

Richtlinie des Ministeriums für Verkehr über die Gewährung von Billigkeitsleistungen nach § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Land Baden-Württemberg im Jahr 2021 (Richtlinie Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021)

Runderlass des Ministeriums für Verkehr
vom 08. Oktober 2021

1. Ziel der Billigkeitsleistung/ 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 gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien, § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) und der Vierten Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Vierte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Februar 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 Energie vom 12. Februar 2021 Billigkeitsleistungen.

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

2. Zweck der Billigkeitsleistung

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Baden-Württemberg, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2021 aufgrund der COVID-19-Pandemie

- 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) (Verordnung (EG) 1370/2007) 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 Verordnung (EG) 1370/2007 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg,

3.2

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

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 Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2021 im jeweiligen Gebiet den Zweckverbänden bzw. Verbundorganisationen zuzuordnen.

3.4

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Baden-Württemberg 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 2021 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

4. Voraussetzungen für die Gewährung der Billigkeitsleistungen

4.1

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

Billigkeitsleistungen gemäß dieser Richtlinie 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

Eine Ausgleichsgewährung kann auf die Vierte 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 Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 1 800 000 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

Alternativ zur Vierten 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 10 000 000 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.

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 anteiligen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.

5.3

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

5.4

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)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2021 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2021 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 und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2021 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2021 der jeweiligen Verbundorganisation.

Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 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 2021 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 Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend.

Liegt die tatsächliche durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung des Verbundtarifes oder jeweiligen Haustarifes und Preisstufe im Verhältnis des Referenzzeitraumes des Jahres 2021 zum Referenzzeitraum des Jahres 2020 unter 1 Prozent, darf zur Berechnung des Preises des Referenzzeitraums im Jahr 2021 der Preis von Fahrausweisen der jeweiligen Kartenart und Preisstufe des Referenzzeitraumes des Jahres 2020 um 1 Prozent erhöht werden; dies gilt nicht für Kartenarten, deren Preis im Referenzzeitraum des Jahres 2021 gegenüber dem jeweiligen Referenzzeitraum des Jahres 2020 abgesenkt wurde. Entsprechend darf in den Fällen verfahren werden, in denen sich keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen lassen oder es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote handelt.

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 Kundinnen und 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. Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kundinnen und 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 Tarifanpassungen gemäß Nummer 5.4.1.1 Sätze 3 und 4 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund

der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2021 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2021) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenteilung 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 2021 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 01.01.2021 bis 31.12.2021, 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 Verordnung (EG) 1370/2007 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 Verordnung (EG) 1370/2007, 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

Von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 ermittelten Schäden sind 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 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 (zum Beispiel 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 5.4.1.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.1.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.1.

5.4.2

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 2021 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 Dezember 2021 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 Dezember 2021 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 erhalten.

5.4.2.3

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX im Schadenszeitraum Januar bis Dezember 2021 ist entsprechend Nummer 5.4.1.2 zu verfahren.

5.4.2.4

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 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

Von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 ermittelten Schäden im Schadenszeitraum Januar bis Dezember 2021 sind 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 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 (zum Beispiel 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 5.4.2.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.2.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.2.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.2.

5.4.2.7

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 5.4.2.6 errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach 5.4.2.6 errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. In den übrigen Fällen ist der nach Nummer 5.4.2.6 errechnete Schaden ausgleichsfähig.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile - auch im Rahmen des Antrags nach Nummer 7.3 - 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 31.03.2023 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichleistungen mit ein. Dem Nachweis sind Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen des Jahres 2019 und die Einnahmearteilung des Jahres 2021 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. 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 testierte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfen nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen.

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 Prozentsatz 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, kann eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorgenommen werden.

6.5

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31.10.2022 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.

6.6

Analog § 91 Absatz 1 Satz 2 LHO gilt das Prüfungsrecht des Rechnungshofes, was auch das Prüfungsrecht beim Letztempfänger umfasst.

7. Verfahren

7.1

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. November 2021 zu stellen. Er hat die Berechnung beziehungsweise 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 beziehungsweise 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 beziehungsweise ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in einem Land zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Land erbrachten Nutzwagen- beziehungsweise Zug-Kilometer des Jahres 2021 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

7.2

Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg.

