

**Verwaltungsvorschriften**  
**zu § 9 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz**  
**(VV zu § 9 NNVG)**

**RdErl. d. MW v. 25. 9. 2020 — 44.1-43.51.26 —**

**— VORIS 93200 —**

**1. Vorbemerkung**

Infolge der Ausbreitung des Corona-Virus (SARS-CoV-2) sind von der Bundesregierung und der LReg umfangreiche Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie getroffen worden. Die dadurch erfolgten Einschränkungen des öffentlichen Lebens haben auch erhebliche Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach sich gezogen. Als wichtiger Teil der Daseinsvorsorge zur Gewährleistung ausreichender öffentlicher Mobilitätsangebote für die Bevölkerung haben die Verkehrsunternehmen auch während der Pandemie weiterhin Verkehrsleistungen in erheblichem Umfang erbracht. Ohne diese Mobilitätsangebote hätten andere versorgungsrelevante Bereiche nicht aufrechterhalten werden können. Durch die teilweise massiven Fahrgastrückgänge bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung der Verkehrsleistungen haben sowohl die Verkehrsunternehmen wie auch die für die Sicherstellung und Finanzierung von SPNV und ÖPNV verantwortlichen Aufgabenträger erhebliche finanzielle Schäden erlitten, z. T. in existenzbedrohender Höhe.

Für die Verkehrsunternehmen, die in Niedersachsen SPNV- oder ÖPNV-Verkehrsleistungen erbringen, und für die Aufgabenträger, die deren Finanzierung gewährleisten, werden daher finanzielle Mittel zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bereitgestellt worden. Der Bund hat den Ländern über § 7 RegG zusätzliche Finanzmittel in Höhe von 2,5 Mrd. EUR zur Verfügung gestellt. Aus den nach § 7 RegG auf Niedersachsen entfallenden Finanzmitteln zuzüglich eines zusätzlich bereitgestellten Betrages von 190 Mio. EUR aus Landesmitteln gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 NNVG hat das Land einen Rettungsschirm für den gesamten SPNV und ÖPNV (ÖPNV-Rettungsschirm) gebildet, mit dem die finanziellen Nachteile von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern infolge der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 und — soweit die zusätzlichen Landesmittel für den Ausgleich von finanziellen Nachteilen für das Jahr 2020 nicht vollständig benötigt werden — auch noch im Jahr

---

2021 ausgeglichen werden sollen. Die Mittel des ÖPNV-Rettungsschirmes werden nach § 9 NNVG als Sonderfinanzhilfe an die SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger ausgezahlt, die diese nur zum Ausgleich von Schäden entsprechend der Vorgaben dieses RdErl. verwenden dürfen. Mithilfe dieser Mittel obliegt es den Aufgabenträgern, die entstandenen finanziellen Nachteile insbesondere der Verkehrsunternehmen, aber auch bei den Aufgabenträgern selbst auszugleichen.

Dieser RdErl. trifft, entsprechend der Regelung des § 9 Abs. 3 Satz 2 NNVG, Anwendungsvorgaben für die Verwendung der Sonderfinanzhilfe zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, für die Bestimmung und Ermittlung der ausgleichsfähigen Schäden, für das Verfahren der Ausgleichsgewährung, für das Verfahren zur Verteilung der Sonderfinanzhilfe sowie für den Nachweis der ordnungsgemäßen Verwendung.

Grundlage für die folgenden Regelungen sind neben § 9 NNVG insbesondere die Regelung zur vorübergehenden Gewährung von Beihilfen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 7. 8. 2020 (abrufbar über [www.bmvi.de/beihilfen-oePNV](http://www.bmvi.de/beihilfen-oePNV)) — im Folgenden: Bundesrahmenregelung ÖPNV— sowie die Inhalte der zwischen den Verkehrsressorts der Bundesländer einvernehmlich abgestimmten Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 vom 19. 8. 2020 (nicht veröffentlicht). Diese sind zur Auslegung der Regelungen dieses RdErl. ergänzend heranzuziehen.

