



Bayerisches Ministerialblatt

BayMBl. 2022 Nr. 503

7. September 2022

97-B

Richtlinien über die Gewährung von Leistungen zum Ausgleich von im Jahr 2022 entstandenen Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 und dem temporär eingeführten 9-Euro-Ticket im Freistaat Bayern (Richtlinien Billigkeitsleistungen ÖPNV Bayern 2022)

Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 12. August 2022, Az. 52-3501-8-1

¹Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe

- des Art. 53 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) sowie der allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften,
- 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 Energie vom 21. Dezember 2021 (BAz AT 31.12.2021 B1),
- 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 21. Dezember 2021 (BAz AT 31.12.2021 B2) und
- dieser Richtlinien

finanzielle Hilfen für Unternehmen und Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs, denen infolge der durch das Corona-Virus SARS-CoV-2 ausgelösten COVID-19-Pandemie und der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets (§ 8 Regionalisierungsgesetz) finanzielle Nachteile entstanden sind. ²Die Finanzhilfe erfolgt ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1. Zweck der Finanzhilfen

¹Die weltweite Ausbreitung des Corona-Virus SARS-CoV-2 hat massiv auch Deutschland und Bayern erfasst und zu einer wirtschaftlich bedrohlichen Ausnahmesituation geführt. ²In nahezu allen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind die Unternehmen und Aufgabenträger von massiven Rückgängen der Fahrgastnachfrage und Tarifeinnahmen betroffen, die für zahlreiche Unternehmen existenzgefährdend geworden sind. ³Mit den im Rahmen dieses Programms ausgereichten Finanzmitteln soll den infolge der COVID-19-Pandemie wirtschaftlich betroffenen Unternehmen und Aufgabenträgern eine finanzielle Unterstützung gewährt werden, insbesondere um die wirtschaftliche Existenz der betroffenen Unternehmen sowie die Aufrechterhaltung und den Ausbau des ÖPNV zu sichern. ⁴Zudem sollen mittels dieses Programms die finanziellen Nachteile ausgeglichen werden, die bei den Unternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV durch die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 entstanden sind.

2. Antragsberechtigte und Begünstigte

Antragsberechtigte und Begünstigte sind:

2.1 Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV

Antragsberechtigt und für den Empfang der Leistung berechtigt sind Aufgabenträger des ÖPNV, insbesondere die kommunalen Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV nach Art. 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) sowie die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) in ihrer Funktion gemäß Art. 16 BayÖPNVG.

2.2 Verkehrsunternehmen

¹Antragsberechtigt und für den Empfang der Leistung berechtigt sind Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder als Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im allgemeinen ÖPNV gemäß § 8 Abs. 1 und/oder 2 des PBefG beziehungsweise im SPNV erbringen. ²Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

2.3 Zweckverbände und/oder Verbundorganisationen als Sammelantragsteller

¹Zweckverbände oder Verbundorganisationen sind als Sammelantragsteller für die Leistungsempfänger gemäß den Nummern 2.1 und 2.2 „als Stellvertreter“ antragsberechtigt, soweit die Leistungsempfänger im Bezirk des Zweckverbandes Verkehrsleistungen erbringen oder an die Verbundorganisation angeschlossen sind. ²Verbundorganisationen im Sinne dieser Richtlinien sind auch Verkehrsgemeinschaften.

2.4 Aufgabenträger als Sammelantragsteller

¹Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV im Sinne der Art. 8 und 9 BayÖPNVG sind als Sammelantragsteller, sowie für die Leistungsempfänger gemäß Nummer 2.2 „als Stellvertreter“ antragsberechtigt, soweit sie im Gebiet des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen. ²Erbringt ein Leistungsempfänger gemäß Nummer 2.2 Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und können die Schäden beziehungsweise die vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung eines Aufgabenträgergebiets zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- beziehungsweise Zug-Kilometer des Jahres 2022 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

3. Voraussetzungen

3.1 Schadenseintritt

¹Die Leistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2022 aufgrund der COVID-19-Pandemie und des in den Monaten Juni bis August 2022 geltenden 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. Dezember 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 Art. 3 Abs. 3 der VO 1370 gedeckt werden können und denen damit ein wirtschaftlicher Schaden entstanden ist. ²Ausgleichsfähig sind nur Schäden im Rahmen von Leistungen, die im ÖPNV entsprechend Art. 1 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG erbracht werden.

