	0,476	0,989	0,540
Mecklenburg-Vorpommern	1.578.041	1,9%	1.929.764.554	1,8%	76.073.111	2,16%	0,950	0,454	0,831	0,454
Niedersachsen	8.008.135	9,6%	7.687.098.427	7,2%	312.184.795	8,87%	0,746	0,356	0,807	0,440
Nordrhein-Westfalen	18.017.520	21,6%	20.794.963.384	19,4%	698.614.597	19,85%	0,897	0,429	0,975	0,532
Rheinland-Pfalz	4.125.163	4,9%	4.022.843.964	3,7%	175.077.150	4,97%	0,758	0,362	0,753	0,411
Saarland	1.014.047	1,2%	882.372.428	0,8%	37.798.129	1,07%	0,676	0,323	0,765	0,417
Sachsen	4.054.689	4,9%	4.484.335.794	4,2%	193.418.047	5,49%	0,859	0,411	0,760	0,415
Sachsen-Anhalt	2.144.570	2,6%	2.829.171.008	2,6%	106.288.018	3,02%	1,025	0,490	0,872	0,476
Schleswig-Holstein	2.953.202	3,5%	3.875.235.680	3,6%	140.700.572	4,00%	1,019	0,487	0,902	0,492
Thüringen	2.114.870	2,5%	1.925.032.074	1,8%	100.995.534	2,87%	0,707	0,338	0,625	0,341
	83.456.045,0	100,0%	107.436.310.263	100%	3.520.337.718	100,00%				

Abb. 4: Skalierte Korrekturfaktoren zu Ermittlung der ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen (Zwischenergebnis)

Schritt 2: Bewerten der Übernachtungszahlen mit dem Mittelwert der skalierten Korrekturfaktoren und ableiten des relativen Anteils je Bundesland (Spalte 8 zeigt das Ergebnis)

Bundesland	KF PKM/Einw.	KF PKM/Fz.KM	KF ÖPNV-Nutzung	Übernachtungen (roh)	ÖPNV relevante Übernachtungen	Anteil vor Korrektur	Anteil nach Korrektur
Sp. 1	Sp. 2	Sp. 3	Sp. 4 (Mittelw. Sp. 2 u. Sp. 3)	Sp.5	Sp.6 (Sp. 5 * Sp. 4)	Sp.7	Sp.8
Baden-Württemberg	0,440	0,491	0,465	46.754.779	21.759.965	11,38%	10,43%
Bayern	0,519	0,542	0,531	81.962.506	43.486.227	19,95%	20,84%
Berlin	0,988	1,000	0,994	17.819.124	17.708.915	4,34%	8,49%
Brandenburg	0,586	0,546	0,566	13.265.619	7.514.183	3,23%	3,60%
Bremen	0,582	0,673	0,627	2.377.475	1.491.267	0,58%	0,71%
Hamburg	1,000	0,869	0,934	12.351.166	11.541.912	3,01%	5,53%
Hessen	0,541	0,598	0,569	27.312.997	15.554.254	6,65%	7,46%
Mecklenburg-Vorpommern	0,383	0,388	0,385	31.912.661	12.293.263	7,77%	5,89%
Niedersachsen	0,394	0,461	0,427	42.335.497	18.096.374	10,31%	8,67%
Nordrhein-Westfalen	0,465	0,577	0,521	43.214.668	22.504.993	10,52%	10,79%
Rheinland-Pfalz	0,387	0,404	0,395	17.562.915	6.945.096	4,28%	3,33%
Saarland	0,291	0,333	0,312	2.689.017	839.005	0,65%	0,40%
Sachsen	0,368	0,365	0,366	17.805.668	6.525.574	4,33%	3,13%
Sachsen-Anhalt	0,387	0,331	0,359	7.788.887	2.795.344	1,90%	1,34%
Schleswig-Holstein	0,443	0,486	0,464	36.071.528	16.754.142	8,78%	8,03%
Thüringen	0,289	0,305	0,297	9.519.538	2.825.420	2,32%	1,35%
				<b>410.744.045</b>	<b>208.635.933</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Abb. 5: Anteilswerte der Bundesländer für die ÖPNV-relevanten Übernachtungszahlen

## 2.4. Bestimmung der Anteile je Bundesland

### 2.4.1. Anteilsberechnung

Im Folgenden werden die zuvor ermittelten Parameter wie folgt angewendet:

- Das Wohnortbundesland als Ausgangspunkt zu den jeweils 15 anderen Bundesländern hat keinen Anspruch am eigenen abgespaltenen Fremdnutzeranteil.
- Bestimmung der Gravitation als Quotient aus Masse (ÖPNV-relevante Übernachtungszahl) eines Bundeslandes und Luftlinienentfernung für Luftlinienentfernungen bis einschl. 200 km

$$\begin{array}{l}
 P_{Bdl, ab} = m * \frac{1}{l} \text{ (für } l \leq 200) \\
 P_{Bdl, ab} = m * \frac{1}{201} \text{ (für } l \geq 201)
 \end{array}
 \left. \vphantom{\begin{array}{l} P_{Bdl, ab} = m * \frac{1}{l} \text{ (für } l \leq 200) \\ P_{Bdl, ab} = m * \frac{1}{201} \text{ (für } l \geq 201) \end{array}} \right\} \textit{Skaliert auf 100\%}$$

Abb. 6: Formel zur Ermittlung der Gravitationsanteile

- Es wurde festgelegt, dass relevante Verkehre zwischen den Bundesländern nur bis zu einer Entfernung bis einschl. 200 km mit dem D-Ticket durchgeführt werden. Bei höheren Entfernungen wird davon ausgegangen, dass diese mit anderen Tickets oder anderen Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Ab einer Luftlinienentfernung von 201 km wird diese innerhalb der Berechnung als konstant angenommen.
- Verteilung des abgespaltenen Fremdnutzeranteils auf die anderen Bundesländer.
- Im Anschluss an die Verteilung nach dem Gravitationsansatz werden die ermittelten Beträge je Relation (bis einschl. 200 km Luftlinie) in einen Zielanteil (90 %) – und einen Transitanteil (10 %) aufgesplittet sowie bei Relationen zwischen 201 km und 300 km Luftlinie in einem Zielanteil (95 %) bzw. Transitanteil (5 %) Der Zielanteil wird direkt dem Zielland zugeordnet. Der Transitanteil wird auf die etwaig durchfahrenen Bundesländer (Transit)

aufgeteilt. Hierzu werden anhand von verkehrsüblichen Wegen die befahrenen Bundesländer festgestellt.

**Schematische Darstellung**

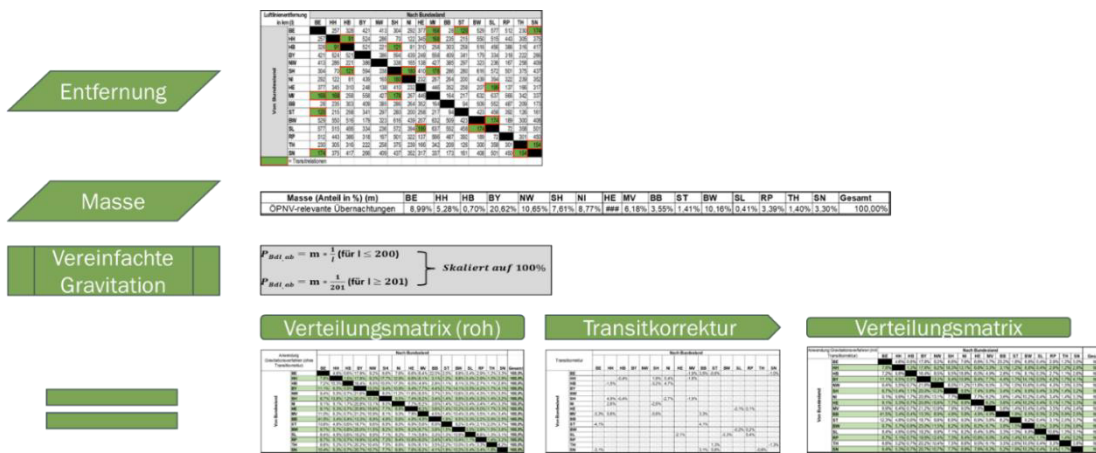


Abb. 7: Schematische Darstellung zur Ermittlung der Verteilungsmatrix

**Ergebnis 1 → Verteilungsmatrix (roh)**

Das Ergebnis ist eine Relationstabelle mit entsprechenden Anteilen am Fremdnutzeranteil des Wohnortbundeslandes (ohne Transitkorrektur)

Anwendung Gravitationsverfahren ohne Transitkorrektur		Nach Bundesland															Summe		
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH		SN	
Von Bundesland	BE		4,6%	0,5%	17,9%	8,1%	6,9%	6,6%	5,4%	6,8%	24,9%	2,5%	8,3%	0,4%	2,6%	1,3%	3,3%	100,0%	
	HH	7,1%		1,0%	18,4%	8,3%	20,4%	11,2%	5,6%	7,0%	3,6%	1,5%	8,6%	0,4%	2,7%	1,3%	2,9%	100,0%	
	HB	6,8%	10,1%		17,5%	7,9%	11,2%	15,9%	5,3%	5,5%	3,4%	1,4%	8,1%	0,4%	2,6%	1,2%	2,8%	100,0%	
	BY	10,5%	7,0%	0,7%		12,2%	10,4%	9,9%	8,2%	8,5%	5,2%	2,2%	14,2%	0,6%	4,0%	1,9%	4,3%	100,0%	
	NW	8,8%	5,9%	0,6%			8,7%	10,1%	9,9%	7,1%	4,4%	1,8%	10,5%	0,5%	4,0%	1,6%	3,6%	100,0%	
	SH	8,0%	15,4%	0,9%		20,7%	9,3%		8,5%	6,2%	7,4%	4,0%	1,7%	9,6%	0,4%	3,1%	1,5%	3,3%	100,0%
	NI	8,4%	9,3%	1,4%		21,6%	11,9%	9,3%		6,5%	6,8%	4,2%	1,8%	10,1%	0,5%	3,2%	1,5%	3,5%	100,0%
	HE	8,4%	5,6%	0,5%		21,6%	14,2%	8,3%	7,9%		6,8%	4,2%	1,8%	10,1%	0,5%	4,7%	1,8%	3,5%	100,0%
	MV	10,2%	6,9%	0,6%		22,0%	10,0%	9,6%	8,1%	6,7%		5,2%	1,8%	10,3%	0,5%	3,3%	1,5%	3,5%	100,0%
	BB	39,6%	3,7%	0,4%		14,2%	6,4%	5,5%	5,2%	4,3%	5,5%		2,5%	6,6%	0,3%	2,1%	1,0%	2,6%	100,0%
	ST	12,7%	5,1%	0,5%		19,5%	8,8%	7,5%	7,2%	5,9%	6,2%	8,1%		9,1%	0,4%	2,9%	2,2%	3,9%	100,0%
	BW	9,0%	6,0%	0,6%		26,0%	10,5%	8,9%	8,5%	7,0%	7,3%	4,5%	1,9%		0,6%	3,7%	1,6%	3,7%	100,0%
	SL	7,8%	5,2%	0,5%		20,2%	9,1%	7,8%	7,4%	6,2%	6,4%	3,9%	1,7%	10,9%		8,3%	1,4%	3,2%	100,0%
	RP	8,1%	5,4%	0,5%		20,8%	11,4%	8,0%	7,7%	9,3%	6,6%	4,0%	1,7%	10,3%	1,3%		1,5%	3,3%	100,0%
	TH	8,2%	5,5%	0,5%		21,1%	9,6%	8,1%	7,8%	7,8%	6,7%	4,1%	2,8%	9,9%	0,5%	3,1%		4,4%	100,0%
SN	9,7%	5,6%	0,6%		21,7%	9,8%	8,4%	8,0%	6,6%	6,8%	4,9%	2,2%	10,1%	0,5%	3,2%	2,0%		100,0%	