## **2. Empfänger der Sonderfinanzhilfe nach § 9 NNVG (zu Absatz 1)**

2.1 Nach § 9 Abs. 1 NNVG steht die Sonderfinanzhilfe den Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 1 NNVG entsprechend ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zu. Das sind

- die Region Hannover für den SPNV und den ÖPNV in ihrem Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a NNVG),
- der Regionalverband Großraum Braunschweig für den SPNV und den ÖPNV in seinem Verbandsbereich (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b NNVG),

- 
- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) für den SPNV im Übrigen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 8 Satz 1 NNVG) sowie
  - die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG).

2.2 Haben Landkreise und kreisfreie Städte einen Zweckverband zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG gebildet, steht die Sonderfinanzhilfe für den in Niedersachsen liegenden Teil des Verbandsgebietes dem Zweckverband zu.

2.3 Gemeinden und Verbandsmitglieder, die sich nach § 4 Abs. 2 NNVG von einem Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG die Aufgabenträgerschaft beschränkt auf ihr jeweiliges Gebiet haben übertragen lassen, steht nach § 9 Abs. 1 NNVG kein eigenständiger Anspruch auf Sonderfinanzhilfe durch das Land zu. Auch Gemeinden und Verbandsmitglieder, die gemäß § 4 Abs. 3 NNVG ohne Aufgabenträger zu sein, Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, haben keinen eigenständigen Anspruch auf Sonderfinanzhilfe durch das Land. Die im Zuständigkeitsgebiet einer solchen Gemeinde oder eines solchen Verbandsmitglieds entstandenen finanziellen Nachteile im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 sind jedoch bei der Ermittlung der Höhe der Sonderfinanzhilfe für den Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, der die Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 NNVG übertragen hat oder — im Fall des § 4 Abs. 3 NNVG — zu dessen Zuständigkeitsgebiet sie gehören, in voller Höhe zu berücksichtigen, unabhängig davon bei wem (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Gemeinde, Verbandsmitglied) der Schaden entstanden ist.

2.3.1 Im Fall des § 4 Abs. 2 NNVG hat der für die Übertragung zuständige Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG der Gemeinde oder dem Verbandsmitglied auf deren Anforderung im Innenverhältnis einen entsprechend der Schadensermittlung nach Nummer 4 anteilig auf deren jeweiliges Zuständigkeitsgebiet entfallenden Anteil an der Sonderfinanzhilfe zur Verwendung weiterzuleiten. Alternativ zu Satz 1 besteht die Möglichkeit, seitens der Beteiligten einvernehmlich zu vereinbaren, dass ein Ausgleich an Verkehrsunternehmen unmittelbar durch den Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG erfolgen soll.

2.3.2 Im Fall des § 4 Abs. 3 NNVG hat der Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, zu dessen Zuständigkeitsgebiet die Gemeinde oder das Verbandsmitglied gehört, auf deren oder dessen Anforderung im Innenverhältnis einen entsprechend der Schadensermittlung nach Nummer 4

---

anteilig auf die jeweilige Verkehrsleistung, die diese selbst durchführen oder durchführen lassen, entfallenden Anteil an der Sonderfinanzhilfe zur Verwendung weiterzuleiten. Alternativ besteht die Möglichkeit, seitens der Beteiligten einvernehmlich zu vereinbaren, dass ein Ausgleich an Verkehrsunternehmen unmittelbar durch den Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG erfolgen soll.

2.3.3 Für den Nachweis der ordnungsgemäßen Verwendung nach den Vorgaben der Nummer 3 gegenüber dem Land nach Nummer 7 bleibt im Fall der Nummern 2.3.1 und 2.3.2 der weiterleitende Aufgabenträger verantwortlich. Bei der Verwendung der weitergeleiteten Mittel und beim Nachweis der ordnungsgemäßen Mittelverwendung durch die Gemeinde oder das Verbandsmitglied gegenüber dem weiterleitenden Aufgabenträger gelten die Vorgaben des § 9 NNVG und dieses RdErl. entsprechend. Der weiterleitende Aufgabenträger hat deren Beachtung der Gemeinde oder dem Verbandsmitglied bei der Weiterleitung vorzugeben.