3.2 Kein anderweitiger Ausgleich der Schäden

¹Leistungen gemäß dieser Richtlinien 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. ²Ausgleichsfähig sind Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich oder ein Antrag nach diesen Richtlinien durch einen anderen Antragsteller gestellt beziehungsweise gewährt worden ist.

³Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 1. März 2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (zum Beispiel Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 1. März 2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

3.3 Kein Ausschluss des Empfängers

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

3.4 Kleinbeihilfenregelung Bund

¹Eine Ausgleichsgewährung kann auf die Fünfte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden, wenn die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 4.3 sowie weiterer Beihilfen nach der Fünften Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 2 300 000 Euro nicht übersteigt. ²Das betreffende Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Kleinbeihilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es erhalten hat, so dass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

3.5 Bundesregelung Fixkostenhilfe

¹Alternativ zur Fünften Geänderten Bundesrahmenregelung Kleinbeihilfen 2020 kann eine Ausgleichsgewährung auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützt werden. ²Es 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 Gesamtnennbetrag von 12 000 000 Euro nicht übersteigen. ³Das betreffende Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Kleinbeihilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es erhalten hat, so dass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

4. Art und Umfang, Höhe der Finanzhilfe

4.1 Leistungsart

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung nach Art. 53 BayHO.

4.2 Anteiliger Ausgleich

Es erfolgt ein Ausgleich der Schäden in Höhe von bis zu 100 Prozent.

4.3 Ausgleichsfähige Schäden

¹Ausgleichsfähig sind nur Schäden, die im Zeitraum von Januar 2022 bis einschließlich Dezember 2022 entstanden sind. ²Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

4.3.1 Schäden für die Leistungsempfänger nach Nummer 2.1: Aufgabenträger

¹Die ausgleichsfähigen Schäden bestehen aus

- tariflichen Mindereinnahmen,
- Mindereinnahmen aus dem Ausgleich nach §§ 228 ff. des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX),

- weiteren Schäden,
- Minderung des Ausgleichs nach § 45a des PBefG,
- Maßnahmen zum Schadensausgleich, unter anderem Notvergaben
- und erhöhten Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse beim 9-Euro-Ticket sowie Ausgaben für die Endkundenkommunikation beim 9-Euro-Ticket

abzüglich der anzurechnenden Einsparungen. ²Nicht ausgleichsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen und entgangene Gewinne.

4.3.1.1 Tarifliche Mindereinnahmen

¹Die pandemiebedingten tariflichen Mindereinnahmen sind Bestandteil des ausgleichsfähigen Schadens, soweit die Empfänger gemäß der zur Erbringung der Verkehrsleistung bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge das wirtschaftliche Risiko tragen. ²Zur Ermittlung der pandemiebedingten tariflichen Mindereinnahmen ist für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Tarife in Verkehrsgemeinschaften, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarife, Beförderungsbedingungen DB (BBDB), Deutschlandtarif (DT)) die Differenz zwischen den unter Berücksichtigung der jeweils erfolgten Tarifmaßnahme auf das Jahr 2022 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 (Solleinnahmen 2022) und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2022 (Ist-Einnahmen) zu berechnen. ³Bei der Anpassung der Tarifeinnahmen des Jahres 2019 um die erfolgten Tarifmaßnahmen sind auch etwaige Änderungen in der Tarifstruktur oder die Einführung neuer Tarifangebote zu berücksichtigen und etwaige hierfür erhaltene Ausgleichsleistungen transparent darzustellen. ⁴Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer) bei Verbundtarifen, Tarifen in Verkehrsgemeinschaften, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2022 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels der jeweiligen Verbundorganisation für das Jahr 2022. ⁵Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften beziehungsweise dem Verbund/den Verkehrsgemeinschaften 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 Vergleichszeitraum des Jahres 2022 geltenden Preise zu multiplizieren. ⁶Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 5 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend. ⁷Das temporär eingeführte 9-Euro-Ticket geht nicht in die Berechnung der durchschnittlichen prozentualen Tarifanpassung ein. ⁸Die Verbundorganisation hat den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. ⁹Berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus ohne Rechtsverpflichtung vorgenommenen Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden, insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattung vor dem 1. Juni 2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 Prozent der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt. ¹⁰Die Mindereinnahmen im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets dürfen berücksichtigt werden. ¹¹Die Mindereinnahmen, die durch ohne die Pandemie vereinnahmte zusätzliche Tariferlöse aufgrund von wesentlichen Leistungsausweitungen nach Art. 1 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG entstehen, dürfen in besonders nachzuweisenden Einzelfällen berücksichtigt werden. ¹²Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden, insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattung nach dem 1. Juni 2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

