

Richtlinie

über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 in Niedersachsen

(Richtlinie Billigkeitsleistungen 9-Euro-Ticket ÖPNV 2022)

Erl. d. MW v. 1. 6. 2022 — 30250-2209 —

— VORIS 93200 —

1. Zweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinie, § 53 der LHO sowie den VV zu § 9 NNVG Billigkeitsleistungen.

1.2 Mit der Richtlinie wird das auf Bundesebene in § 8 Regionalisierungsgesetz verankerte Vorhaben des 9-Euro-Tickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel werden die bestehenden Instrumente des ÖPNV-Rettungsschirms genutzt.

1.3 Ziel der Billigkeitsleistung ist es, die finanziellen Nachteile auszugleichen, die bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch die Einführung und Umsetzung des 9-Euro-Tickets entstehen. Mit dem 9-Euro-Ticket sollen die Bürgerinnen und Bürger von den hohen Energie- und Lebenshaltungskosten entlastet werden, die vor dem Hintergrund des völkerrechtswidrigen Angriffs Russlands auf die Ukraine, der ohnehin angespannte Lage auf den Energiemärkten und der Kostenentwicklung bei Strom, Lebensmitteln, Heizung und Mobilität stark gestiegen sind. Daneben setzt die Maßnahme einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Energieeinsparung.

1.4 Ein Rechtsanspruch der Antragstellerin oder des Antragstellers auf Gewährung der Billigkeitsleistung besteht nicht. Die Billigkeitsleistung wird als freiwillige Leistung ohne

Rechtsanspruch gewährt. Die Bewilligungsstelle entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben aufgrund des in den Monaten Juni bis August 2022 eingeführten 9-Euro-Tickets nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

3. Empfängerinnen oder Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1. Empfänger sind

die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, d.h.

- die Region Hannover für den SPNV und den ÖPNV in ihrem Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a NNVG),
- der Regionalverband Großraum Braunschweig für den SPNV und den ÖPNV in seinem Verbandsbereich (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b NNVG),
- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) für den SPNV im Übrigen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 8 Satz 1 NNVG),
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG) und
- Zweckverbände zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG für den in Niedersachsen liegenden Teil ihres Verbandsgebietes.

3.2 Die Empfänger nach Nummer 3.1 können Schäden nach Nummer 2 von Aufgabenträgern, denen sie die Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 3 und 4 NNVG übertragen haben, gegenüber der Bewilligungsbehörde geltend machen. Die Billigkeitsleistungen sind weiterzuleiten.

Gleiches gilt für Schäden öffentlicher und privater Verkehrsunternehmen, soweit sie in der Zuständigkeit eines Empfängers nach Nummer 3.1 oder in der eines ihrer Aufgabenträger kraft Übertragung als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV

oder im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Die Geltendmachung und Weiterleitung nach Satz 2 hat grundsätzlich zwischen den Aufgabenträgern und Unternehmen zu erfolgen, die die Ausgleichs- und Abrechnungsbeziehung im ÖPNV-Rettungsschirm nach § 9 NNVG und den dazugehörigen VV übernehmen.

4. Voraussetzungen

4.1 Die Weiterleitung von Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen darf nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften oder die Zuwendungsbescheide oder die Zuwendungsverträge 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 1.3.2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 1.3.2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

4.2 Die Anforderungen und Tarifbestimmungen für das 9-Euro-Ticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche abgestimmt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des 9-Euro-Tickets zu gewährleisten, muss das in Niedersachsen angebotene Ticket personengebunden für ein Entgelt von 9 Euro pro Monat die Nutzung des ÖPNV ermöglichen, bundesweit bei allen an der Aktion teilnehmenden Verkehrsunternehmen gültig sein und für Neu- und Bestandskunden gelten. Die weiteren Anforderungen an das Ticket sind der als **Anlage** beigefügten VDV-Handreichung zur Umsetzung des 9-Euro-Tickets zu entnehmen, auf deren Einführung sich die Länder durch Beschluss geeinigt haben.