Abb. 8: Zwischenergebnis der Verteilungsmatrix vor der Berücksichtigung des Transitverkehrs

Interpretation: z.B. erhält das Bundesland MV (Mecklenburg-Vorpommern) 6,8 % des Fremdnutzeranteils des Bundeslandes BE (Berlin). Vom Fremdnutzeranteil des Bundeslandes MV (Mecklenburg-Vorpommern) erhält BE (Berlin) 10,2 %. Die Werte wurden aufgrund der besseren Darstellung nur mit einer Nachkommastelle angezeigt.

**2.4.2. Transitkorrektur**

Transit bedeutet, dass auf dem Weg vom Wohnortbundesland in eines der anderen 15 Bundesländer, wobei hierbei die Luftlinienentfernung kleiner oder gleich 300 km ist, ein anderes Bundesland auf dem verkehrsüblichen Weg befahren wird.

Es wird festgelegt, dass von dem Fremdnutzeranteil, welcher über den Gravitationsansatz auf die anderen Bundesländer verteilt wird, im Falle einer Transitrelation bis 200 km Luftlinienentfernung von diesem Fremdnutzeranteil 10 % auf die etwaig befahrenen Transitländer abgespalten werden.

Bei Transitrelationen mit einer Luftlinienentfernung von 201 km bis 300 km beträgt der Anteil für die etwaig befahrenen Transitländer 5 %. Somit würde z.B. bei der Verteilung des Fremdnutzeranteils des Bundeslandes Hamburg (HH) in der Relation mit dem Bundesland Bremen (HB) 10 % von dem zu verteilenden Anteil an das Land Niedersachsen gehen und bei innerhalb der Relation von Hamburg (HH) nach Sachsen-Anhalt (ST) würden 5 % auf das Land Niedersachsen verteilt.

Die nachfolgende Tabelle bzw. Grafik zeigt die ermittelten Transitrelationen mit den dazugehörigen Luftlinienentfernungen bzw. dem Abspaltungsanteil für den Transit

Start	Ziel	Luftlinien-entfernung	Transitanteil	Transitländer
Baden-Württemberg	Saarland	174	10%	RP
Baden-Württemberg	Thüringen	300	5%	BY
Berlin	Hamburg	257	5%	BB, MV, NI, ST, SH
Berlin	Mecklenburg-Vorpommern	168	10%	BB
Berlin	Niedersachsen	292	5%	BB, ST
Berlin	Sachsen	174	10%	BB, ST
Berlin	Sachsen-Anhalt	120	10%	BB
Berlin	Thüringen	230	5%	BB, SN, ST
Brandenburg	Hamburg	235	5%	BE, MV, NI, ST, SH
Brandenburg	Mecklenburg-Vorpommern	164	10%	BE
Brandenburg	Niedersachsen	264	5%	BE, ST
Brandenburg	Sachsen	173	10%	BE, ST
Brandenburg	Schleswig-Holstein	286	5%	HH, MV
Brandenburg	Thüringen	209	5%	SN, ST
Bremen	Hamburg	91	10%	NI
Bremen	Mecklenburg-Vorpommern	258	5%	HH, NI, SH
Bremen	Nordrhein-Westfalen	221	5%	NI
Bremen	Sachsen-Anhalt	258	5%	NI
Bremen	Schleswig-Holstein	121	10%	HH, NI
Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	168	10%	SH
Hamburg	Niedersachsen	122	10%	HB
Hamburg	Nordrhein-Westfalen	286	5%	HB, NI
Hamburg	Sachsen-Anhalt	215	5%	NI
Hessen	Saarland	199	10%	RP
Hessen	Sachsen-Anhalt	258	5%	TH
Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	267	5%	HH
Mecklenburg-Vorpommern	Sachsen-Anhalt	217	5%	BB
Mecklenburg-Vorpommern	Schleswig-Holstein	178	10%	HH
Niedersachsen	Schleswig-Holstein	180	10%	HH
Nordrhein-Westfalen	Saarland	236	5%	RP
Nordrhein-Westfalen	Sachsen-Anhalt	297	5%	NI
Nordrhein-Westfalen	Thüringen	258	5%	HE, NI
Sachsen	Thüringen	154	10%	ST
Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	280	5%	HH, NI

Abb. 9: Darstellung der Transitrelationen. Hinweis: Die Tabelle ist ohne Richtungsbezug, für die Rückrichtung gilt der gleiche Transitanteil und es werden die gleichen Transitländer durchfahren.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Veränderungen ausgehend vom Wohnortbundesland nach der Transitkorrektur

Transitkorrektur		Nach Bundesland															
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN
Von Bundesland	BE	0,0%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,3%	0,0%	-0,6%	1,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	-0,3%
	HH	-0,3%	0,0%	1,2%	0,0%	-0,4%	0,8%	-0,6%	0,0%	-0,6%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	HB	0,0%	-0,4%	0,0%	0,0%	-0,4%	-1,0%	2,1%	0,0%	-0,3%	0,0%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	BY	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	NW	0,0%	-0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,0%
	SH	0,0%	1,7%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,7%	0,0%	-0,5%	-0,2%	-0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	NI	-0,3%	0,3%	0,9%	0,0%	0,0%	-0,9%	0,0%	0,0%	-0,3%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	HE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
	MV	-0,5%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,3%	-0,4%	0,0%	0,0%	0,6%	-0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	BB	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%	-0,2%	0,0%	-0,4%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	-0,2%
	ST	-1,3%	-0,1%	0,0%	0,0%	-0,4%	-0,4%	0,9%	-0,3%	-0,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%
	BW	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,1%	0,1%	-0,1%	0,0%
	SL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,5%	0,0%	0,0%	-0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	-1,1%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%
	RP	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	TH	-0,4%	0,0%	0,0%	0,5%	-0,5%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	-0,1%	0,7%	-0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%
	SN	-0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	-0,2%	0,0%

Abb. 10: Darstellung der Korrekturwerte zur Berücksichtigung des Transits

Interpretation: Durch die Transitkorrektur sinkt z.B. der Anteil des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern (MV) am Fremdnutzeranteil vom Bundesland Berlin (BE) um 0,6 %-Punkte. Der Anteil des Bundeslandes Brandenburg (BB) am Fremdnutzeranteil Berlin steigt um 1,3 %-Punkte. Die Zahlen wurden aufgrund der besseren Darstellung nur mit einer Nachkommastelle angezeigt.

### 2.4.3. Ergebnismatrix

Das Ergebnis der vorherbeschriebenen Schritte ist eine Verteilungsmatrix, die angibt, wie hoch der Anteil der anderen Bundesländer an dem Fremdnutzeranteil des Wohnortbundeslandes ist.

Ergebnis 2 Verteilungsmatrix (mit Transitkorrektur; in % auf drei Nachkommastellen gerundet)

Anwendung Gravitationsverfahren mit Transitkorrektur		Nach Bundesland																Summe
		BE	HH	HB	BY	NW	SH	NI	HE	MV	BB	ST	BW	SL	RP	TH	SN	
Von Bundesland	BE		4,417%	0,456%	17,896%	8,100%	6,941%	6,297%	5,414%	6,127%	26,171%	2,607%	8,347%	0,388%	2,648%	1,198%	2,993%	100,000%
	HH	6,827%		2,261%	18,400%	7,912%	21,166%	10,547%	5,566%	6,376%	3,458%	1,540%	8,582%	0,399%	2,723%	1,296%	2,947%	100,000%
	HB	6,782%	9,710%		17,457%	7,506%	10,157%	17,999%	5,281%	5,236%	3,382%	1,360%	8,142%	0,379%	2,583%	1,230%	2,796%	100,000%
	BY	10,509%	7,028%	0,689%		12,243%	10,420%	9,946%	8,183%	8,541%	5,240%	2,218%	14,155%	0,587%	4,003%	1,905%	4,333%	100,000%
	NW	8,758%	5,565%	0,692%	22,544%		8,685%	10,398%	9,967%	7,118%	4,367%	1,756%	10,515%	0,465%	4,050%	1,509%	3,611%	100,000%
	SH	8,026%	17,130%	0,787%	20,658%	9,350%		7,748%	6,249%	6,822%	3,802%	1,524%	9,635%	0,448%	3,057%	1,455%	3,309%	100,000%
	NI	8,090%	9,624%	2,290%	21,635%	11,921%	8,361%		6,545%	6,490%	4,192%	2,100%	10,091%	0,470%	3,202%	1,524%	3,465%	100,000%
	HE	8,393%	5,613%	0,550%	21,604%	14,234%	8,323%	7,944%		6,822%	4,185%	1,683%	10,076%	0,426%	4,753%	1,934%	3,460%	100,000%
	MV	9,720%	7,538%	0,532%	22,002%	9,959%	9,300%	7,695%	6,656%		5,814%	1,714%	10,262%	0,478%	3,256%	1,550%	3,524%	100,000%
	BB	40,453%	3,647%	0,362%	14,219%	6,436%	5,241%	5,003%	4,301%	5,126%		2,813%	6,632%	0,309%	2,104%	0,951%	2,403%	100,000%
	ST	11,421%	5,005%	0,472%	19,517%	8,392%	7,143%	8,127%	5,609%	5,855%	9,646%		9,103%	0,424%	2,888%	2,497%	3,901%	100,000%
	BW	9,017%	6,031%	0,591%	26,124%	10,505%	8,942%	8,534%	7,021%	7,329%	4,496%	1,903%		0,524%	3,712%	1,553%	3,718%	100,000%
	SL	7,835%	5,240%	0,513%	20,167%	8,671%	7,769%	7,415%	5,535%	6,368%	3,907%	1,654%	9,781%		10,494%	1,421%	3,230%	100,000%
	RP	8,099%	5,416%	0,531%	20,846%	11,386%	8,031%	7,665%	9,283%	6,582%	4,038%	1,710%	10,342%	1,264%		1,468%	3,339%	100,000%
	TH	7,800%	5,491%	0,538%	21,625%	9,087%	8,141%	8,009%	7,990%	6,673%	4,026%	3,456%	9,363%	0,459%	3,127%		4,215%	100,000%
	SN	8,978%	5,634%	0,552%	21,684%	9,814%	8,353%	7,973%	6,560%	6,847%	4,871%	3,147%	10,113%	0,471%	3,209%	1,794%		100,000%

Abb. 11: Ergebnismatrix nach Transitkorrektur

### 2.4.4. Abrechnung für das Jahr 2026

Die in Kapitel 2.4.3 abgebildete Verteilungsmatrix wird für das Jahr 2026 statisch genutzt, um die Vorabzuscheidungen aufzuteilen. Monatlich werden mit den berechneten und abgebildeten Werten die Vorabzuscheidungen eines Bundeslandes lt. §6 den anderen Bundesländern zugeordnet.