4.3.1.2 Mindereinnahmen aus dem Ausgleich nach §§ 228 ff. SGB IX

¹Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) sind die um die Tarifanpassungen gemäß Nummer 4.3.1.1 Sätze 4 und 5 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 beziehungsweise die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2022 zu

ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsatzes nach § 231 Abs. 4 und 5 SGB IX (2019 für hochgerechnete und 2022 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2022) zu berechnen.

²Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer) bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation. ³Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

4.3.1.3 Weitere Schäden

¹In entsprechender Weise zu Nummer 4.3.1.1 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. ²Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 1. Juni 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 ist. ³Diese Schäden sind entsprechend zu begründen und nachzuweisen.

4.3.1.4 Minderung des Ausgleichs nach § 45a PBefG

¹Die Schäden aus den Minderungen der Ausgleichsleistungen für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG sind ausgleichsfähig, soweit die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG dem Antragsteller gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zufließen. ²Der Schaden ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Ausgleich, der sich bei der Verteilung der Solleinnahmen 2022 der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr und der sich daraus ergebenden Stückzahlen ergeben hätte und dem tatsächlichen Ausgleich nach § 45a PBefG für das Jahr 2022.

4.3.1.5 Maßnahmen zum Schadensausgleich, unter anderem Notvergaben

¹Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus erhöhten Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2022, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. ²Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 4.3.2.1 bis 4.3.2.8 als Ausgleich an die Unternehmen für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 rechnerisch ergäbe. ³Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der VO 1370, soweit sie nach dem 1. März 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. ⁴Dies kann in besonders nachzuweisenden Einzelfällen auch Ausgleichsleistungen für entfallene Deckungsbeiträge durch ohne die Pandemie vereinnahmte zusätzliche Tariferlöse aufgrund von wesentlichen Leistungsausweitungen bei Verkehren nach Art. 1 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG beinhalten. ⁵Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 3.2 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.

4.3.1.6 Erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse sowie Ausgaben für die Endkundenkommunikation beim 9-Euro-Ticket

¹Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets. ²Dabei wird für jedes ausgegebene Ticket, erstattete Ticket und preismäßig reduzierte Ticket eine Aufwandspauschale gewährt. ³Die Aufwandspauschale beträgt für im personenbedienten Verkauf erworbene Tickets sowie Abonnements und Großkundenverträge mit Einzelabwicklung 1,55 Euro. ⁴Für über digitale Kanäle, den Fahrerverkauf, den Automatenverkauf und den Verkauf durch Zugbegleiter

erworbene 9-Euro-Tickets beträgt die Aufwandspauschale 0,60 Euro. ⁵Bei 9-Euro-Tickets, deren Ausgabe und Abwicklung durch Dritte erfolgt (insbesondere Semestertickets, Jobtickets, Sozialtickets), beträgt die Aufwandspauschale 0,30 Euro. ⁶Für den gesamten Aktionszeitraum gültige und zu 9-Euro-Tickets umgewandelte Dauerfahrausweise gelten als drei Tickets im Sinne dieser Regelung. ⁷Weiterhin kann der Empfänger Ausgaben für die Endkundenkommunikation zum temporären 9-Euro-Ticket geltend machen. ⁸Erstattungsfähig sind an Dritte geleistete nachgewiesene Ausgaben in Höhe von bis zu 0,10 Euro je 9-Euro-Ticket. ⁹Von der pauschalen Erstattung sind die über den von der Deutschland Mobil 2030 GmbH eingerichteten Vertrieb verkauften 9-Euro-Tickets ausgenommen. ¹⁰Für im Verbund ausgegebene 9-Euro-Tickets werden die Pauschalbeträge für Vertrieb und Kommunikation durch die Verbundorganisation im Rahmen der Einnahmeaufteilung zugewiesen. ¹¹Weiterhin 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. ¹²Nicht erstattungsfähig sind erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen.