Die Anträge sind für alle Antragsteller gesammelt über die Verbundorganisationen zu stellen. Verbundorganisationen in diesem Sinne sind die Träger der Verbundtarife im Land Baden-Württemberg, des BW-Tarifs sowie des Tarifs nach den Beförderungsbedingungen der DB. Gehört der Antragsteller mehreren Verbundorganisationen an, sind mehrere Anträge zu stellen. Es ist durch den Antragsteller sicher zu stellen, dass die Schäden nicht mehrfach geltend gemacht werden. Die Verbundorganisation definieren die Fristen zur Vorlage der Anträge bei der Verbundorganisation. Der Antragsteller Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV macht seine Schäden direkt bei der Bewilligungsbehörde geltend.

Die Verbundorganisationen 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.

Für die Weitergabe der Billigkeitsleistungen gilt analog Nr. 12 der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) und ist zu beachten.

Die Verbundorganisationen bündeln und plausibilisieren die Prognosen der entstandenen Schäden der Antragsteller. Die Verbundorganisationen prognostizieren darüber hinaus die entgangenen Fahrgeldeinnahmen des Antragstellers in dem entsprechenden Verbundraum. Der Antragsteller hat diese Prognose zu übernehmen.

Es sind die, dieser Richtlinie beigefügten Antragsformulare getrennt nach Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu verwenden. Die entsprechenden Hinweise zur Schadensprognose sind zu berücksichtigen.

Die Empfänger erhalten einen Abschlag in Höhe von bis zu 95 % der Anteilfinanzierung nach 5.2. Die Auszahlung erfolgt über die Verbundorganisationen.

Im Zuge der Schlussabrechnung wird ein Schlussbescheid erteilt. Basis dafür bilden die tatsächlich entstandenen Schäden nach Nummer 6.3 abzüglich eines evtl. notwendigen Abschlags aufgrund ggf. nicht ausreichend zur Verfügung stehender Ausgleichsmittel. Durch

diesen Schlussbescheid kann die Summe sowohl in Teilen zurückgefordert als auch nachträglich aufgestockt werden. Insofern ist der zum 30. November 2021 beantragte Schadensausgleich nicht maßgeblich für die letztendlich gewährte Auszahlungssumme.

Im Rahmen der Schlussrechnung nach der Vorlage der Nachweise nach Nummer 6.3 zu tatsächlich entstandenen Schäden werden ggf. notwendige Nachzahlungen oder Rückzahlungen ebenfalls über die Verbundorganisation abgewickelt.

Für die Abwicklung der Rückzahlungen gilt § 44 LHO mit den Verwaltungsvorschriften hierzu analog.

Unternehmen, die am 31.12.2019 bereits in Schwierigkeiten gem. Art. 2 Abs. 18 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung waren, können keine Billigkeitsleistungen erhalten.

7.3 Ist entfallen

7.4

Der Antrag nach 7.2 ist auf elektronischem Weg (E-Mail-Adresse), per Fax oder in Papierform beim Ministerium für Verkehr einzureichen. Dabei sind Angaben über alle erhaltenen Kleinbeihilfen auf Grundlage der „Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ zu machen. Die Abgabe eines Förderantrags begründet keinen Rechtsanspruch auf einen Zuschuss.

Erforderliche Unterlagen sind dem Antrag vollständig beizulegen. Dies sind: Das vom Antragsteller zu zeichnende Antragsformular, der Sammelantrag der Verbundorganisation, die gezeichneten Vollmachten sowie der ausgefüllte Anhang 1 zu Anlage 3.

Der Antrag kann bereits vor Erlass der Richtlinie gestellt werden.

Die Erstellung des Bewilligungsbescheids und die Auszahlung der Billigkeitsleistung erfolgt durch das Ministerium für Verkehr.

8. Aufbewahrungs- und Veröffentlichungspflichten

Alle Unterlagen über gewährte Kleinbeihilfen nach der Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020, die die Einhaltung der Voraussetzungen der Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 belegen, sind vom Empfänger der Billigkeitsleistung 10 Jahre ab der Gewährung der Beihilfe aufzubewahren und auf Verlangen innerhalb angemessener Frist herauszugeben.

Gemäß den geltenden europarechtlichen Vorschriften müssen bestimmte Informationen (insbesondere Name des Empfängers und Höhe der Billigkeitsleistung) über diese Billigkeitsleistung veröffentlicht werden (siehe § 4 Abs. 4 der Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020). Die Empfänger können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit bzw. Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

9. Inkrafttreten/Außerkräfttreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 31. Dezember 2023 außer Kraft.