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

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

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

5.3 Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung oder eines Zuschusses gewährt.

5.4 Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1 Für die Feststellung der Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets für den Zeitraum Juni bis August ist die Differenz der Fahrgeldeinnahmen aus dem Aktionszeitraum zum Referenzzeitraum in 2019 zu bilden. Das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket geht dabei nicht in die Berechnung der durchschnittlichen prozentualen Tarifierung ein. Im Übrigen gelten die Regelungen zur Schadensermittlung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm nach § 9 NNVG und den dazugehörigen VV entsprechend. Im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms getroffene Vereinbarungen zur Abrechnung grenzüberschreitender Verkehre können für das 9-Euro-Ticket fortgelten.

5.4.2 Für den Nachweis isolierter Schäden aus der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX wegen der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets werden für den Zeitraum Juni bis August die Schäden entsprechend Nummer 5.4.1 berechnet.

5.4.3 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 Dauerausweise 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 Vertriebsbustickets zum 9-Euro-Ticket geltend machen. Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

6. Sonstige Förderbestimmungen

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

6.2 Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Antragsteller sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben im Verfahren um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

6.4 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Letztempfängern 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. Die Billigkeitsleistungen werden daher vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend dem tatsächlichen Schaden und vorhandenen Mitteln bewilligt und in Abschlägen und ggf. einer Schlussüberweisung ausgezahlt. Eine Bewilligung und Auszahlung setzt die Übermittlung von Mittelanforderungen voraus.

7. Anweisungen zum Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, in 30159 Hannover. In eigener Aufgabenträgerfunktion ist Bewilligungsbehörde der LNVG das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

7.2 Anträge von den Empfängern nach Nummer 3.1. sind vor dem Beginn des bundesweiten Aktionszeitraums zu stellen.

7.3 Die Schäden und die zweckentsprechende Verwendung der Mittel sind der Bewilligungsbehörde gegenüber nachzuweisen. Die Bewilligungsbehörde macht Vorgaben zu Form, Inhalt und Übermittlung des Verwendungsnachweises und kann die Bescheinigung von Angaben durch Dritte (Wirtschaftsprüfer, Steuerberater und Rechnungsprüfungsämter)

verlangen. Der Nachweis über Schäden und Mittelverwendung ist spätestens am 31.12.2023 zu übermitteln.

7.4 Die Einnahmedifferenzen nach Nummer 5.4.1 und Erstattungsausfälle nach Nr. 5.4.2 sind von der Bewilligungsbehörde um die Pandemieeffekte zu reduzieren. Dazu sind die pandemiebedingten Schäden der Empfänger jeweils für die Zeiträume Januar bis Mai und September bis Dezember zu addieren. Daraus ist ein durchschnittlicher Schaden je Monat für die beiden Zeiträume zu ermitteln. Durch Durchschnittsbildung ist der absolute Pandemieschaden eines Monats im 9-Euro-Ticket Aktionszeitraum festzustellen. Der errechnete Wert dieses durchschnittlichen Monats ist auf den Zeitraum Juni bis August hochzurechnen. Die Differenz zwischen dem Gesamtschaden im 9-Euro-Ticket-Aktionszeitraum und dem hochgerechneten Pandemieschaden in diesem Zeitraum ist der isolierte Schaden aus der Einführung des 9-Euro-Tickets.

7.5 Die Weiterleitung an Letztempfänger nach Nummer 3.2. kann im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, allgemeinen Vorschriften, Zuwendungsbescheiden oder Zuwendungsverträgen erfolgen. In den Weiterleitungsbeziehungen ist sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Letztempfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.6 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2024 außer Kraft.

An die

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An

die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen

die Region Hannover

den Regionalverband Großraum Braunschweig

den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) — Landesgruppe Niedersachsen/Bremen —
den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Anlage

VDV-Handreichung zur Umsetzung des 9-Euro-Tickets

ENTWURF