4.3.1.7 Anzurechnende Einsparungen

¹Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im Gebiet oder Netz des Empfängers im Jahr 2022 in Wagen- beziehungsweise Zugkilometern mindestens dem Umfang des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 4.3.1.1 bis 4.3.1.6 ermittelten Schäden in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. ²Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten und durch das 9-Euro-Ticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- in direktem Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an Verkehrs- und Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 4.3.2.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Nummer 4.3.2.4),
- eingesparte Personalkosten (zum Beispiel durch Kurzarbeitergeld),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 4.3.1.1 bis 4.3.1.6 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

4.3.2 Schäden für die Empfänger nach Nummer 2.2: Verkehrsunternehmen

¹Die ausgleichsfähigen Schäden bestehen aus

- Mindereinnahmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen,
- tariflichen Mindereinnahmen,
- Mindereinnahmen aus dem Ausgleich nach §§ 228 ff. SGB IX,
- weiteren Schäden,
- Minderung des Ausgleichs nach § 45a PBefG und
- erhöhten Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse beim 9-Euro-Ticket sowie Ausgaben für die Endkundenkommunikation beim 9-Euro-Ticket

abzüglich der anzurechnenden Einsparungen. ²Nicht ausgleichsfähig sind entgangene Gewinne.

4.3.2.1 Mindereinnahmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

¹Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2022 oder auf Basis des Referenzzeitraums im Jahr 2019 für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen im Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen. ²Vorbehaltlich entsprechender beihilferechtlicher Rechtfertigung können über den Schadenszeitraum von Januar bis Juni 2022 hinaus finanzielle Nachteile ausgeglichen werden, die bei den Unternehmen und Aufgabenträgern des ÖPNV durch die Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juli bis August 2022 entstanden sind. ³Zu den ergänzenden Dienstleistungen gehören insbesondere die Zugbegleitung oder die Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum. ⁴Bei der Differenzbetrachtung sind Sanktionen sowie Boni und Mali aus Anreizregelungen zu berücksichtigen. ⁵Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019, wie zum Beispiel Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, können bei der Berechnung berücksichtigt werden. ⁶Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 2.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

4.3.2.2 Tarifliche Mindereinnahmen

¹Die entsprechend Nummer 4.3.1.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den in Nummer 4.3.2.1 genannten Schadenszeitraum berücksichtigungsfähig, soweit die Empfänger selbst erlösverantwortlich sind oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 3.2 Satz 3 enthalten. ²Nummer 4.3.1.1 Satz 10 kann entsprechend angewendet werden. ³Für 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 4.3.1.1. ⁴Mit der endgültigen Festsetzung reduziert die Bewilligungsbehörde die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte. ⁵Dabei addiert die Bewilligungsbehörde die Schäden des Empfängers jeweils für die Zeiträume Januar bis Mai 2022 und September bis Dezember 2022, 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 2022 hoch. ⁶Der Anteil des absoluten Pandemieschadens dieser Empfänger an der Summe aller Schäden des Empfängers im Zeitraum Juni bis August 2022 ist auch der prozentuale Reduzierungsbetrag zur Ermittlung der isolierten Effekte aus der Anerkennung des 9-Euro-Tickets.

4.3.2.3 Mindereinnahmen aus dem Ausgleich nach §§ 228 ff. SGB IX

¹Bei Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX für den in Nummer 4.3.2.1 genannten Schadenszeitraum ist entsprechend Nummer 4.3.1.2 zu verfahren. ²Für den Nachweis isolierter Schäden aus der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets berechnet der Empfänger für den Zeitraum Juni bis August 2022 die Schäden entsprechend Nummer 4.3.1.2. ³Im Rahmen der Schlussabrechnung reduziert die Bewilligungsbehörde mit der endgültigen Festsetzung die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte in Analogie zu dem in Nummer 4.3.2.2 beschriebenen Verfahren.