### 2.4.5. Quellen

Aktuell verfügbare Datenquellen in Destatis (Genesis-Datenbank) – Oktober 2025

Information	Aktuell (13.10.2025) verfügbare Informationen							
	Destatis-Tabelle	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Einwohnerdaten	Tabelle: 12411-0012	X	X	X	X	X	X	-
Übernachtungszahlen	Tabell: 45412-0021	X	X	X	X	X	X	-
Leistungsdaten	Tabelle: 46181-0012	X	X	X	X	X	-	-

Abb. 12: Aktueller Stand der berücksichtigten statistischen Datenquellen (Stand 10/2025)

Die statistischen Auswertungen zu den Leistungsdaten (Tabelle 46181-0012) des Jahres 2024 liegen aktuell (Oktober 2025) nicht vor. Es werden die Leistungsdaten aus dem Jahr 2023 zur Berechnung verwendet. Da es sich bei der Datenerhebung in dem Jahr 2023 um eine Stichprobenerhebung der großen Verkehrsunternehmen handelt, wurden die Werte der kleinen Unternehmen aus dem Jahr 2019 übernommen. Da die Leistungsdaten in Verbindung mit den Einwohnerzahlen (Tabelle 12411-0012) angewendet werden, werden für das Jahr 2026 auch die Einwohnerzahlen des Jahres 2023 genutzt.

**Anlage 3**

*[Änderungsvertrag zum Änderungsvertrag zum „Vertrag zur Aufteilung der dem Freistaat Sachsen gemäß Stufe 2“ des Leipziger Modellansatzes zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket“ für das Kalenderjahr 2026, Stand vom 30. Januar 2026]*

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-03/26**


für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand: **Umsetzung DTFinVO2026**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, mit den Verkehrsunternehmen im SPNV und im ÖPNV, die in der Aufgabenträgerschaft des ZVMS auf Basis von Verkehrsverträgen Verkehrsleistungen erbringen, auf Basis der DTFinVO2026 Nachtragsvereinbarungen zu den jeweiligen Verkehrsverträgen zur Regelung des Ausgleiches nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets abzuschließen.



Sven Schulze

Anlage

## **1. Ausgangslage**

Mit Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 wurde auf Basis des Beschlusses des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder vom 6. November 2023 sowie des Zehnten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 20. Dezember 2024 die in 2023 bis 2025 entstehende Kostenunterdeckung paritätisch von Bund und Ländern bis zu einer Gesamthöhe von 9 Mrd. EUR ausgeglichen. Ab dem Jahr 2026 bis zum Jahr 2030 wird der Ausgleichsbetrag gemäß Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 18. September 2025 und des Elften Gesetzes zur Änderung des RegG vom 25. November 2025 auf jährlich 3 Mrd. EUR fixiert. Die Ausgleichsmittel werden ab 2026 im Vergleich zum Ausgleichsbedarf 2025 gedeckelt bei gleichzeitiger Preiserhöhung des Deutschlandtickets im Jahr 2026 bzw. Preisfortschreibung in den Folgejahren. Die Finanzierung des Deutschlandtickets wird somit künftig stärker auf Fahrgeldeinnahmen und weniger stark auf Ausgleichsmittel ausgerichtet.

Nach der Regelung in § 9 Abs. 3 a RegG stehen im Freistaat Sachsen in den Jahren 2026 bis 2030 jährlich Bundesmittel in Höhe von 40,77 Mio. EUR zum Ausgleich der durch das Deutschlandticket entstandenen finanziellen Nachteile zur Verfügung (zum Vergleich: jährlich 43 Mio. EUR in den Jahren 2023 bis 2025). Die Länder haben einvernehmlich die gesetzlich festgelegte Verteilung an die tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV in eigener Verantwortung anzupassen. Summiert mit dem eigenen Finanzierungsanteil des Freistaates Sachsen ergibt sich für das Jahr 2026 ein Gesamtbetrag in Höhe von 81,54 Mio. EUR.

Zur Weiterreichung dieser Mittel an die Aufgabenträger des sächsischen ÖPNV hat der Freistaat Sachsen am 5. Januar 2026 die „Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Infrastruktur und Landesentwicklung zur Finanzierung des Deutschlandticket-Ausgleiches 2026 (Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2026 - DTFinVO2026)“ erlassen. Diese Verordnung regelt die Voraussetzungen für eine Weiterreichung der Mittel an die Aufgabenträger des sächsischen ÖPNV. Die Aufgabenträger sollen wiederum etwaige Mehrkosten der Verkehrsunternehmen auf der Grundlage beihilferechtskonformer und auf diese Verordnung Bezug nehmender Regelungen ausgleichen. Diese Vorgehensweise ist durch den ZVMS bereits für die Jahre 2023, 2024 und 2025 auf Grundlage der DTFinVO2023, der DTFinVO2024 sowie der DTFinVO2025 entsprechend umgesetzt worden (vgl. Aufsichtsratsvorlage Info-05/23 und Beschluss ZVMS-32/23, Aufsichtsratsvorlage AR-11/24 und Beschluss ZVMS-15/24 sowie Aufsichtsratsvorlage AR-08/25 und Beschluss ZVMS-06/25).

## **2. Zur DTFinVO2026**

Die DTFinVO2026 vom 5. Januar 2026 wurde am 30. Januar 2026 im Sächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht und ist am Tag nach ihrer Verkündung in Kraft getreten. Die Verordnung orientiert sich inhaltlich eng an der mit Bund und Ländern abgestimmten „Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ vom 6. November 2025. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur DTFinVO2026 hat der ZVMS am 24. November 2025 zum Verordnungsentwurf Stellung genommen.

Wesentliche Inhalte der DTFinVO2026 sind:

- Zahlung von Ausgleichsleistungen an die Aufgabenträger im Freistaat Sachsen zum Ausgleich der aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets nicht gedeckten Ausgaben in den Monaten Januar 2026 bis Dezember 2026, wobei - anders als nach der bisherigen Rettungsschirmsystematik - ab dem Jahr 2026 ein pauschaler finanzieller Ausgleich auf Grundlage des Ausgleiches 2025 ermittelt wird

- vollständiger Ausgleich der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben
- Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen, soweit diese das wirtschaftliche Risiko tragen bzw. erlösverantwortlich sind
- Sicherstellung durch die Aufgabenträger, dass bei Weiterleitung der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation ausgeschlossen ist (Maßstab: Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)
- Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets, zur Teilnahme an der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und zur Anwendung der vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets
- Möglichkeit der Kürzung des Ausgleiches bei Einführung von Tarifangeboten, die in Konkurrenz zum Deutschlandticket stehen
- Frist zur Beantragung der Ausgleichsleistungen: 30. September 2026
- monatliche Vorauszahlungen auf Antrag möglich (erster Antrag bis 28. Februar 2026, konkretisierender Antrag bis 31. März 2026)
- Bewilligungsbehörde: Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
- Nachweis der tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der Berechnungsmethode in der Anlage zur DTFinVO2026 bis zum 31. März 2028

### **3. Monatliche Vorauszahlungen**

Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 sind gemäß § 8 DTFinVO2026 auf Antrag monatliche Vorauszahlungen möglich. Dazu ist bis zum 28. Februar 2026 ein erster Antrag und bis zum 31. März 2026 ein konkretisierender Antrag zu stellen. Die monatlichen Vorauszahlungen betragen 7 % des gewährten vorläufigen Ausgleiches für das Jahr 2025 bzw. nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 % des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für das Jahr 2025.

Der ZVMS hat bei der zuständigen Bewilligungsbehörde LASuV am 19. Dezember 2025 einen ersten Antrag auf monatliche Vorauszahlungen, beginnend ab Januar 2026 gestellt. Dem ZVMS wurde zum Deutschlandticket-Ausgleich für das Jahr 2026 mit Bescheid des LASuV vom 13. Februar 2026 eine vorläufige monatliche Ausgleichsleistung in Höhe von 132.825,28 EUR bewilligt. Die bewilligte Höhe entspricht nicht der beantragten Höhe von monatlich 196.866,86 EUR, da für den vorläufigen Ausgleich für das Jahr 2025 noch kein Bescheid durch das LASuV erlassen wurde. Im Übrigen erfolgte die Gewährung der vorläufigen monatlichen Ausgleichsleistung unter der Bedingung der Anrechnung auf die Ausgleichsleistungen für den Deutschlandticket-Ausgleich 2026 und unter der Bedingung der Antragstellung auf Gewährung der Deutschlandticket-Ausgleichsleistungen 2026.

Der ZVMS beabsichtigt einen konkretisierenden Antrag auf monatliche Vorauszahlungen bei der zuständigen Bewilligungsbehörde LASuV fristgerecht bis spätestens zum 31. März 2026 einzureichen. Eine zeitnahe Bewilligung dieses konkretisierenden Antrages ist derzeit nicht absehbar.

### **4. Umsetzung der DTFinVO2026 beim ZVMS**

Der ZVMS wird mit den Verkehrsunternehmen im SPNV und im ÖPNV, die in seiner Aufgabenträgerschaft auf Basis von Verkehrsverträgen Verkehrsleistungen erbringen, auf Basis der DTFinVO2026 Nachtragsvereinbarungen zu den jeweiligen Verkehrsverträgen zur Regelung des Ausgleiches nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets abschließen (vgl. Beschlussvorschlag dieser Vorlage).