### **3. Vorgaben zur Verwendung der Sonderfinanzhilfe durch die Aufgabenträger und zur Einhaltung der beihilferechtlichen Anforderungen (zu den Absätzen 1 und 3)**

3.1 Die Sonderfinanzhilfe ist ausschließlich zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im SPNV und ÖPNV im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 zunächst für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 zu verwenden. Die gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 NNVG zuzüglich zu den Finanzmitteln nach § 7 RegG für die Sonderfinanzhilfe bereitgestellten 190 Mio. EUR Landesmittel können darüber hinaus auch für den Ausgleich von finanziellen Nachteilen im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 im SPNV und ÖPNV verwandt werden, soweit sie für den Ausgleich von finanziellen Nachteilen für das Jahr 2020 nicht vollständig benötigt werden. In diesem Fall treten für die Ermittlung der Ausgleichshöhe nach den Vorgaben zur Bestimmung und Ermittlung der ausgleichsfähigen Schäden in Nummer 4 an die Stelle des Zeitraumes März bis Dezember der Zeitraum Januar bis Dezember und an die Stelle des Jahres 2020 das Jahr 2021.

3.2 Eine Verwendung der Sonderfinanzhilfe ist nur zum Ausgleich von Schäden gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 zulässig und insbesondere ausgeschlossen für:

- 3.2.1 Maßnahmen zum Infektionsschutz; insbesondere erhöhte Ausgaben für
- Desinfektionsmaßnahmen einschließlich Lackbeschichtungen in Fahrzeugen, Werkstätten und Verkaufsstellen,

- 
- zusätzliche Reinigungen durch verkürzte Reinigungsintervalle und Intensivierung der Reinigung der Fahrzeuge,
  - bauliche Schutzmaßnahmen wie Trennscheiben zu den Fahrerarbeitsplätzen in den Fahrzeugen, Trennscheiben in den Verkaufsstellen sowie
  - die Beschaffung von Mund-Nasen-Bedeckungen und Desinfektionsmittel für das Personal sowie für die Fahrgäste,

3.2.2 erhöhte Ausgaben für zusätzliche Betriebsleistungen,

3.2.3 Kosten des allgemeinen Taxi- und Mietwagenverkehrs außerhalb des ÖPNV,

3.2.4 den finanziellen Ausgleich weggefallener erhöhter Beförderungsentgelte,

3.2.5 Verwaltungsmehraufwand bei Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträgern.

3.3 Jeder Aufgabenträger hat die Sonderfinanzhilfe vorrangig zunächst zum Ausgleich von ausgleichsfähigen Schäden der öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 zu verwenden, die im Zuständigkeitsgebiet des jeweiligen Aufgabenträgers sowie im Fall von Nummer 2.3 zusätzlich im Gebiet der Gemeinde oder des Verbandsmitglieds Beförderungsleistungen im ÖPNV als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem PBefG oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. 10. 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. EU Nr. L 300 S. 88; 2015 Nr. L 272 S. 15), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. 5. 2013 (ABl. EU Nr. L 158 S. 1), und/oder Beförderungsleistungen im ÖPNV oder im SPNV aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbringen. Die LNVG hat die Sonderfinanzhilfe auch zum Ausgleich von ausgleichsfähigen Schäden der eigenwirtschaftlich betriebenen Inselbahnen auf den Inseln Borkum, Langeoog und Wangerooge gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 zu verwenden.

Die Verkehrsunternehmen erhalten von den Aufgabenträgern dabei einen Ausgleich von 100 % der ihnen entstandenen ausgleichsfähigen Schäden (abzüglich Einsparungen) gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4.

Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und/oder in mehreren Bundesländern und können die ausgleichsfähigen Schäden und/oder vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig den jeweiligen Betriebsleistungen in

---

den einzelnen Aufgabenträgergebieten und/oder in den einzelnen Bundesländern zugeordnet werden, sind diese nicht zuzuordnenden Betriebsleistungen auf Grundlage der im Gebiet der einzelnen Aufgabenträger und/oder der einzelnen Bundesländer davon jeweils anteilig erbrachten Nutzwagen- oder SOLL-Zug-Kilometer des Jahres 2020 aufzuteilen und den einzelnen Aufgabenträgern und/oder den einzelnen Bundesländern zuzuordnen. Die beteiligten Aufgabenträger und/oder Bundesländer können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

3.4 Einem Aufgabenträger steht es frei, die Sonderfinanzhilfe ganz oder teilweise an andere Aufgabenträger, eine Aufgabenträgerorganisation, eine Verbundorganisation oder im Fall der Nummer 2.3 an Gemeinden oder Verbandsmitglieder weiterzuleiten, soweit der Ausgleich an Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger, für die der Weiterleitende nach Nummer 3.3 oder 2.3 zuständig ist, durch diese erfolgt. Dies gilt auch im Fall von Sammelantragstellungen.