4.3.2.4 Weitere Schäden

¹In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden für den Schadenszeitraum von Januar bis August 2022 aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. ²Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 2.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

4.3.2.5 Minderung des Ausgleichs nach § 45a PBefG

¹Die Schäden aus den Minderungen der Ausgleichsleistungen für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG für den in Nummer 4.3.2.1 genannten Schadenszeitraum sind ausgleichsfähig, soweit die Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG nicht gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen dem jeweiligen Aufgabenträger zufließen. ²Der Schaden ergibt sich

aus der Differenz zwischen dem Ausgleich, der sich bei der Verteilung der Solleinnahmen der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr und der sich daraus ergebenden Stückzahlen ergeben hätte und dem tatsächlichen Ausgleich nach § 45a PBefG für den in Nummer 4.3.2.1 genannten Schadenszeitraum.

4.3.2.6 Erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse sowie Ausgaben für die Endkundenkommunikation beim 9-Euro-Ticket

¹Erstattungsfähig sind darüber hinaus erhöhte Ausgaben für die Anpassung der Vertriebsprozesse zur Ausgabe des temporär eingeführten 9-Euro-Tickets und zur Endkundenkommunikation. ²Die Erstattungshöhe berechnet sich nach Nummer 4.3.1.6.

4.3.2.7 Anzurechnende Einsparungen

¹Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im Gebiet oder Netz des Empfängers im Jahr 2022 in Wagen- beziehungsweise Zugkilometern mindestens dem Umfang des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Nummern 4.3.2.1 bis 4.3.2.6 ermittelten Schäden für den in Nummer 4.3.2.1 genannten Schadenszeitraum in direktem ursächlichen Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. ²Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten und durch das 9-Euro-Ticket bedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- in direktem 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),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 4.3.2.1 bis 4.3.2.6 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

4.3.2.8 Bundesregelung Fixkostenhilfe

¹Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Nummer 3.5 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach Nummer 4.3.2 errechneten Schaden gegenüberzustellen.

²Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach Nummer 4.3.2 errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. ³In den übrigen Fällen ist der nach Nummer 4.3.2 errechnete Schaden ausgleichsfähig.

4.4 Länderübergreifende Verkehre

¹Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 2.2 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 Wagen- beziehungsweise Zug-Kilometer des Jahres 2022 den Ländern zuzuordnen. ²Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

5. Sonstige Bestimmungen

5.1 Überkompensationsverbot

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

5.2 Hinweis auf Subventionserheblichkeit

¹Die Empfänger sind zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. ²Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

5.3 Nachweis des Schadens

¹Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2024 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 4.3 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen. ²Dies schließt eine Mitteilung der regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein. ³Dem Nachweis sind folgende Bestätigungen und/oder Testate beizulegen:

- Bestätigung der Verbundgesellschaft/Verkehrsgemeinschaft und Testat über die Aufteilung der Einnahmen im Verkehrs- und Tarifverbund für die Jahre 2019 und 2022 sowie des auf das Verkehrsunternehmen/den Aufgabenträger entfallenden Anteils. Dieses Testat schließt auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach Nummer 4.3.1.6 beziehungsweise Nummer 4.3.2.6 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein. Soweit der gemäß Nummer 4.3.1.6 beziehungsweise Nummer 4.3.2.6 geltend gemachte Schaden jeweils unter 100 000 Euro liegt, entfällt das Testaterfordernis in Bezug auf die entsprechenden Stückzahlen des 9-Euro-Tickets.
- Beschlüsse der Gesellschafterversammlung oder Ähnliches zur Feststellung der Aufteilung im jeweiligen Verbund/der jeweiligen Verkehrsgemeinschaft.
- Bestätigung des Steuerberaters/Wirtschaftsprüfers zu den Tarifeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB/DT. Diese Bestätigung schließt auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach Nummer 4.3.1.6 beziehungsweise Nummer 4.3.2.6 ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein. Soweit der gemäß Nummer 4.3.1.6 beziehungsweise Nummer 4.3.2.6 geltend gemachte Schaden jeweils unter 100 000 Euro liegt, entfällt das Bestätigungserfordernis in Bezug auf die entsprechenden Stückzahlen des 9-Euro-Tickets.
- Bei kommunalen Aufgabenträgern ersetzt der Rechnungsprüfer die Bestätigung des Steuerberaters/Wirtschaftsprüfers.
- Nach dem Vorliegen ist die vom Finanzamt/von der Rechnungsprüfungsstelle geprüfte Jahresabschlussrechnung vorzulegen, aus der sich die Einnahmen ergeben.
- Bestätigung der Deutschland Mobil 2030 GmbH über geleistete Ausgaben für die Beteiligung an einer bundesweit koordinierten und branchenweit getragenen Bereitstellung eines Kampagnen- und Vertriebsbaukastens zum 9-Euro-Ticket.
- Bescheid/Schreiben des Zentrums Bayern Familie und Soziales (ZBFS) oder des Bundesverwaltungsamtes zum unternehmensindividuellen Ausgleichssatz nach § 231 Abs. 4 und 5 SGB IX, falls ein solcher geltend gemacht wird.
- Bestätigung des (kommunalen) Aufgabenträgers zu dem in seinem Geltungsbereich gefahrenen Fahrplänen einschließlich der sich daraus ergebenden Fahrplankilometer für pandemiebedingte Fahrplanänderungen.

