

**Richtlinie
des Sächsischen Staatsministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
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
im Freistaat Sachsen
(RL Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2022)
Vom 21. Juli 2022**

I.

Zweck der Billigkeitsleistungen, Rechtsgrundlagen

1. 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 Richtlinie,
 - § 53 der **Sächsischen Haushaltsordnung** in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2001 (SächsGVBl. S. 153), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Mai 2021 (SächsGVBl. S. 578) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
 - 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 2021Billigkeitsleistungen.
2. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

II.

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV im Freistaat Sachsen, 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

1. 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
2. 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.

III.

Empfänger der Billigkeitsleistungen

Empfänger sind

1. Aufgabenträger und Zusammenschlüsse nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 des **Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen** vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
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 beziehungsweise im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

IV. Voraussetzungen

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 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.
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.
3. 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 Ziffer V Nummer 3 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. 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 Ziffer V Nummer 3 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.
5. Ein Verkehrsunternehmen kann auch isoliert für die Schäden durch die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets Billigkeitsleistungen begrenzt auf den Zeitraum Juni bis August 2022 erhalten. Voraussetzung ist, dass für das betreffende Netz des Verkehrsunternehmens kein Empfänger nach Ziffer III Nummer 1 Billigkeitsleistungen nach dieser Richtlinie erhält. Der Ausgleich wird nur für Schäden nach den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb, Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc und Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee gewährt. Die Beantragung des isolierten Schadensausgleichs für die temporäre Anwendung des 9-Euro-Tickets ist Verkehrsunternehmen vorbehalten.

V. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistungen

1. Bei der Leistung handelt es sich um Billigkeitsleistungen gemäß § 53 der **Sächsischen Haushaltsordnung**.
2. Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen anteiligen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.
3. Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:
 - a) Empfänger nach Ziffer III Nummer 1:

- aa) 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. Entsprechend dem bisherigen Verständnis wird klarstellend darauf hingewiesen, dass bei der Ermittlung der Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2022 hochgerechneten und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2022 auch etwaige Änderungen in der Tarifstruktur sowie die Einführung neuer Tarifangebote zu berücksichtigen und insbesondere auch etwaige hierfür erwartete Ausgleichsleistungen (zum, Beispiel für das Bildungsticket) transparent darzustellen sind.

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 beziehungsweise 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 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. 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 1. Juni 2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

- bb) Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 24. Juni 2022 (BGBl. I S. 959) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Sätze 3, 4 und 8 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 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 Einnahmeverteilung 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.
- cc) 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 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 sind.

- dd) Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe gg 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 des [Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen](#) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1750, 3245), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 20. Mai 2022 (BGBl. I S. 730) geändert worden ist, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 [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. Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Ziffer IV Nummer 1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.
- ee) 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 Einnahmeaufteilung 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.
- ff) Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im Gebiet oder Netz des Empfängers im Jahr 2022 in Wagen- beziehungsweise Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee 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 (Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd),
 - 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 Ziffern V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee berechneten Schäden,
 - weitere Ersparnisse.
- gg) Die Summe der gemäß den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V. Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Ziffer V. Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Ziffer III Nummer 1.
- b) Empfänger nach Ziffer III Nummer 2:
- aa) 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 zum Beispiel Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Ziffer III Nummer 1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.
- bb) Die entsprechend Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa 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 Ziffer IV Nummer 1 Satz 3 erhalten. Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa 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 Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa. 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.
- cc) Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem **Neunten Buch Sozialgesetzbuch** im Schadenszeitraum Januar bis Juni 2022 ist entsprechend Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb 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 Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb. Im Rahmen der Schlussabrechnung reduziert die Bewilligungsbehörde mit der endgültigen Festsetzung die berechnete Differenz um die Pandemieeffekte in Analogie zu dem in Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb beschriebenen Verfahren.
- dd) 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 Ziffer III Nummer 1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

- ee) 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 Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee.
- ff) Wird nicht nachgewiesen, dass die Betriebsleistungen im der Schadensberechnung zugrundeliegenden Netz im Jahr 2022 in Wagen- beziehungsweise Zugkilometern mindestens dem Umfang der des Jahres 2019 entsprechen, sind von den nach den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee 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 (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 Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee berechneten Schäden,
 - weitere Ersparnisse.
- gg) Die Summe der gemäß den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa bis Ziffern V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ff ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Ziffer III Nummer 2.
- hh) Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Ziffer IV Nummer 4 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe gg errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe gg errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. In den übrigen Fällen ist der nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe gg errechnete Schaden ausgleichsfähig.

VI.

Sonstige Bestimmungen

1. Es ist sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.
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.
3. Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2024 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Ziffer V Nummer 3 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 beziehungsweise nach BBDB beizufügen. Die Bestätigungen der Verbundorganisationen schließen auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee beziehungsweise Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein. Für Schäden gemäß Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa 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 Ziffern V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee und Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee.

Die Bescheinigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers oder Rechnungsprüfungsamtes kann entfallen, wenn der Empfänger den Nachweis erbringt, dass die Betriebsleistungen in Wagenbeziehungsweise Zugkilometern des Jahres 2022 für das Gebiet des Empfängers nach Ziffer III Nummer 1 oder für das vom Empfänger nach Ziffer III Nummer 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 beziehungsweise nach BBDB entfällt dadurch nicht. Dieses Testat schließt auch die nach Verkaufskanälen aufgegliederten und nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe ee beziehungsweise Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe ee ansatzfähigen Stückzahlen des 9-Euro-Tickets ein.

4. Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Empfängern nach Ziffer III Nummer 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 Ziffer III Nummer 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.
5. Die Empfänger nach Ziffer III Nummer 2 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 zu übermitteln.

VII. Verfahren

1. Die Empfänger melden alle ausgleichsfähigen Schäden an. Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistungen ist bis zum 30. September 2022 mit einem vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr bereitgestellten Formular zu stellen. Er hat die Berechnung beziehungsweise Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Ziffer V Nummer 3 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

Für den Ausgleich des Schadens nach Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Ziffern V Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa beziehungsweise Ziffer V Nummer 3 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Erbringt ein Empfänger gemäß Ziffer III Nummer 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 Wagenbeziehungsweise Zug-Kilometer des Jahres 2022 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

2. Der Empfänger kann bis 15. August 2022 einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung stellen. Dem Antrag auf vorläufigen Ausgleich sind aussagekräftige Prognosen über die Schäden beizufügen. Dabei kann auf die Vorjahreszahlen Bezug genommen

werden.

3. Bewilligungsbehörde ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.
4. Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

**VIII.
Inkrafttreten/Außerkräftreten**

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2024 außer Kraft.

Dresden, den 21. Juli 2022

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Martin Dulig