Dies betrifft folgende Verkehrsunternehmen und Verkehrsleistungen:

<b>Netto-Verkehrsverträge:</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Verkehrsleistung</b>
	Bayerische Oberlandbahn GmbH	Elektronetz Mittelsachsen EMS
	City-Bahn Chemnitz GmbH	Netz Chemnitzer Modell
	City-Bahn Chemnitz GmbH	RB 37 Glauchau - Gößnitz
	DB Regio AG	RE 1 (NeiTec-Netz Thüringen)
	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn	Dieselnetz Erzgebirge
	SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH	KBS 518 Fichtelbergbahn

<b>Brutto-Anreiz-Verkehrsverträge:</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Verkehrsleistung</b>
	Transdev Regio Ost GmbH	RB 110 <i>(Leistung bis Fahrplanwechsel Dezember 2026)</i>

<b>Brutto-Verkehrsvertrag:</b>	<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>Verkehrsleistung</b>
	DB Regio AG	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz MDSEB <i>(Interimsleistungen bis Fahrplanwechsel Dezember 2026)</i>
	DB Regio AG	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025BEMU <i>(Leistungsbeginn zum Fahrplanwechsel Dezember 2026)</i>
	Die Länderbahn GmbH DLB	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025plus, Los 2 <i>(Leistungsbeginn zum Fahrplanwechsel Dezember 2026)</i>
	Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	RB 83
	Regionalverkehr Westsachsen GmbH	Linie 526
	Transdev Regio Ost GmbH	RE 6

Die Nachtragsvereinbarungen dienen der Weiterleitung zusätzlicher Mittel, die dem ZVMS vom Freistaat Sachsen zum Deutschlandticket-Ausgleich tatsächlich gewährt werden, an die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets. Diese gemäß Nachtragsvereinbarungen vorgesehenen Zahlungen des ZVMS an die Verkehrsunternehmen sind nur möglich, weil dem ZVMS auf der Grundlage der DTFinVO2026 zusätzliche Mittel zugewiesen werden. Ohne Zuweisung dieser zusätzlichen Mittel wären Zahlungen an die Verkehrsunternehmen im Rahmen der bestehenden bzw. geplanten Haushaltsmittel nicht möglich. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen aufgrund der Nachtragsvereinbarungen erfolgen daher nur, wenn und soweit dem ZVMS Ausgleichsleistungen nach der DTFinVO2026 für die jeweiligen verkehrsvertraglichen Leistungen tatsächlich gewährt werden.

Mit den Nachtragsvereinbarungen sollen darüber hinaus im Wesentlichen folgende Inhalte zusätzlich zu den oben genannten wesentlichen Inhalten der DTFinVO2026 geregelt werden:

- Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anwendung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets durch das Verkehrsunternehmen
- Ausschluss einer eventuellen Überkompensation bei Weiterleitung von Ausgleichsleistungen
- anteilige Auszahlung der dem ZVMS gewährten monatlichen Vorauszahlungen als vorläufige Vorauszahlungen zur Liquiditätssicherung

Die konkreten Vertragstexte zu den Nachtragsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen werden derzeit mit den Verkehrsunternehmen erarbeitet bzw. abgestimmt.

Im Rahmen der Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen kritisieren diese insbesondere folgende Regelung in § 1 Abs. 2 DTFinVO2026:

*„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.“*

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen stellt dies nunmehr einen gemäß des bundesweiten Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 (BEAV) unzulässigen sog. „Haushaltsvorbehalt“ dar. Dieser Haushaltsvorbehalt wirkt über die Nachtragsvereinbarungen zur Umsetzung der DTFinVO2026 auch gegenüber den Verkehrsunternehmen und kann durch den ZVMS allein nicht außer Kraft gesetzt werden. Hierzu sind weiterführende Abstimmungen zwischen den Verkehrsunternehmen, dem zuständigen Sächsischen Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung und den sächsischen Aufgabenträgern notwendig. Diese finden voraussichtlich Ende März 2026 statt.

## **5. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über den Abschluss von Änderungen oder Ergänzungen von Verkehrsverträgen der Verbandsversammlung, soweit die finanziellen Auswirkungen der jeweiligen Änderung bzw. Ergänzung den Wert von 500.000,00 EUR übersteigen.

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

**Beschlussvorlage ZVMS-04/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

- öffentlich -

Gegenstand: **Anpassung SPNV-Konzepte**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt das beigefügte SPNV-Konzept.



Sven Schulze

Anlage

## **1. Ausgangslage**

Der SPNV wird durch den Bund im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) finanziert. Die RegMittel werden vom Bund an den Freistaat Sachsen und von diesem über die ÖPNVFinVO an die Zweckverbände im Freistaat Sachsen weitergereicht. Die Zweckverbände in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträger bestellen und finanzieren mit den RegMitteln den SPNV im jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Im Doppelhaushalt 2025/2026 des Freistaates Sachsen (beschlossen am 16. Juni 2025) sind für das Jahr 2026 Mittel in Höhe von 631 Mio. EUR eingeplant. Dies entspricht dem fortgeschriebenen Mittelansatz des Jahres 2025 einschließlich Dynamisierung. Für den ZVMS sind dies anteilig 159 Mio. EUR, welche auch Grundlage der Haushaltsplanung 2026 waren. Eine fortgeschriebene ÖPNVFinVO für das Jahr 2026 entsprechend dem sächsischen Doppelhaushalt liegt aktuell noch nicht vor (Stand: 16. Februar 2026). Es ist jedoch bekannt, dass der Freistaat Sachsen plant, einen Teil der RegMittel 2026 nicht direkt den Zweckverbänden und dem SPNV zur Verfügung zu stellen, sondern für andere ÖPNV-Aspekte umzuwidmen. Der ZVMS ist auf der Grundlage des Doppelhaushaltes des Freistaates Sachsen bei seiner Finanzplanung für das Jahr 2026 davon ausgegangen, dass die geplanten anteiligen RegMittel 2026 für den ZVMS vollständig ausgezahlt werden. Nach bisheriger Kenntnis und Lesart resultiert aus dem geplanten Vorgehen des Freistaates Sachsen für den ZVMS mindestens eine Lücke im SPNV-Budget von rund 1,3 Mio. EUR im Jahr 2026.

Darüber hinaus zeigen aktuelle Entwicklungen bei den Personal-, Material- und Energiepreisen einen kontinuierlich ansteigenden Trend, was sich, aufgrund vertraglicher Vereinbarungen (z. B. pauschale Dynamisierung oder Indexierung), auch unmittelbar auf die SPNV-Verkehrsverträge des ZVMS auswirkt.

Aus den vorgenannten Aspekten heraus resultiert für den ZVMS das Risiko, dass die bestellten SPNV-Verkehrsleistungen im Jahr 2026 nicht vollständig finanziell gesichert sind bzw. werden können. Auch unter Beachtung der pauschalen Dynamisierung der RegMittel von jährlich 3 % besteht dieses Risiko, auch in den Folgejahren, fort.

Nochmals verschärfend könnte sich eine anstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zur Trassenpreisbremse auswirken. Gegebenenfalls wäre mit deutlich steigenden Trassen- und Stationspreisen umzugehen.

Grundlegend ist es Aufgabe der Bundes- und Landespolitik für eine dauerhaft auskömmliche finanzielle Ausstattung des ÖPNV im Allgemeinen und der SPNV-Zweckverbände im Speziellen Sorge zu tragen und somit Fehlbeträge in den erforderlichen Verkehrsbudgets zu vermeiden. Geschieht dies nicht bzw. nicht rechtzeitig werden in den Folgejahren sehr wahrscheinlich weitere Abbestellungen erforderlich sein, da die finanziellen Spielräume der ÖPNV-Aufgabenträger ausgereizt sind.

Im Jahr 2022 stand der ZVMS infolge gravierend gestiegener Energiepreise vor einer ähnlichen Situation. Seinerzeit wurde gleichsam ein Konzept zur Abbestellung von SPNV-Leistungen erarbeitet und durch den Aufsichtsrat (AR-30/22) und die Verbandsversammlung (ZVMS-39/22) zur Umsetzung beschlossen. Die Umsetzung für den Jahresfahrplan 2023 erfolgte nicht, da die Finanzierung der geplanten SPNV-Leistungen durch Ausgleichszahlungen des Freistaates Sachsen gesichert werden konnte. Die Beschlüsse wurden nicht aufgehoben und sollen nunmehr aufgrund der abweichenden Ursachen erneut gefasst werden.

## **2. Handlungsansätze**

Sollten, wie aufgezeigt, die RegMittel 2026 tatsächlich nicht vollständig wie im Doppelhaushalt vorgesehen an den ZVMS bereitgestellt werden und sich die beschriebene Kostenentwicklung

fortsetzen, besteht zur Minderung des Fehlbetrages im SPNV-Budget der Handlungsansatz, den Umfang der bestellten SPNV-Verkehrsleistungen zu reduzieren.

Konkrete Einsparpotenziale ergeben sich durch die Umstellung des SPNV-Verkehrsangebotes auf einen Stunden-Takt und die Optimierung von Bedienzeiten. Nur die Reduzierung der SPNV-Leistungen würde ausreichend finanzielle Effekte erzielen können, um das prognostizierte Ungleichgewicht bei der SPNV-Finanzierung 2026 aufzufangen.

Folgende „kleinere“ Möglichkeiten für Einsparungen im Fahrplanangebot wurden geprüft und bereits in den Jahresfahrplan 2026 eingearbeitet. Die Kosteneinsparung umfasst rund 0,5 Mio. EUR jährlich.