- Bestätigung des jeweiligen (kommunalen) Aufgabenträgers zu den geleisteten Ausgleichsleistungen, deren Höhe und Kürzungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und allgemeinen Vorschriften.
- Vom Steuerberater/Wirtschaftsprüfer/Rechnungsprüfer bestätigte Aufstellung über andere pandemiebedingt erhaltene Hilfen (zum Beispiel Corona-Soforthilfen, Überbrückungshilfen etc.).
- Bei Unternehmen: Bestätigung des Steuerberaters/Testat eines Wirtschaftsprüfers, dass der Anhang der VO 1370 (Überkompensationskontrolle) eingehalten wird.
- Bei einer auf die Bundesregelung Fixkosten 2020 gestützten Antragstellung ist den Antragsunterlagen zusätzlich eine von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer testierte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfe nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen.

⁴Weitere Einzelheiten der Nachweisführung können im Bewilligungsbescheid festgesetzt werden. ⁵Die Schäden und Einsparungen sind auf die Teilabschnitte Januar bis Mai, Juni bis August und September bis Dezember des Jahres 2022 aufzuteilen. ⁶Alle 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. ⁷Gleiches gilt für die Mehraufwendungen nach den Nummern 4.3.1.6 und 4.3.2.6. ⁸Zur rechnerischen Abgrenzung der pandemiebedingten Schäden und der aus der Einführung des 9-Euro-Tickets entstehenden finanziellen Nachteile durch die Bewilligungsbehörden gilt Nummer 4.3.2.2 Sätze 4 bis 6. ⁹Die Bescheinigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers oder Rechnungsprüfungsamtes kann entfallen, wenn der Empfänger den Nachweis erbringt, dass die Betriebsleistungen in Wagen- beziehungsweise Zugkilometern des Jahres 2022 für das Gebiet des Empfängers nach Nummer 2.1 oder für das vom Empfänger nach Nummer 2.2 betriebene Netz mindestens dem Umfang des Jahres 2019 entspricht. ¹⁰Die Pflicht zur Vorlage des Testats eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2022 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB/DT entfällt dadurch nicht. ¹¹Dies gilt ebenfalls für die Bestätigung des Steuerberaters/das Testat eines Wirtschaftsprüfers, dass der Anhang der VO 1370 (Überkompensationskontrolle) eingehalten wird. ¹¹Die Bewilligungsbehörden haben die vorgelegten Testate und Bestätigungen auf Vollständigkeit zu überprüfen und anhand dieser die Voraussetzungen und Höhe des Schadens festzulegen. ¹²Zudem ist eine stichprobenartig ausgewählte Zahl von Fällen vertieft zu prüfen. ¹³Der nach Nummern 4.3.1.4 und 4.3.2.5 geltend gemachte Schaden zum Ausgleich nach § 45a PBefG ist von den Bewilligungsbehörden aufgrund der eigenen Ausgleichberechnungen zu prüfen. ¹⁴Die Bewilligungsstelle kann weitere Unterlagen nachfordern.