Im Fall einer Weiterleitung gelten sämtliche Vorgaben des § 9 NNVG und dieses RdErl. auch für den Empfänger der Weiterleitung entsprechend. Der weiterleitende Aufgabenträger hat deren Beachtung bei der Weiterleitung vorzugeben. Für den Nachweis der ordnungsgemäßen Verwendung gegenüber dem Land nach Nummer 7 bleibt der weiterleitende Aufgabenträger verantwortlich.

3.5 Unabhängig von der Verpflichtung der Aufgabenträger nach Nummer 3.3 zur vorrangigen Verwendung der Sonderfinanzhilfe zum Schadensausgleich an Verkehrsunternehmen besteht kein Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen auf Gewährung eines Ausgleichs. Der Schadensausgleich erfolgt vielmehr als Billigkeitsleistung, über deren Gewährung die Aufgabenträger nach pflichtgemäßen Ermessen diskriminierungsfrei im Rahmen der ihnen mit der Sonderfinanzhilfe insgesamt zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel entscheiden.

3.6 Der jeweilige Aufgabenträger ist frei in seiner Entscheidung, auf welchem Wege er seiner Verpflichtung gemäß Nummer 3.3 zur Ausgleichsgewährung an die Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der Schäden gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 im Einklang mit dem Beihilferecht und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10. 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. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. 12. 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), nachkommt. Die Ausgleichsgewährung

---

kann als Billigkeitsleistung insbesondere durch einen direkten Zuschuss und/oder auf vertraglicher Basis erfolgen. Auch andere Möglichkeiten sind im Einzelfall nicht ausgeschlossen, sofern sie mit den Vorgaben des europäischen Beihilferechts und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vereinbar sind.

Gemäß § 9 Abs. 3 NNVG müssen bei der Ausgleichsgewährung zwingend die nach dem Beihilferecht der EU zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, insbesondere alle in den jeweils relevanten Beihilferegelungen enthaltenen Vorgaben für eine Beihilfegewährung erfüllt sein. Beihilfegebende Stelle ist der jeweilige Aufgabenträger, im Fall der Weiterleitung der Sonderfinanzhilfe nach Nummer 3.4 der Empfänger der Weiterleitung. Eine Ausgleichsgewährung an die Verkehrsunternehmen nach Nummer 3.3 kann dabei beihilferechtskonform insbesondere auf folgenden Wegen erfolgen:

3.6.1 Für den **Zeitraum 1. 3. 2020 bis maximal 31. 12. 2020** können Beihilfen an Verkehrsunternehmen nach Nummer 3.3 auf der Grundlage der Bekanntmachung der zweiten geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Zweite Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 3. 8. 2020 (BAnz AT 11.08.2020 B1) — im Folgenden: Bundesregelung Kleinbeihilfen — gewährt werden. Die darin für die Beihilfegewährung vorgeschriebenen Voraussetzungen und Nachweispflichten sind von der beihilfegebenden Stelle vollständig zu beachten und ihre Einhaltung ist sicherzustellen. Bei der Beihilfegewährung hat die beihilfegebende Stelle einen ausdrücklichen Verweis auf die Bundesregelung Kleinbeihilfen als Rechtsgrundlage vorzunehmen.

Die Bundesregelung Kleinbeihilfen bietet aktuell die beihilferechtliche Grundlage für eine Vielzahl verschiedener Soforthilfen, Zuschüssen und (Liquiditäts-) Kreditgewährungen zur Bewältigung von in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie entstandenen wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Sie ermöglicht grundsätzlich eine Ausgleichsgewährung bis zum 31. 12. 2020 und damit deutlich länger als die alternativ als beihilferechtliche Grundlage zur Ausgleichsgewährung mögliche Bundesrahmenregelung ÖPNV (siehe Nummer 3.6.2).

