

Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 aus Bundes- und Landesmitteln

Vom 17. Mai 2022

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf von Muster-Richtlinien für den Corona-Schadensausgleich basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, die im Jahr 2021 genutzt wurden. Ergänzend werden die Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in den Muster-Richtlinien adressiert. Diese Effekte sind nicht von den Corona-Schäden zu isolieren – der Ausgleich wird in die bestehenden Regelungen eingepasst.

Die Muster-Richtlinien wurden auf der Grundlage der im Koalitionsvertrag auf Bundesebene getroffenen Festlegung erstellt, dass auch die in 2022 entstehenden Schäden paritätisch zwischen Bund und Ländern aufgeteilt werden. Sie stehen daher unter dem Finanzierungsvorbehalt der Bereitstellung von Bundes- **und** Landesmitteln.

Die Schäden aus der Einführung des 9-Euro-Tickets trägt der Bund allein. Bund und Länder haben sich geeinigt, im Aktionszeitraum des 9-Euro-Tickets Juni bis August 2022 die Schäden aus der Einführung des 9-Euro-Tickets und der Corona-Pandemie mit der Nachweisführung rechnerisch zu trennen. Dabei addiert die Bewilligungsbehörde jedes Landes die Schäden aller Empfänger im Land jeweils für die Zeiträume Januar bis Mai und September bis Dezember, ermittelt einen durchschnittlichen Schaden je Monat für die beiden Zeiträume, berechnet durch Durchschnittsbildung den absoluten Pandemieschaden eines Monats im 9-Euro-Ticket Aktionszeitraum und rechnet diesen durchschnittlichen Monat auf den Zeitraum Juni bis August hoch. Die Differenz zwischen dem Gesamtschaden im 9-Euro-Ticket Aktionszeitraum und dem hochgerechneten Pandemieschaden in diesem Zeitraum ist der isolierte, allein vom Bund finanzierte Schaden aus der Einführung des 9-Euro-Tickets.

Für den Schadensausgleich für 2022 ist es erforderlich, die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden. Da die Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 auch im Hinblick auf den ÖPNV bestimmend war, wäre ein Bezug auf 2020 oder 2021 als Referenz nicht sachgerecht.

Bei den Muster-Richtlinien wurden über die Aktualisierung der Bezugszeiträume (2022 statt 2021), der Anpassung der Antragszeiträume und der Aktualisierung der beihilferechtlichen Grundlagen hinaus folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Weist der Empfänger nach, dass in seinem Gebiet oder dem jeweiligen Netz die Betriebsleistungen im Jahr 2022 im Verhältnis zum Jahr 2019 gestiegen oder zumindest unverändert sind, ist davon auszugehen, dass keine ersparten Aufwendungen vorliegen. In diesem Fall kann auch auf die Vorlage der Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters oder Rechnungsprüfungsamtes verzichtet werden, soweit nicht Fahrgeldausfälle aus Haustarifen im Antrag geltend gemacht werden.
2. In die Regelungen zum Schadensausgleich sind an den relevanten Stellen (insbesondere Nummern 4.5, 5.4.1.1, 5.4.1.2, 5.4.1.5) Anpassungen zum Schadensausgleich für das 9-Euro-Ticket vorgenommen.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Schadens, der ausgeglichen werden soll, sind einheitliche Definitionen der ausgleichsfähigen Schäden und

der zu berücksichtigenden Einsparungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür müssen auch in 2022 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungs-fähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs aus dem 9-Euro-Ticket einheitlicher Antragsfristen, die entgegen der bisherigen Festlegungen in den Muster-Richtlinien für 2022 obligatorisch sind.

Weiterhin ist bedingt durch die temporäre, bundesweit einheitliche Einführung des 9-Euro-Tickets der Nachweis der Mindereinnahmen getrennt für folgende Zeiträume vorzunehmen: Januar-Mai, Juni-August und September-Dezember. Es wird davon ausgegangen, dass die Einnahmen aus dem Verkauf des 9-Euro-Tickets unter den Erbringern der Verkehrsleistungen nach vor Ort sachgerechten Verfahren verteilt werden. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass die Empfänger und ihre Vertriebsdienstleister die Einnahmeeeinbußen der extern beauftragten Verkaufsstellen und Agenturneher im Rahmen der Möglichkeiten der Muster-Richtlinie ausgleichen.