5.4 Erstattungspflicht, Rückforderung bei Überzahlung

¹Finanzhilfen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzuerstatten. ²Der Empfänger der Leistung ist verpflichtet, die gewährte Finanzhilfe zurückzuerstatten, wenn die Gewährung der Finanzhilfe auf falschen oder unvollständigen Angaben bei der Antragstellung beruht. ³Der Antragsteller ist verpflichtet, Änderungen bezüglich der Voraussetzungen und wesentlichen Punkte bei der Berechnung des Schadens unverzüglich der Bewilligungsstelle mitzuteilen. ⁴Der Antragsteller ist verpflichtet, an der Sachverhaltsermittlung mitzuwirken. ⁵Kommt der Antragsteller seiner Mitwirkungspflicht nicht nach, kann die Leistung im Ganzen zurückgefordert werden. ⁶Die zurückgeforderten Beträge sind bei Leistungen an Empfänger nach Nummer 2.2 dieser Richtlinien vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. ⁷Zurückgeforderte Beträge von Leistungen an Empfänger nach Nummer 2.1 dieser Richtlinien sind in der Regel nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. ⁸Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten Schaden übersteigt, kann eine Anpassung der gewährten Finanzhilfe vorgenommen werden.

5.5 Veröffentlichung der Beihilfe

Die Leistungsempfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. Oktober 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 zwecks Veröffentlichung auf einer Beihilfenwebsite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission zu übermitteln.

6. Bewilligungsbehörde

¹Bewilligungsbehörde für die Unternehmen des SPNV und die BEG ist das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr. ²Bewilligungsbehörde für die übrigen Antragsteller nach Nummer 2.1 und die Unternehmen des allgemeinen ÖPNV ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat. ³Hat ein Leistungsempfänger gemäß Nummer 2.2 keinen Sitz im Freistaat, ist die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in Nutzwagen- beziehungsweise Zug-Kilometern des Leistungsempfängers im Jahr 2021 im Land erbracht wird. ⁴Antragsteller gemäß den Nummern 2.3 und 2.4 haben die Leistungen an die Leistungsempfänger nach Nummern 2.1 und 2.2 entsprechend dem Verhältnis des entstandenen Schadens und den Vorgaben im jeweiligen Bewilligungsbescheid zu verteilen und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. ⁵Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein. ⁶In Zweifelsfällen entscheidet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr über die Zuständigkeit.

7. Verfahren

¹Anträge auf Gewährung der Leistung sind spätestens bis zum 30. September 2022 an die zuständige Bewilligungsbehörde zu richten. ²Im Einzelfall können verspätete Anträge zugelassen werden. ³Die Antragstellung muss die notwendigen Unterlagen und Nachweise beinhalten. ⁴Dem Antrag sind begründende Unterlagen beizufügen. ⁵Diese umfassen insbesondere:

- Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 4.3.1.1 beziehungsweise Nummer 4.3.2.2.
- Prognose zu den Schäden und Tarifeinnahmen des Jahres 2019 und 2022 im Haustarif beziehungsweise nach BBDB/DT.
- Prognose der Deutschland Mobil 2030 GmbH über geleistete Ausgaben für die Beteiligung an einer bundesweit koordinierten und branchenweit getragenen Bereitstellung eines Kampagnen- und Vertriebsbaukastens zum 9-Euro-Ticket.
- (letztvorliegender/s) Bescheid/Schreiben des Zentrums Bayern Familie und Soziales (ZBFS) oder des Bundesverwaltungsamtes zum unternehmensindividuellen Ausgleichssatz nach § 231 Abs. 4 und 5 SGB IX, falls ein solcher geltend gemacht wird.
- Wenn möglich: Bestätigung des kommunalen Aufgabenträgers zu den in seinem Geltungsbereich gefahrenen Fahrplänen einschließlich der sich daraus ergebenden Fahrplankilometer für pandemiebedingte Fahrplanänderungen.
- Wenn möglich: Bestätigung des jeweiligen kommunalen Aufgabenträgers zu den geleisteten Ausgleichsleistungen, deren Höhe und Kürzungen im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und allgemeinen Vorschriften.
- Aufstellung über andere erhaltene pandemiebedingte Hilfen.
- Aufstellung und monatliches Volumen der pandemiebedingten Notvergaben des kommunalen Aufgabenträgers entsprechend dem Formblatt.

⁶Die Finanzhilfen werden unmittelbar nach Antragsprüfung an die Berechtigten ausgezahlt.