Linie C 11 Chemnitz - Stollberg:

- Entfall Halbstundentakt und Einführung Stunden-Takt an Samstagen in den Sommerferien

Linie C 13 Burgstädt - Chemnitz - Thalheim - Aue:

- Entfall Einzelfahrt in Tagesrandlage abends im Abschnitt Thalheim - Aue täglich

Linie C 14 Mittweida - Chemnitz - Thalheim:

- Entfall des Linienabschnittes Einsiedel - Thalheim an Samstagen in den Sommerferien
- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Aue - Thalheim täglich morgens (erste Fahrt ab Aue war immer eine Linie C 14)
- Entfall einzelner Fahrtenpaare in Tagesrandlage im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle an Samstagen, Sonn-/Feiertagen, Fahrabschnitt durch Linie 3 der CVAG abgedeckt
- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle täglich abends aufgrund zeitlicher Parallelbedienung zur Linie 3 der CVAG

Linie C 15 Hainichen - Chemnitz:

- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle täglich abends aufgrund zeitlicher Parallelbedienung zur Linie 3 der CVAG

Weiterhin wären im aktuellen Jahresfahrplan 2026 folgende Maßnahmen umsetzbar, sofern finanziell erforderlich. Die Maßnahmen könnten jeweils separat oder in verschiedenen Zeitstufen umgesetzt werden:

Linie C 11 Chemnitz - Stollberg:

- Entfall Halbstundentakt und Einführung Stunden-Takt Montag bis Freitag in den Sommerferien, Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

Linie C 14 Mittweida - Chemnitz - Thalheim:

- Entfall des Linienabschnittes Einsiedel - Thalheim Montag bis Freitag in den Sommerferien, Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

RE 3 Dresden - Chemnitz - Zwickau - Plauen - Hof:

- Entfall zweier Einzelzüge in Tagesrandlage abends im Abschnitt Chemnitz - Zwickau täglich (jeweils ein Zug endet bislang aus Dresden kommend in Zwickau, einer aus Hof kommend in Chemnitz, Kürzung beider Züge auf oben genannten Abschnitt, parallele Fahrtmöglichkeit mittels RB 30 gegeben), Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

RB 30V Chemnitz - Zwickau:

- Entfall der Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen Chemnitz und Zwickau in den Sommerferien, Einsparung rund 0,2 Mio. EUR jährlich

Das potenzielle Einsparvolumen der vorgenannten Maßnahmen würde in Summe bis zu 1,1 Mio. EUR jährlich betragen.

In Summe ergibt sich ein Einsparpotenzial von bis zu 1,6 Mio. EUR. Mit Blick auf den eingangs dargestellten Fehlbetrag im SPNV-Budget in Höhe von 1,3 Mio. EUR erscheinen die aufgezeigten Maßnahmen (zunächst) hinreichend.

Bei der Planung sämtlicher Maßnahmen wurde die jeweilige Nutzung durch Fahrgäste berücksichtigt und sinnvolle umlaufseitige Verknüpfungen zur Fahrzeug- und Personaleinsparung im Spätverkehr und an Wochenendtagen umgesetzt (Linienübergang des Fahrzeuges an der Zentralhaltestelle Chemnitz).

Die teilweise oder vollständige Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen würde im Bedarfsfall nur dann erfolgen, wenn die verfügbaren RegMittel im Jahr 2026 nicht auskömmlich wären oder erforderliche Abbestellungen nicht durch andere Effekte (z. B. Pönalen und/oder Verringerung von Ausgleichszahlungen infolge nicht erbrachter Leistungen) vermieden werden könnten.

### **3. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 1 der Verbandssatzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen obliegt die Beschlussfassung der Versammlung.

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-05/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

- öffentlich -

Gegenstand: **Sonderverkehre 2026**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt, den Geschäftsführer für das Jahr 2026 zu ermächtigen, Eisenbahnsonderverkehre für regionale Großveranstaltungen gemäß Anlage und bei entsprechenden Bedarfen weitere Sonderverkehre im Rahmen der im Haushaltsplan 2026 zur Verfügung stehenden Finanzmittel vertraglich zu vereinbaren.



Sven Schulze

Anlage

## **1. Erläuterungen zur Planung von Sonder- und Zusatzverkehren im Jahr 2026**

Bereits in vorangegangenen Jahren wurden vom ZVMS Sonderverkehre bestellt, um die erhöhten Fahrgastströme bei regionalen Großveranstaltungen bewältigen zu können und den Gästen und Teilnehmern dieser Veranstaltungen - insbesondere abends - zusätzliche Rückfahrmöglichkeiten anzubieten bzw. um im Fall des Saisonverkehrs Cranzahl - Vejprty einen sinnvollen Lückenschluss im Grenzverkehr zu gewährleisten.

Für das Jahr 2026 wird hiermit eine Übersicht über die bislang vorgesehenen Sonderleistungen für regionale Großveranstaltungen gegeben. Die Finanzierung dieser bestellten Zusatzleistungen ist in der Haushaltplanung für 2026 berücksichtigt bzw. erfolgt unter Verrechnung von Ausfällen und Pönalen für Schlechtleistungen im SPNV, mithin innerhalb der im Haushalt 2026 vorgesehenen Mittel für SPNV und Busverkehre.

### **1. Bergstadtfest Freiberg 25. bis 28. Juni 2026**

- Sonderverkehr Freiberg - Brand-Erbisdorf am Freitag, 26. Juni 2026 ab 15:00 Uhr sowie Samstag, 27. Juni und Sonntag, 28. Juni 2026 jeweils ab Festeröffnung ganztägig
- ggf. Fahrten Freiberg - Großvoigtsberg bei Veranstaltung im dortigen Museumsbahnhof

### **2. Erzgebirgische Aussichtsbahn Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg**

- Finanzierung des Verkehrs an zwei Wochenenden zur Unterstützung des Projektes (je Tag drei Fahrtenpaare)

### **3. Saisonverkehr T7 (Chomutov -) Vejprty - Cranzahl vom 28. März bis 1. November 2026 jeweils Samstag und Sonntag sowie an ausgewählten Feiertagen**

- Schließung der SPNV-Lücke zwischen der vom Ústecký Kraj bestellten Saisonverkehrslinie T7 Chomutov - Vejprty und der von Chemnitz bis Cranzahl reichenden RB 80 mittels Verlängerung der T7 bis Cranzahl mit Umsteigebeziehung von/zur RB 80 und zur Fichtelbergbahn

### **4. Zusatzfahrten an den Adventswochenenden**

- Linie C 11 Chemnitz - Stollberg: zusätzlicher Halbstundentakt ca. 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr
- Linie C 14 Chemnitz - Thalheim: im Zeitraum ca. 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr durchgängig bis Thalheim  
Damit ergibt sich zusammen mit der Linie C 13 ein Halbstundentakt zwischen Chemnitz und Thalheim.
- RE 3 Dresden - Chemnitz - Zwickau - Hof: Verstärkung der Zuggarnituren um zusätzliche Dreiteiler in den Hauptreisezeiten
- RB 81: Zusatzverkehr Pockau-Lengefeld - Marienberg am dritten Adventswochenende zum Weihnachtsmarkt Marienberg mit Bergparade
- 526 PlusBus Chemnitz - Limbach-Oberfrohna: zusätzlicher Stundentakt während der Öffnungszeiten des Chemnitzer Weihnachtsmarktes

5. Weitere Sonderverkehre

- weitere derzeit noch nicht feststehende Sonderverkehre geringeren Umfanges im Rahmen der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel
  - Beispielsweise können im Zusammenhang mit dem europäischen Wanderfest „Eurorando“, das vom 20. bis 27. September 2026 im Erzgebirge stattfindet, zusätzliche, aktuell noch nicht im Detail planbare Sonderverkehre erforderlich werden.

**2. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Nach § 10 Abs. 2 lit. I) der Verbandssatzung des ZVMS obliegt die Beschlussfassung über die vertragliche Bestellung von Sonderverkehren der Versammlung.

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-02/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand: **Chemnitzer Modell - Sachstand der Teilprojekte**

Erläuterung: siehe Anlage

Ergebnis: Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlage

Zuletzt wurde in der Verbandsversammlung am 21. November 2025 umfassend zum aktuellen Sachstand der Teilprojekte im Chemnitzer Modell berichtet (vgl. Info-16/25). Nachfolgend wird über aktuelle Entwicklungen informiert:

## **Chemnitzer Modell, Stufe 2 - Teilabschnitt Eisenbahnstrecke**

- **Grunderwerb**

In Vorbereitung auf die gemäß Planfeststellung durchzuführenden Grunderwerbe sind die hierfür erforderlichen Katastervermessungen durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur abgeschlossen. Die entsprechenden Fortführungsnachweise liegen vor. Aktuell erfolgt die Abarbeitung der jeweiligen Grunderwerbsvorgänge zu Gunsten der im planfestgestellten Regelungsverzeichnis genannten zukünftigen Eigentümer. Mit einem Abschluss der Grunderwerbsvorgänge wird 2026 gerechnet.

Neben den bereits laufenden Grunderwerbsvorgängen (vgl. ZVMS-59/23) erfolgen seit Dezember 2025 Verhandlungen zum Grunderwerb am Bahnhof Reichenhain für dauerhaft in Anspruch genommene Flächen. Die Verhandlungen umfassen die Flurstücke 474/1, 474/2 und 474/3 (Gemarkung Altchemnitz, vgl. Abbildung 1) der Duisburger Hafen AG zu Gunsten der DB InfraGO AG, der CVAG und der RAC-Rohrleitungsbau Altchemnitz GmbH.



Abbildung 1 - Übersichtsplan Grunderwerb Bahnhof Reichenhain (Quelle: Themenstadtplan der Stadt Chemnitz)

Der Grunderwerb zu Gunsten Dritter ist nicht beschlussrelevant (vgl. § 11a, Abs. 5 b) der Verbandsatzung).

- **Fördermittel**

Seit dem 25. November 2020 liegt für dieses Vorhaben der Fördermittelbescheid vom 23. November 2020 vor, welcher mit Änderungsbescheid vom 26. Juli 2021 geändert wurde. Nach abschließender Prüfung der Nachtragsforderungen zum Bauvorhaben (insbesondere zu den Hauptbaumaßnahmen) ist am 29. September 2022 ein weiterer Erhöhungsantrag beim LASuV eingereicht worden. Dieser wurde am 22. Februar 2023 mit 65.613.168,00 EUR beschieden. Gegen diesen Bescheid wurde am 21. März 2023 fristwährend Teilwiderrspruch eingelegt. Im Jahr 2023 wurden unstrittige Mittel in Höhe von insgesamt 6.631.428,48 EUR abgerufen. Das LASuV als Fördermittelgeber teilte am 10. September 2025 mit, dass eine Entscheidung über den Teilwiderrspruch nach Feststehen der finalen Kosten im Rahmen der Prüfung des Verwendungsnachweises erfolgen soll. Der Verwendungsnachweis wurde mit Schreiben vom 17. Dezember 2025 beim Fördermittelgeber eingereicht.

### Chemnitzer Modell, Stufe 4 - Limbach-Oberfrohna

Seit 2020 ist als Generalplaner die VCDB mit den Planungsleistungen für den PFA 1 beauftragt. Im Jahr 2024 haben die Leistungen der Leistungsstufe 3 (Ausführungsplanung, Vorbereitung und Mitwirkung Vergabe) begonnen, die Leistungsstufe 4 (Bauoberleitung) wurde am 25. Juni 2025 abgerufen. In alle Planungsschritte sind die betreffenden Ämter der Stadtverwaltung Chemnitz und die CVAG sehr eng eingebunden. Zum 21. Dezember 2023 wurde die Planfeststellung nach § 28 PBefG bei der Landesdirektion Sachsen beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 22. Dezember 2025 erteilt. Für die 2026 beginnenden Bauleistungen der Hauptbauabschnitte Falkeplatz und Zentrumsring, Teil 1 (vgl. Abbildung 2) wurden am 23. Dezember 2025 die Zuschläge erteilt. Der Bau hat am 2. Februar 2026 begonnen und soll in mehreren Bauphasen bis 2030 andauern.