Der Entwurf der Muster-Richtlinien ist entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Schadensausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

Im nachfolgenden Entwurf sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der beihilferechtlichen Rechtfertigung oder Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 in Land XXX (Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2022)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Monat 2022

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien, § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO), der Fünften Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Fünfte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vom 21. Dezember 2021) und der Regelung zur Gewährung von Unterstützung für ungedeckte Fixkosten im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz vom 21. Dezember 2021 Billigkeitsleistungen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2022 aufgrund der COVID-19-Pandemie und des in den Monaten Juni bis August 2022 eingeführten 9-Euro-Tickets

a) aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerter Nachfrage und/oder

b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO 1370 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (obligatorisch)

öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3.3 (fakultativ)

Zweckverbände oder Verbundorganisationen als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2, soweit sie im Bezirk des Zweckverbandes Verkehrsleistungen erbringen oder an die Verbundorganisation angeschlossen sind. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Zweckverbandsgebieten oder Verbänden und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Zweckverbandsgebiet oder Verbund zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2022 im jeweiligen Gebiet den Zweckverbänden bzw. Verbundorganisationen zuzuordnen.

3.4 (fakultativ)

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.2, soweit sie im Gebiet des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Aufgabenträgergebiet zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2022 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

4

Voraussetzungen

4.1 (obligatorisch)

Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden bewirken. Ausgleichsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 01.03.2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 01.03.2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

4.2 (obligatorisch)

Billigkeitsleistungen gemäß dieser Richtlinien an Eisenbahnen und Verkehrsunternehmen, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben, die durch Beschluss der Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, sind auszusetzen, bis das betreffende Verkehrsunternehmen den Gesamtbetrag der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe einschließlich der entsprechenden Rückforderungszinsen zurückgezahlt oder auf ein Sperrkonto überwiesen hat.

4.3 (obligatorisch wegen Kleinbeihilfenregelung Bund)

Eine Ausgleichsgewährung kann auch auf die Fünfte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Fünften Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 2 300 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Kleinbeihilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

4.4 (obligatorisch wegen Bundesregelung Fixkostenhilfe)

Alternativ zur Fünften Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 kann eine Ausgleichsgewährung auch auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß

Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Höchstbetrag von 12 000 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Fixkostenhilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

4.5 (obligatorisch)

Ein Verkehrsunternehmen kann auch isoliert für die Schäden durch die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets Billigkeitsleistungen begrenzt auf den Zeitraum Juni bis August erhalten. Voraussetzung ist, dass für das betreffende Netz des Verkehrsunternehmens kein Empfänger nach Nummer 3.1 Billigkeitsleistungen nach dieser Richtlinie erhält. Der Ausgleich wird nur für Schäden nach den Nummern 5.4.2.2, 5.4.2.3 und 5.4.2.5 gewährt. Die Beantragung des isolierten Schadensausgleichs für die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets ist Verkehrsunternehmen vorbehalten.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO

5.2 (obligatorisch)

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.

5.3 (fakultativ)

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1

Empfänger nach Nummer 3.1:

5.4.1.1

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2022 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2022 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2022 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2022 der jeweiligen Verbundorganisation. Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2022 geltenden Preisen zu multiplizieren. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 3 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket geht nicht in die Berechnung der durchschnittlichen prozentualen Tarifierhöhung ein. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus ohne Rechtsverpflichtung vorgenommenen Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen vor dem 01.06.2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 Prozent der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des

Jahres 2019 nicht übersteigt. Die Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets dürfen berücksichtigt werden. Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 01.06.2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

5.4.1.2

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifierpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 Sätze 3, 4 und 8 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2022 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2022) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

5.4.1.3

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 01.06.2020 erlassenen allgemeinen Vorschriften der Empfänger an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2022 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringeren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten Januar bis Dezember 2019 zurückzuführen sind.

5.4.1.4

Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 01.01.2022 bis 31.12.2022, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.7 als Ausgleich an die Unternehmen rechnerisch ergäbe. Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Artikel 5 Absatz 5 VO 1370 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 GWB, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB, Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der VO 1370, soweit sie nach dem 01.03.2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.