Die Summe aller an ein Unternehmen auf der Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen gewährten Beihilfen im Jahr 2020, unabhängig von den beihilfegebenden Stellen und dem

---

Förder-/Hilfsprogramm, muss einen Gesamtnennbetrag von 800 000 EUR unterschreiten. Dabei sind Beihilfen mehrerer Aufgabenträger aus der Sonderfinanzhilfe an ein Verkehrsunternehmen zusammenzurechnen und mit allen anderen Beihilfen, die dieses Verkehrsunternehmen auf Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen erhalten hat, zu addieren. Aufgrund der Formulierung „Gesamtnennbetrag“ ist hierbei z. B. bei KfW-Krediten, die auf Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen gewährt werden, die volle Kreditsumme und nicht nur der Zinsvorteil zu berücksichtigen. Das Verkehrsunternehmen muss der beihilfegebenden Stelle alle von ihm bislang auf der Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen einschließlich ihrer Änderungen erhaltenen oder beantragten Beihilfen mitteilen, damit diese vor der Gewährung einer Beihilfe sicher feststellen kann, ob und voraussichtlich für welchen Zeitraum eine Ausgleichsgewährung auf diesem Wege beihilfekonform möglich ist. Es wird darauf hingewiesen, dass nach Einschätzung der Verbände der Verkehrsunternehmen für viele eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen eine Summe von unter 800 000 EUR für einen Schadensausgleich bis zum 31. 12. 2020 ausreichen dürfte, sofern sie bislang keine Kredite auf Basis der Bundesregelung Kleinbeihilfen erhalten haben.

Eine Kumulierung von Beihilfen nach der Bundesregelung Kleinbeihilfen mit Beihilfen auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. 12. 2013 (ABl. EU Nr. L 352 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2020/972 der Kommission vom 2. 7. 2020 (ABl. EU Nr. L 215 S. 3), — im Folgenden: De-minimis-Verordnung — ist zulässig, wenn deren Regelungen eingehalten werden. Soweit der nach der De-minimis-Verordnung zulässige Höchstbetrag von 200 000 EUR an ein Unternehmen in drei Steuerjahren noch nicht ausgeschöpft ist und auch in den nächsten Jahren, z. B. für vorgesehene Omnibusbeschaffungen durch Verkehrsunternehmen, die eigenwirtschaftlichen Linienverkehr betreiben, im Zuge der Förderung des Landes nicht ausgeschöpft werden soll, ermöglichen die Kumulierungsregelungen der Bundesregelung Kleinbeihilfen ggf. eine weitere Inanspruchnahme der Option zum Schadensausgleich an das Verkehrsunternehmen für den weiteren Zeitraum auf diesem Wege.

3.6.2 Alternativ dazu können für den **Zeitraum 1. 3. 2020 bis 31. 8. 2020** Beihilfen an Verkehrsunternehmen nach Nummer 3.3 auch auf der Grundlage der Bundesrahmenregelung ÖPNV gewährt werden. Die darin für die Beihilfegewährung vorgeschriebenen Voraussetzungen und Nachweispflichten sind von der beihilfegebenden

---

Stelle vollständig zu beachten und ihre Einhaltung sicherzustellen. Eine Beschränkung der maximalen Höhe der zulässigen Beihilfe pro Verkehrsunternehmen besteht nicht. Bei der Beihilfegewährung hat die beihilfegebende Stelle einen ausdrücklichen Verweis auf die Bundesrahmenregelung ÖPNV als Rechtsgrundlage vorzunehmen.

Eine Kumulierung/Kombination von Zahlungen zur Ausgleichsgewährung an ein Verkehrsunternehmen nach dieser Nummer auf Grundlage der Bundesrahmenregelung ÖPNV mit Zahlungen nach Nummer 3.6.1 auf Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen für den Zeitraum ab September 2020 wird als beihilferechtlich nicht zulässig bewertet und ist deshalb auszuschließen. Ein Verkehrsunternehmen kann zum Schadensausgleich aus der Sonderfinanzhilfe somit entweder nur Beihilfen nach Nummer 3.6.1 **oder** nur Beihilfen nach dieser Nummer erhalten, jedoch nicht kumuliert. Dies gilt auch, wenn es sich um unterschiedliche Schadenszeiträume handelt und/oder auch für den Fall, dass Zahlungen an ein Verkehrsunternehmen von unterschiedlichen beihilfegebenden Stellen erfolgen. Die (weitere) Ausgleichsgewährung für den Zeitraum ab September 2020 kann beihilfekonform aber immer gemäß Nummer 3.6.3 erfolgen.