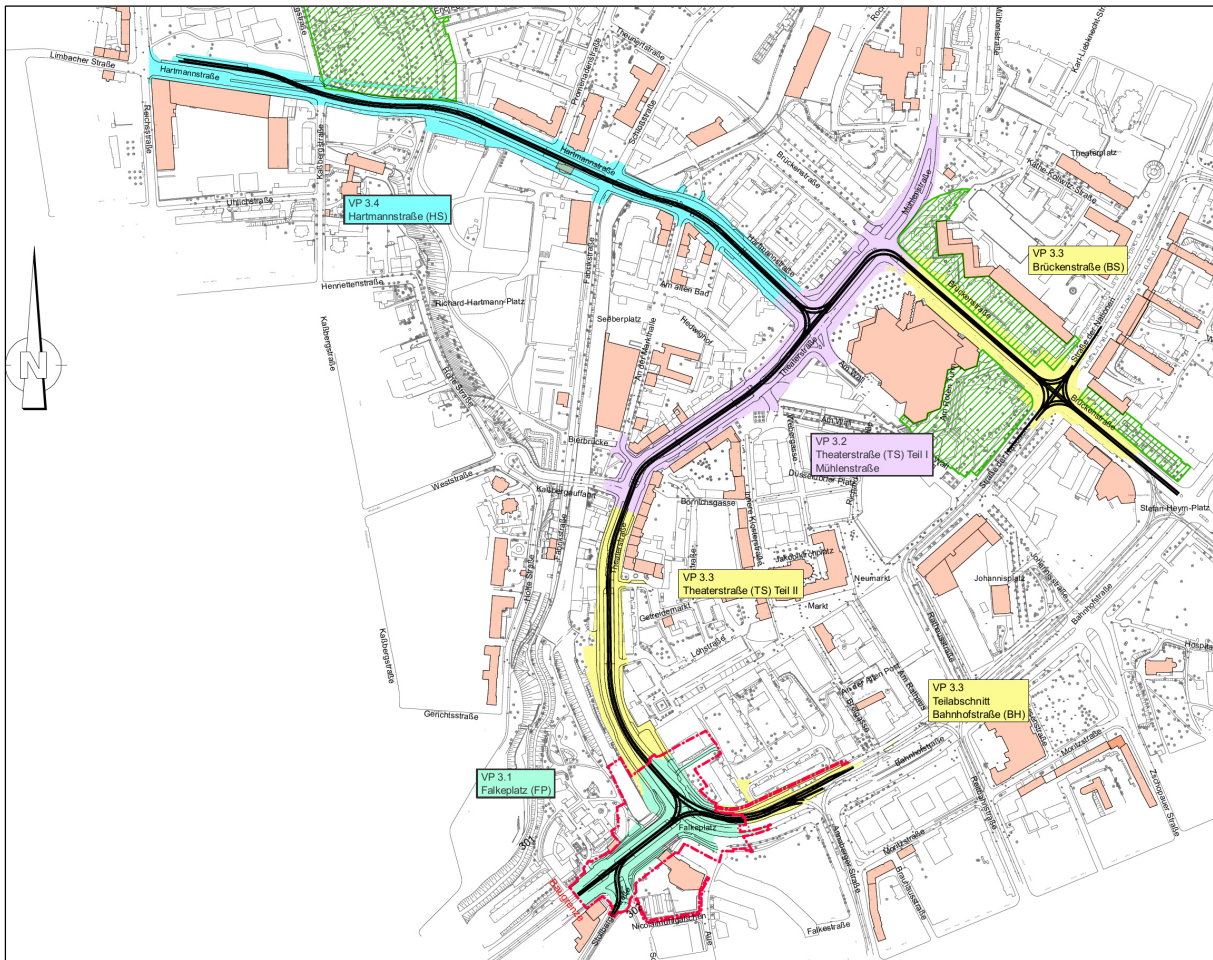


Abbildung 2 - Übersichtsplan Vergabepakete (VP) für CM 4, PFA 1

### Chemnitzer Modell, Stufe 5 - Stollberg - Oelsnitz - St. Egidien

Mit der Planung der Stufe 5 ist die ARGE - Chemnitzer Modell Stufe 5 (bestehend aus FUCHS Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH und Ingenieurbüro Schulze & Rank Ingenieurgesellschaft m.b.H.) beauftragt. Ziel der Planung und des Baus der Stufe 5 ist eine umsteigefreie Verlängerung der Pilotlinie über Oelsnitz und St. Egidien bis nach Glauchau. Dafür soll zum einen eine Neubaustrecke ausgehend vom Bahnhof Stollberg zunächst entlang des alten Bahndammes der Strecke nach Zwönitz, anschließend in Mittellage über die Auer Straße führen und schließlich die Bundesautobahn 72 überquerend südlich der Ortslage Niederwürschnitz in die Strecke Stollberg - St. Egidien einbindend errichtet werden. Zum anderen soll die vorhandene Strecke Stollberg - St. Egidien zwischen der Einbindestelle der

Neubaustrecke und dem Bahnhof St. Egidien elektrifiziert werden (sogenannte Ausbaustrecke). Neben der Elektrifizierung dieses Abschnittes ist die Ausstattung mit moderner Leit- und Sicherungstechnik sowie ggf. aus der Elektrifizierung resultierender Anpassungen an Ingenieurbauwerken und Verkehrsanlagen in diesem Bereich der Ausbaustrecke erforderlich.

Die Entwurfsplanung für die Neubaustrecke wurde zum 31. August 2023 fertiggestellt, der Antrag auf Planfeststellung nach § 18 AEG am 6. Juli 2023 bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht. Die Anhörung der Öffentlichkeit mit Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erfolgte vom 3. Juni 2024 bis zum 2. Juli 2024. Die Gegenstellungnahmen und die Unterlagen der 1. Tektur wurden der Landesdirektion Sachsen am 8. August 2025 übergeben, welche vom 5. Januar 2026 bis zum 4. Februar 2026 öffentlich ausgelegt wurden. Die Terminisierung des Erörterungstermines steht aus. Die Genehmigung zu den Abweichungen von der EBO wurde am 11. März 2025 wie beantragt erteilt. Die Ausnahmegenehmigungen zur Errichtung neuer Bahnübergänge (BÜ) liegen noch nicht vor. Nach mehreren durch die Genehmigungsbehörde geforderten Änderungen an den Antragsunterlagen wird eine Entscheidung dazu im 1. Quartal 2026 angestrebt.

Parallel zum Planfeststellungsverfahren erfolgen die Ausführungsplanung und die Erstellung der Vergabeunterlage. Bei einem optimalen Verlauf des Planfeststellungsverfahrens kann frühestens Ende 2026 mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen werden.

Für die Ausbaustrecke wurde im Juli 2024 durch die ARGE - Chemnitzer Modell Stufe 5 die Lesefassung der Variantenuntersuchungen zur Elektrifizierung der Strecke und den notwendigen Folgemaßnahmen einschließlich der Ertüchtigung der Bahnsteiganlagen vorgelegt. Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) wurde durchgeführt. Die Entwurfsplanung befindet sich in Lesung der beteiligten Projektpartner und der TöB, sodass im Anschluss die Genehmigungsplanung bearbeitet werden kann. Das Planfeststellungsverfahren soll innerhalb des 2. Quartals 2026 beginnen.

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

## **Beschlussvorlage ZVMS-06/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand: **zustimmungspflichtige Geschäfte VMS GmbH**

Begründung: siehe Anlage 1

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung ermächtigt den Verbandsvorsitzenden, in der Gesellschafterversammlung der VMS GmbH der Genehmigung der Änderung des Wirtschaftsplanes 2025 der VMS GmbH zuzustimmen.



Sven Schulze

Anlagen

## **1. Ausgangslage**

Gemäß § 13 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrages der VMS GmbH stellt die Geschäftsführung in entsprechender Anwendung der Vorschriften der SächsEigBVO in der jeweils geltenden Fassung für jedes Wirtschaftsjahr einen Wirtschaftsplan auf und legt der Geschäftsführung eine fünfjährige Finanzplanung zugrunde.

Der Wirtschaftsplan 2025 der VMS GmbH wurde am 29. November 2024 von der Gesellschafterversammlung beschlossen. Eine Änderung des Wirtschaftsplanes ist vorzunehmen, wenn sich im Laufe des Wirtschaftsjahres zeigt, dass trotz Ausnutzung von Sparmöglichkeiten das Jahresergebnis sich gegenüber dem Erfolgsplan erheblich verschlechtern wird (§ 23 Abs. 1 Nr. 1 SächsEigBVO).

Im Laufe des 4. Quartals 2025 ergaben sich im Zusammenhang mit der Lieferverzögerung der BEMU von der ALSTOM GmbH wesentliche Abweichungen, die eine Änderung des Wirtschaftsplanes erforderlich machen.

## **2. Begründung zu den Beschlusspunkten**

Gemäß § 11a Abs. 1 der Verbandssatzung obliegt die Ausübung von Gesellschafterrechten bei Gesellschaften, an denen der Zweckverband beteiligt ist, dem Verbandsvorsitzenden. Für die Ausübung des Stimmrechtes bei Beteiligungsgesellschaften bedarf der Verbandsvorsitzende nach § 11a Abs. 4 lit. b) der Verbandssatzung der vorherigen Zustimmung der Versammlung.

**Anlage 2 und Anlage 3**

Anlage 2: Darstellung der aktuellen Situation

Anlage 3: 1. Änderung des Wirtschaftsplanes VMS GmbH 2025

**Von einer Veröffentlichung wurde gemäß § 36 b SächsGemO abgesehen.**

Zweckverband  
Verkehrsverbund Mittelsachsen  
Der Verbandsvorsitzende

### **Informationsvorlage Info-03/26**

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

**- öffentlich -**

Gegenstand:                    **Sachstand DTVG**

Erläuterung:                    siehe Anlage

Ergebnis:                        Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Kenntnis.



Sven Schulze

Anlage

## 1. Ausgangslage

Gemäß § 11a Abs. 2 der Verbandssatzung ist die Zuständigkeit für die Ausübung von Gesellschafterrechten bei Beteiligungen, bei denen das Stammkapital weniger als 10 % beträgt, dergestalt, dass der Verbandsvorsitzende nur für eine begrenzte Anzahl an Gesellschafterbeschlüssen eine Ermächtigung der Verbandsversammlung zur Ausübung der Gesellschafterrechte benötigt. In der ersten Verbandsversammlung des neuen Geschäftsjahres berichtet die Geschäftsführung allerdings dann über die Beschlüsse der Gesellschafterversammlungen der DTVG des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Am 4. Februar 2025 fand die 18., am 3. April 2025 die 19., am 18. September 2025 die 20. und 21. sowie am 1. Dezember 2025 die 22. Gesellschafterversammlung statt. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Themen wird im Folgenden gegeben.