5.4.1.5

Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets. Dabei wird pauschal für jedes ausgegebene Ticket, erstattete Ticket und preismäßig reduzierte Ticket eine Aufwandspauschale gewährt. Die Aufwandspauschale beträgt für im personenbedienten Verkauf erworbene Tickets sowie Abonnements und Großkundenverträge mit Einzelabwicklung 1,55 Euro. Für über digitale Kanäle, den Fahrerverkauf, den Automatenverkauf und den Verkauf durch Zugbegleiter erworbene 9-Euro-Tickets beträgt die Aufwandspauschale 0,60 Euro. 9-Euro-Tickets, deren Ausgabe und Abwicklung durch Dritte erfolgt (insbesondere Semestertickets, Jobtickets, Sozialtickets) beträgt die Aufwandspauschale 0,30 Euro. Für den gesamten Aktionszeitraum gültige und zu 9-Euro Tickets umgewandelte Dauerfahrausweise gelten als 3 Tickets im Sinne

dieser Regelung. Weiterhin kann der Empfänger Ausgaben für die Endkundenkommunikation zum temporären 9-Euro-Ticket geltend machen. Erstattungsfähig sind an Dritte geleistete nachgewiesene Ausgaben in Höhe von bis zu 0,10 Euro je 9-Euro-Ticket. Von der pauschalen Erstattung sind die über den von der Deutschland Mobil 2030 GmbH eingerichteten Vertrieb verkauften 9-Euro-Tickets ausgenommen.

Für im Verbund ausgegebene 9-Euro-Tickets werden die Pauschalbeträge für Vertrieb und Kommunikation durch die Verbundorganisation im Rahmen der Einnahmeverteilung zugewiesen. Weiterhin können Empfänger an die Deutschland Mobil 2030 GmbH geleistete Ausgaben für die Beteiligung an einer bundesweit koordinierten und branchenweit getragenen Bereitstellung eines Kampagnen- und Vertriebsbaukastens zum 9-Euro-Ticket geltend machen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

5.4.1.6

Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im Gebiet oder Netz des Empfängers im Jahr 2022 in Wagen- bzw. Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 ermittelten Schäden in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten und 9 Euro-Ticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an Verkehrs- und Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 5.4.2.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Nummer 5.4.2.4),
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.1.7

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.5 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.6 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.1.

5.4.2 obligatorisch

Empfänger nach Nummer 3.2:

5.4.2.1

Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2022 oder alternativ auf der Basis des Referenzzeitraums im Jahr 2019 für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen jeweils einschließlich Sanktionen sowie Boni und Mali aus Anreizregelungen. Bei der Berechnung können die Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Referenzzeitraum 2019, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

5.4.2.2

Die entsprechend Nummer 5.4.1.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das

wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 erhalten. Nummer 5.4.1.1 Satz 8 kann entsprechend angewendet werden. Für den Nachweis isolierter Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets berechnet der Empfänger für den Zeitraum Juni bis August die Differenz der Fahrgeldeinnahmen entsprechend Nummer 5.4.1.1. Mit der endgültigen Festsetzung reduziert die Bewilligungsbehörde die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte. Dabei addiert die Bewilligungsbehörde die Schäden des Empfängers jeweils für die Zeiträume Januar bis Mai und September bis Dezember, ermittelt einen durchschnittlichen Schaden je Monat für die beiden Zeiträume, berechnet durch Durchschnittsbildung den absoluten Pandemieschaden eines Monats im 9 Euro-Ticket Aktionszeitraum und rechnet diesen durchschnittlichen Monat auf den Zeitraum Juni bis August hoch. Der Anteil des absoluten Pandemieschadens dieser Empfänger an der Summe aller Schäden des Empfängers im Zeitraum Juni bis August ist auch der prozentuale Reduzierungsbetrag zur Ermittlung der isolierten Effekte aus der Anerkennung des 9-Euro-Tickets.

5.4.2.3

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX im Schadenszeitraum Januar bis Juni 2022 ist entsprechend Nummer 5.4.1.2 zu verfahren. Für den Nachweis isolierter Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets berechnet der Empfänger für den Zeitraum Juni bis August die Schäden entsprechend Nummer 5.4.1.2. Im Rahmen der Schlussabrechnung reduziert die Bewilligungsbehörde mit der endgültigen Festsetzung die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte in Analogie zu dem in Nummer 5.4.2.2 beschriebenen Verfahren.