⁷Sammelanträgen von Empfängern gemäß den Nummern 2.3 und 2.4 sind die Anträge der Empfänger gemäß den Nummern 2.1 und 2.2 beizufügen. ⁸Für den Schienenpersonennahverkehr kann mit dem Aufgabenträger ein hiervon abweichendes Verfahren vereinbart werden. ⁹Hierüber sind die Antragsberechtigten transparent und

diskriminierungsfrei zu informieren. ¹⁰Die prognostizierten Schäden und Einsparungen sind entsprechend Nummer 5.3 Sätze 5 bis 7 auf die Teilabschnitte Januar bis Mai, Juni bis August und September bis Dezember des Jahres 2022 aufzuteilen. ¹¹Zur rechnerischen Abgrenzung der pandemiebedingten Schäden und der aus der Einführung des 9-Euro-Tickets entstehenden finanziellen Nachteile durch die Bewilligungsbehörden gilt Nummer 4.3.2.2 Sätze 4 bis 6.

8. Europäisches Beihilferecht

Die Bewilligung erfolgt insbesondere im Rahmen der Fünften Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 21. Dezember 2021, der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 21. Dezember 2021 und der VO 1370.

9. Auskunftspflichten, Prüfung

¹Der Bayerische Kommunale Prüfungsverband und die Staatlichen Rechnungsprüfungsstellen sind berechtigt, bei den Empfängern Prüfungen durchzuführen. ²Dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, der Bewilligungsbehörde sowie von ihnen beauftragten Stellen sind von den Empfängern auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen, Einsicht in Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten. ³Ebenso hat die Europäische Kommission das Recht, Finanzhilfen auf Grundlage dieser Richtlinien zu überprüfen und die Herausgabe aller dafür notwendigen Unterlagen zu verlangen. ⁴Daher müssen alle für die Finanzhilfe relevanten Unterlagen 10 Jahre lang ab der Gewährung aufbewahrt werden. ⁵Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, Prüfungen im Sinne des Art. 91 BayHO durchzuführen. ⁶Prüfrechte hat darüber hinaus der Bundesrechnungshof im Sinne der §§ 91 und 100 der Bundeshaushaltsordnung (BHO).

10. Datenschutzerklärung

¹Es wird darauf hingewiesen, dass die sich aus den Antragsunterlagen und der Finanzhilfen ergebenden Daten durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, die Bewilligungsstellen, die Beauftragten sowie gegebenenfalls die Europäische Kommission und/oder die mit der Evaluierung beauftragten Institute verarbeitet werden. ²Verantwortlich für die Verarbeitung der personenbezogenen Daten ist die gemäß Nummer 7 zuständige Bewilligungsstelle.

11. Berichtswesen

¹Die Bewilligungsbehörden haben dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr über die jeweiligen Schäden und deren Aufteilung auf Anforderung zu berichten. ²Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr unterrichtet die entsprechenden Gremien des Landtags in geeigneter Form.

12. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 12. August 2022 in Kraft und mit Ablauf des 30. Juni 2024 außer Kraft.

Dr. Thomas Gruber
Ministerialdirektor

Impressum

Herausgeber:

Bayerische Staatskanzlei, Franz-Josef-Strauß-Ring 1, 80539 München

Postanschrift: Postfach 220011, 80535 München

Telefon: +49 (0)89 2165-0, E-Mail: direkt@bayern.de

Technische Umsetzung:

Bayerische Staatsbibliothek, Ludwigstraße 16, 80539 München

Druck:

Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech, Hindenburgring 12, 86899 Landsberg am Lech

Telefon: +49 (0)8191 126-725, Telefax: +49 (0)8191 126-855, E-Mail: druckerei.ll@jv.bayern.de

ISSN 2627-3411

Erscheinungshinweis / Bezugsbedingungen:

Das Bayerische Ministerialblatt (BayMBl.) erscheint nach Bedarf, regelmäßiger Tag der Veröffentlichung ist Mittwoch. Es wird im Internet auf der Verkündungsplattform Bayern www.verkuendung.bayern.de veröffentlicht. Das dort eingestellte elektronische PDF/A-Dokument ist die amtlich verkündete Fassung. Die Verkündungsplattform Bayern ist für jedermann kostenfrei verfügbar.

Ein Ausdruck der verkündeten Amtsblätter kann bei der Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech gegen Entgelt bestellt werden. Nähere Angaben zu den Bezugsbedingungen können der Verkündungsplattform Bayern entnommen werden.