### a) Änderung des Gesellschaftsvertrages

In der 20. Gesellschafterversammlung wurde die Änderung des § 3 (Stammkapital, Gesellschafter, Zuordnung der Geschäftsanteile), § 4 (Stimmrecht), § 5 (Festlegung der Stimmenanzahl, Abstimmung), § 15 (Jahresabschluss und Lagebericht), § 16 (Verfügung über Geschäftsanteile) und § 20 (Übergangsbestimmungen) des Gesellschaftsvertrages vorgenommen.

Die Änderung des § 3 des Gesellschaftsvertrages beinhaltet, dass die Aufgabenträger künftig nur noch einen Geschäftsanteil (bisher ein Geschäftsanteil je Verkehrsvertrag) erhalten. Bei Veränderung der Anzahl von Verkehrsverträgen soll kein Kauf/Verkauf von Geschäftsanteilen mehr erfolgen und somit die Handhabung der Beteiligung der Aufgabenträger vereinfachen. Die Stimmenanzahl der Aufgabenträger bleibt davon unberührt.

Die §§ 4 und 5 des Gesellschaftsvertrages werden dahingehend geändert, dass die Stimmenanzahl in der Gesellschafterversammlung zukünftig anhand der Soll-Erlöse festgelegt wird, solange ein Ausgleich nach Vorgaben der Musterrichtlinie erfolgt (bisher: fortgeschriebene Erlösverteilung von 2019). Ist dies nicht mehr gegeben, wird nach dem jeweiligen Erlösanteil verfahren. Die Stimmenanzahl wird in der Gesellschafterversammlung durch einfachen Beschluss (keine Beurkundung) für eine Festlegungsperiode beschlossen, die zum 1. Januar eines Jahres beginnt (bisher: 1. Oktober).

Die Änderung des § 15 des Gesellschaftsvertrages umfasst den Entfall zur verpflichtenden Aufstellung eines Nachhaltigkeitsberichtes gemäß § 289 HGB bis zum Erreichen der gesetzlichen Verpflichtung zur Aufstellung.

Die Verfügungen über Geschäftsanteile bedürfen zukünftig nicht mehr der Zustimmung der Gesellschafterversammlung (Änderung § 16 des Gesellschaftsvertrages).

Der § 20 des Gesellschaftsvertrages enthielt Übergangsregelungen, die für den Beginn der Gesellschaft vorgesehen waren und nun gestrichen werden.

In den Prozess der Änderung des Gesellschaftsvertrages wurden alle Gesellschafter einbezogen und der ZVMS hat diese Möglichkeit in Anspruch genommen.

### b) Zusammenlegung der Geschäftsanteile der Aufgabenträger (§ 3 des Gesellschaftsvertrages)

Die Änderung des § 3 des Gesellschaftsvertrages führt dazu, dass die bisherigen 366 Geschäftsanteile der 19 Aufgabenträger-Gesellschafter zu 19 Geschäftsanteilen zusammengelegt werden. Der Nennwert der neuen Geschäftsanteile entspricht der Summe der bisherigen Nennwerte der Aufgabenträger.

Der Nennwert des Geschäftsanteils des ZVMS beträgt 675 EUR. Durch die Neuordnung der Stimmen erhöht sich die Anzahl der Stimmen des ZVMS von 308 auf 354 Stimmen.

### c) Änderung bei den Geschäftsanteilen

Die künftige Beteiligung des ZVON wird durch die Abtretung von zwei nicht mehr benötigten Geschäftsanteilen der Rurtalbahn (diese werden dann zu einem Geschäftsanteil zusammengelegt) ermöglicht.

Des Weiteren gibt es Änderungen (Integration, Beginn oder Ende von Verkehrsverträgen) bei der Anzahl von Verkehrsverträgen der EVU, die zu einer Übertragung von Geschäftsanteilen führt. Davon betroffen ist die CBC, die zwei Geschäftsanteile abgeben muss.

Durch die Veränderung der Anzahl der Verkehrsverträge werden insgesamt vier Geschäftsanteile vorerst nicht mehr benötigt. Diese Geschäftsanteile sollen so lange, bis diese wieder von potenziellen Gesellschaftern benötigt werden, an die DTVG übertragen werden. Diese Geschäftsanteile erhalten kein Stimmrecht. Die Gesellschaft, von der die Geschäftsanteile eingezogen werden, enthält dafür eine Zahlung im Nennwert der Geschäftsanteile.

### d) Finanzierungsgrundsätze

Die Neufassung der Finanzierungsgrundsätze beinhaltet eine Änderung der Finanzierung der Gemeinkosten der DTVG. Bisher zahlten sowohl die Aufgabenträger als auch die EVU-Gesellschafter in die Kapitalrücklage ein; dieses Prinzip soll umgestaltet werden. Die Aufgabenträger-Gesellschafter zahlen weiterhin in die Kapitalrücklage ein, während die EVU-Gesellschafter ein weiteres Entgelt für die durch die Gesellschaft erbrachten Leistungen zahlen.

	Finanzierung der DTVG durch...	
	... Tarifkooperationspartner	... Gesellschafter
<b>Wo geregelt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vertrag über die Anwendung und Einnahmenaufteilung des Deutschlandtarifes (VAE) und Kooperationsvertrag Anstoß</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschluss der Gesellschafter zu Finanzierungsgrundsätzen und zum Wirtschaftsplan</li> </ul>
<b>Höhe wird bestimmt durch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kosten der Gesellschaft für die Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem VAE (Einnahmenaufteilung, Tarifentwicklung, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Gemeinkosten der Gesellschaft, welche in der Trennungsrechnung im Wirtschaftsplan ermittelt werden.</li> </ul>
<b>Beitrag des Einzelnen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag bemisst sich am Erlösanteil des Verbundunternehmens (Tragfähigkeitsprinzip)</li> <li>Für Kooperationspartner Anstoß gibt es feste Beitragsstufen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beitrag bemisst sich an der Stimmzahl des Gesellschafters</li> </ul>
<b>Umsetzung in Form von (bisherige Regelung)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird monatlich in Abschlägen berechnet.</li> <li>Spitzabrechnung am Ende des Jahres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird zu Beginn des Kalenderjahres als Einzahlung in die Kapitalrücklage eingefordert.</li> </ul>
<b>Umsetzung in Form von (zu beschließende Regelung ab 1.1.26)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Änderung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für AT: Wird zu Beginn des Kalenderjahres als Einzahlung in die Kapitalrücklage eingefordert.</li> <li>Für EVU: Wird zu Beginn des Kalenderjahres in Rechnung gestellt</li> </ul>

Übersicht: Finanzierungsgrundsätze der DTVG

### e) Jahresabschluss 2024

Die DTVG hat im Jahr 2022 die operative Verantwortung für den Deutschlandtarif übernommen und die damit verbundenen Prozesse stabilisiert und verbessert. Es konnte sichergestellt werden, dass sämtliche Abrechnungsunterlagen stets frist- und sachgerecht an die beteiligten Verkehrsunternehmen übergeben werden konnten. Dies gilt auch für die Jahresberichte im Zusammenhang mit dem Schadenausgleich.

Der Aufgabenbereich des DTV umfasst die Tarifpflege des Deutschlandtarifes, die Durchführung der Einnahmenaufteilung, das Clearing der aus der Einnahmenaufteilung resultierenden Zahlungsausgleiche zwischen den Tarifierwendern sowie die Abrechnung der Vertriebsprovisionen, welche sich aus dem Ein- und Verkauf der Vertriebsleistungen ergeben.

Darüber hinaus werden Regie-, Koordinations- und Unterstützungsaufgaben für die Gesellschafter und Partner im Deutschlandtarif geleistet. Das Unternehmen wird vollständig durch die Gesellschafter und die den Deutschlandtarif anwendenden Unternehmen (Tarifierwender) finanziert.

Wie bereits im Jahr 2023 beherrschen alle Themen rund um das Deutschlandticket auch im Jahr 2024 die Branchenakteure. Im Fokus standen insbesondere die Themen Einnahmenaufteilung, Governance und Preisfortschreibung des Tickets. Die ursprünglich für 2024 vorgesehene Stufe 2 Einnahmenaufteilung nach dem sogenannten „Leipziger Modell“ konnte aufgrund diverser Komplikationen und Verzögerungen bei den notwendigen bundesweiten Abstimmungen nicht umgesetzt werden. Hierdurch verbleiben die Deutschlandticket-Einnahmen in den vertreibenden Tariforganisationen und wurden durch diese auf die Verkehrsunternehmen aufgeteilt. In diesem Zusammenhang wurde dem DTV von der Verkehrsministerkonferenz die Aufgabe für den bundesweiten Mittelausgleich übertragen.

Die Mitarbeit in der im letzten Jahr gegründeten ARGE auf Bundesebene, die sich paritätisch aus Vertretern des BSN, des BDO, des VDV und der DTVG zusammensetzt, wurde fortgesetzt. Aus der ARGE wurde Mitte 2024 die D-TIX GmbH & Co. KG, welche den Clearingprozess der Deutschlandticket-Einnahmen nach Stufe 2 der EAV übernehmen soll.

Die Bilanzsumme ist gegenüber dem Vorjahr (16.688 TEUR) um 6.096 TEUR auf 10.592 TEUR gesunken. Das resultierte vor allem aus der Verringerung der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände um 5.531 TEUR auf 8.789 TEUR und der Abnahme der liquiden Mittel um 566 TEUR. Die Vermögensstruktur ist im Vergleich zum Vorjahr annähernd konstant geblieben; der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist auf 98,6 % (Vorjahr 99,1 %) gesunken.

Das Vermögen ist überwiegend im Umlaufvermögen gebunden (10.440 TEUR) und entfällt im Wesentlichen auf Forderungen gegen Gesellschafter (6.708 TEUR).