5.4.2.4

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Die Schäden sind in Bezug auf allgemeine Vorschriften der Aufgabenträger jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

5.4.2.5

Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets und zur Endkundenkommunikation. Die Erstattungshöhe berechnet sich nach Nummer 5.4.1.5.

5.4.2.6

Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im der Schadensberechnung zugrundeliegenden Netz im Jahr 2022 in Wagen- bzw. Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 ermittelten Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten und 9-Euro-Ticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- Im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Vergütungsleistungen an Subunternehmen aufgrund geringerer Verkehrsleistungen, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Subunternehmens auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,

- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.2.7

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.2.6 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.2.

5.4.2.8

Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Nummer 4.4 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach 5.4.2.7 errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach 5.4.2.7 errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. In den übrigen Fällen ist der nach Nummer 5.4.2.7 errechnete Schaden ausgleichsfähig.

6 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

6.2

Die Empfänger sind zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2024 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein. Dem Nachweis sind Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen des Jahres 2019 und die Einnahmeaufteilung des Jahres 2022 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Die Bestätigungen der Verbundorganisationen schließen auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach 5.4.1.5 bzw. 5.4.2.5 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein. Für Schäden gemäß Nummer 5.4.2.1 sind Bestätigungen der betreffenden Aufgabenträger über die Höhe des Schadens beizufügen. Bei einer auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützten Antragstellung ist den Antragsunterlagen zusätzlich eine von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer bescheinigte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfen nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen. Dabei sind die Schäden und Einsparungen auf die Teilabschnitte Januar bis Mai, Juni bis August und September bis Dezember des Jahres 2022 aufzuteilen. Alle im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets erfolgten Erstattungen oder Gutschriften für bereits zum Regeltarif erworbene Fahrausweise sind unabhängig vom tatsächlichen Abwicklungszeitpunkt dem Abschnitt Juni bis August zuzuordnen. Gleiches gilt für die Mehraufwendungen nach den Nummern 5.4.1.5 und 5.4.2.5.

Die Bescheinigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers oder Rechnungsprüfungsamtes kann entfallen, wenn der Empfänger den Nachweis erbringt, dass die Betriebsleistungen in Wagen- bzw. Zugkilometern des Jahres 2022 für das Gebiet des Empfängers nach Nummer 3.1 oder für das vom Empfänger nach Nummer 3.2 betriebene Netz mindestens dem Umfang des Jahres 2019 entspricht. Die Pflicht zur Vorlage des Testats eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 im Haustarif bzw. nach BBDB entfällt dadurch

nicht. Dieses Testat schließt auch die nach Verkaufskanälen aufgliederten und nach 5.4.1.5 bzw. 5.4.2.5 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein.

6.4

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Empfängern nach Nummer 3.2 zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. In der Regel sind die von Empfängern nach Nummer 3.1 zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

6.5

Die Empfänger nach Nummer 3.2 sind zu verpflichten, bis zum 31.10.2023 der Bewilligungsbehörde sämtliche in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014, Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1388/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2014 geforderten Informationen zu übermitteln.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2022 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Für den Ausgleich des Schadens nach Nummer 5.4.2.1 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 5.4.1.1 bzw. 5.4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Ländern und können die Schäden oder vermiedenen bzw. ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in einem Land zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Land erbrachten Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2022 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

Sammelanträgen von Empfängern gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 sind die Anträge der Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 beizufügen.

Fakultativ: „Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.“

7.2 (fakultativ)

Der Empfänger kann einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für die Monate Januar bis August 2022 stellen.

7.3 (fakultativ)

Bewilligungsbehörde ist die Landesbehörde, in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.2 im SPNV ist jeweils die Landesbehörde, in deren Bezirk der Aufgabenträger seinen Sitz hat, in dessen Bezirk der Empfänger die Leistung erbringt. Hat ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 keinen Sitz im Land, ist außer in den Fällen des Satzes 2 die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Empfängers im Jahr 2022 im Land erbracht wird.

Empfänger gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.4 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

Inkrafttreten/Außerkrafttreten Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2024 außer Kraft.