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024	Veränderung
<b>A Anlagevermögen</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0	0	0
II. Sachanlagen	12	134	134	0
III. Finanzanlagen	0	0	0	0
	<b>12</b>	<b>134</b>	<b>134</b>	<b>0</b>
<b>B Umlaufvermögen</b>				
I. Vorräte				
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.718	14.320	8.789	-5.531
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	433	2.217	1.651	-566
	<b>4.151</b>	<b>16.537</b>	<b>10.440</b>	<b>-6.097</b>
<b>C Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>1</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>4.176</b>	<b>16.688</b>	<b>10.592</b>	<b>-6.096</b>

Tabelle 1: Aktiva der Bilanz zum 31.12.2024

Bilanz zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Ist 2024	Veränderung
<b>A Eigenkapital</b>				
I. gezeichnetes Kapital	55	55	55	0
II. Kapitalrücklage	2.218	3.594	5.078	1.484
III. Gewinnrücklagen	0	0		0
IV. Verlustvortrag	0	0		0
V. Bilanzgewinn / -verlust	-1.872	-2.412	-3.332	-920
	<b>401</b>	<b>1.237</b>	<b>1.801</b>	<b>564</b>
<b>Zur Durchführung der Kapitalerhöhung geleistete</b>				
<b>B Einlagen</b>			1	1
<b>C Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen</b>	0	0	0	0
<b>D Rückstellungen</b>	388	1.339	240	-1.099
<b>E Verbindlichkeiten</b>	3.387	14.112	8.550	-5.562
<b>F Rechnungsabgrenzungsposten</b>	0	0	0	0
<b>Summe Passiva</b>	<b>4.176</b>	<b>16.688</b>	<b>10.592</b>	<b>-6.096</b>

Tabelle 2: Passiva der Bilanz zum 31.12.2024

Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft hat sich im Berichtsjahr nicht verändert und betrug 55 TEUR. In die Kapitalrücklage wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 1.484 TEUR eingestellt; diese betrug 5.078 TEUR zum 31. Dezember 2024. Daraus resultiert eine Eigenkapitalquote von 17,0 % (Vorjahr: 7,4 %).

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 14.065 TEUR (Vorjahr) auf 7.063 TEUR (davon gegen Gesellschafter 6.832 TEUR) korrespondiert zu den gesunkenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Gewinn- und Verlustrechnung zum 31.12.	Ist 2022	Ist 2023	Plan 2024	Ist 2024
1 Umsatzerlöse	93.039	142.154	3.825	124.942
2 Bestandsveränderung				
3 sonstige betriebliche Erträge	12	42		24
4 Materialaufwand	-90.228	-141.189	-3.266	-123.867
5 Personalaufwand	-899	-993	-1.826	-1.233
6 Abschreibungen	-9	-18	0	-46
7 sonstiger betrieblicher Aufwand	-2.539	-536	-217	-740
8 Erträge aus Wertpapieren des Finanzanlagevermögens				
9 sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	
10 Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	
<b>11 Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-624</b>	<b>-540</b>	<b>-1.484</b>	<b>-920</b>
12 Steuern vom Einkommen und Ertrag	0	0		
13 sonstige Steuern	0	0		
<b>14 Jahresüberschuss/-fehlbetrag</b>	<b>-624</b>	<b>-540</b>	<b>-1.484</b>	<b>-920</b>
15 Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-1.248	-1.872		-2.412
<b>16 Bilanzverlust</b>	<b>-1.872</b>	<b>-2.412</b>	<b>-1.484</b>	<b>-3.332</b>

Tabelle 3: Übersicht der Gewinn- und Verlustrechnung

Aufgrund der Veränderung in den Vertriebskanälen (weg vom klassischen Vertrieb, hin zum Online-Vertrieb) kommt es trotz der absoluten Einnahmensteigerung zu einem deutlichen Rückgang in den Provisionserlösen. Hierdurch sinken die Umsatzerlöse um rund 12 % auf 124.942 TEUR (Vorjahr: 142.154 TEUR). Im gleichen Maße sind auch die Aufwendungen für Provisionen und bezogene Leistungen gesunken (123.867 TEUR; Vorjahr: 141.189 TEUR). Die Personalaufwendungen haben sich aufgrund des Personalaufbaus auf 1.233 TEUR (Vorjahr: 933 TEUR) erhöht.

Für das Geschäftsjahr 2024 ergibt sich ein Jahresfehlbetrag von 920 TEUR (Vorjahr: 540 TEUR).

Die Entwicklungen um das Deutschlandticket werden Auswirkungen auf die Tätigkeitsfelder der DTVG haben, da sich zwangsläufig Veränderungen in den Bereichen Einnahmenaufteilung, Vertriebsprovision und Tarifgestaltung ergeben werden.

Unabhängig von der weiteren Entwicklung des Deutschlandtickets besteht für die DTVG kurz- bis mittelfristig kein grundsätzliches Risiko. Das Kerngeschäft – die verbund- und landesübergreifenden Tarife – wird auch bei großer Wanderung der Nachfrage in das Deutschlandticket weiter existent bleiben.

Bezogen auf die DTVG kann es gegenüber den Vorjahren zu einer Veränderung im Bereich der Einnahmenaufteilung kommen, da die Stufe 2 der EAV nach dem „Leipziger Modell“ in 2025 operativ umgesetzt werden soll. Somit würden die hohen Einnahmen der SPNV-Unternehmen weiterhin nach dem Deutschlandtarif erbracht; die Einnahmen sollen allerdings direkt über die D-TIX GmbH & Co.KG verteilt werden. Die Kosten der Gesellschaft werden sich hierdurch nicht signifikant verändern, da nahezu alle operativen Aufgaben weiterhin erbracht werden müssen.

Als Tätigkeitsfeld der DTVG werden in 2025 wie bereits in den Vorjahren neben den klassischen Leistungen im Bereich Tarif- und Abrechnungsdienstleistungen erbracht. Weiterhin Leistungen für die D-TIX GmbH & Co. KG, die allerdings sukzessive reduziert werden. Für das Geschäftsjahr 2025 wird ein Jahresergebnis auf vergleichbarem Niveau zum Jahr 2024 erwartet.

Die Höhe der Inanspruchnahme der eingezahlten Beträge in die Kapitalrücklage hängt im Wesentlichen von der Umsetzung verschiedener für 2025 geplanter Projekte ab.

#### **f) Entlastung Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat ist im Jahr 2024 zu zwölf Sitzungen zusammengekommen, Niederschriften wurden dazu angefertigt. Der Aufsichtsrat setzte sich im Jahr 2024 wie folgt zusammen:

Name	Anmerkung
Benderoth, Ines	1. Vorsitzende
Büttner, Jörg	
Kühnhausen, Tilo	
Niebuhr, Anja	2. Vorsitzende
Orth, Katharina	3. Vorsitzende
Rottmann, Simon	
Strubberg, Jörg	
Winter, Martin	
Wittmann, Klaus	

### g) Nachwahl eines Aufsichtsratsmitgliedes

Frau Kathrina Orth legte ihr Aufsichtsratsmandat zum 31. Oktober 2025 nieder. Wegen der paritätischen Besetzung (AT, DB und nicht-bundeseigene Bahnen [NE]) des Aufsichtsrates stand das Vorschlagsrecht der DB Regio zu. Die DB Regio schlug für die verbleibende Amtszeit bis September 2026 Frau Saskia Heller vor, die von der Gesellschafterversammlung am 1. Dezember 2025 gewählt wurde.

### h) Nachwahl Vorsitzender der Gesellschafterversammlung

Herr Thomas Prechtel hat sein Amt als Vorsitzender der Gesellschafterversammlung zum 15. Oktober 2025 niedergelegt. Die Gesellschaftergruppen AT, DB und NE stellen aufgrund der paritätischen Besetzung jeweils einen Vorsitzenden. Die AT nominierten Herrn Peter Panitz (Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt) für den Vorsitz in der Gesellschafterversammlung. Herr Peter Panitz wurde am 18. September 2025 von der 21. Gesellschafterversammlung als 1. Vorsitzender der Gesellschafterversammlung mit einer Amtszeit vom 15. Oktober 2025 bis zum Abschluss der Gesellschafterversammlung, die über die Feststellung des Jahresabschlusses für das Jahr 2025 beschließt, gewählt.

### i) Wirtschaftsplan mit Stellen- und Einzahlungsplan 2026

Für 2026 wurde von einem konservativen Planungsszenario ausgegangen. Die durch das Deutschlandticket verursachten Strukturänderungen in der Tätigkeit der DTVG können nicht mit ausreichender Sicherheit prognostiziert werden, weshalb diese nur bedingt berücksichtigt werden.

Planungsszenario (Ausschnitt aus offiziellem Wirtschaftsplan der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2026):

- Der D-TARIF wird in seiner bisherigen Form weitergeführt. Das Vertragswerk bleibt im Kern unverändert.
- Aus dem sogenannten Restsortiment des D-TARIF und der Kooperation mit Fernverkehrsanbietern werden durch die Eisenbahnen insgesamt 0,73 Mrd. Euro eingenommen. Hinzu kommen rund 1,88 Mrd. Einnahmen aus dem D-Ticket, welche jedoch aller Voraussicht nach, nicht erlöswirksam im DTV aufgeteilt werden.
- Es wird von einer Änderung der Finanzierungsgrundsätze in der 20. Gesellschafterversammlung ausgegangen, wodurch sich das Abrechnungsprozedere der Kosten für die Gesellschafterdienstleistung ändert.
- Die Gesellschaft übernimmt zusätzlich zu den bereits etablierten Dienstleistungen rund um den D-TARIF den Betrieb (und die damit verbundenen Aufgaben) des UIC-Sicherheitsportals. Hieraus ergeben sich Änderungen in der Aufwands- und Ertragsstruktur der DTVG. Ein signifikanter Ergebniseffekt wird hierdurch nicht erwartet.
- Eine Verlängerung der Ausleihe von Personal an die D-TIX GmbH ist für das Jahr 2026 nicht vorgesehen.

Der Stellenplan umfasst 18,5 Vollzeitpersonale und zwei Werkstudenten. Im Wirtschaftsplan 2026 sind 4,5 Vollzeitpersonale neu, davon werden 2,75 Vollzeitpersonale durch Eigenleistung statt Fremdleistung finanziert.

Der Erfolgsplan 2026 ff. wurde unter Anwendung folgender Prämissen erstellt:

- Mittelfristiger Erfolgsplan:
  - jährliche Kostensteigerungen für Lieferverträge: 2,5 %
  - jährliche Kostensteigerungen für übrige Positionen: 3 % - 4 %

Der Finanzierungsbedarf für das Jahr 2026, der durch die Gesellschafter zu tragen ist, beträgt 1.600.814 EUR und wird nach dem Stimmenanteil jedes Gesellschafter aufgeteilt.

Für 2026 ist ein Betrag von 16,01 EUR pro Stimme zu zahlen. Der ZVMS hält 354 Stimmen (5.667,54 EUR). Die Einzahlungen der Gesellschafter erhöhen die Kapitalrücklage.

Der vollständige Wirtschaftsplan 2026 ff. der Gesellschaft war Bestandteil der Beschlussvorlage ZVMS-20/25 zum Haushaltsplan des ZVMS.