**3.6.3** Für den **Zeitraum ab dem 1. 3. 2020 oder ab dem Auslaufen einer Beihilfe nach Nummer 3.6.1** (ab dem Zeitpunkt des Erreichens eines Maximalbeihilfebetrages in Höhe von 800 000 EUR im Jahr 2020, spätestens ab dem 1. 1. 2021) **oder nach Nummer 3.6.2** (ab dem 1. 9. 2020) kann ein Schadensausgleich an Verkehrsunternehmen nach Nummer 3.3 ggf. zusätzlich durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder auf anderem Wege im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Es wird darauf hingewiesen, dass dafür — je nach den konkreten Umständen des Einzelfalles — insbesondere eine Vergabe nach Artikel 5 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 i. V. m. § 14 Abs. 4 Nr. 3 und/oder § 14 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. c VgV nach allgemeinem Vergaberecht oder im Fall einer Dienstleistungskonzession nach Artikel 5 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder bei bereits bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine Vertragsanpassung oder Änderung nach § 132 GWB in Frage kommen. Die Verantwortung für die Einhaltung des Vergaberechts liegt bei den Aufgabenträgern. Im Fall eigenwirtschaftlich erbrachter Verkehrsleistungen besteht — je nach den konkreten Umständen des Einzelfalles — dabei die Möglichkeit, dass der Aufgabenträger dem bisherigen Verkehrsunternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für die weitere Durchführung der ganzen von diesem erbrachten Verkehrsleistungen oder eines Teils davon unter Beachtung der jeweiligen

vergaberechtlichen Vorgaben einschließlich der Anforderungen nach dem NTVergG ohne Ausschreibung erteilen kann und ihm auf dieser Grundlage eine Ausgleichsleistung in Höhe des Schadensausgleichs gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 gewährt. Dabei sind die Überkompensationsvorgaben im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren muss sich das Verkehrsunternehmen genehmigungsrechtlich durch Antrag an die LNVG als Genehmigungsbehörde nach dem PBefG für den Zeitraum der Notmaßnahme von der Betriebspflicht für die davon umfasste Verkehrsleistung entbinden lassen. Das die Verkehrsleistung weiter erbringende Verkehrsunternehmen erhält von der LNVG auf der Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags vorübergehend bis zu dessen Auslaufen eine einstweilige Erlaubnis für die Verkehrserbringung. Die eigenwirtschaftliche Liniengenehmigung ist davon aufgrund der vorübergehenden Entbindung nicht berührt und lebt nach dem Auslaufen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags wieder uneingeschränkt auf.

3.6.4 Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des mit dem Ergreifen von Notmaßnahmen verbundenen Aufwands für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie der damit verbundenen vergaberechtlichen Erfordernisse bei einem Vorgehen nach Nummer 3.6.2 ein Vorgehen nach Nummer 3.6.1 für die Aufgabenträger bei vielen eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen zunächst sinnvoll sein dürfte, sofern die Obergrenze von 800 000 EUR nicht erreicht wird. Gegebenenfalls bietet ein solches Vorgehen zumindest die Möglichkeit, den Zeitraum bis zu einer Notmaßnahme zu verlängern. Den Aufgabenträgern wird deshalb empfohlen, kurzfristig in Gesprächen mit entsprechenden Verkehrsunternehmen zu klären, in welcher Höhe ein Schadensausgleich über die Bundesregelung Kleinbeihilfen im Einzelfall möglich ist und soweit möglich, einen Schadensausgleich auf dieser Basis zu gewähren.

3.6.5 Zur Ausgleichsgewährung nach Nummer 3.6.1 oder 3.6.2 für das Jahr 2020 ist eine formelle Antragstellung durch die Verkehrsunternehmen auf einen Schadensausgleich nach § 9 NNVG i. V. m. diesem RdErl. **bis zum 30. 9. 2020** erforderlich. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch an den Aufgabenträger oder die beihilfegebende Stelle zu stellen. Im Übrigen entscheidet der jeweilige Aufgabenträger eigenständig über etwaige Musterformulare für die Antragstellung. Im Fall der Nummer 2.3 und/oder Nummer 3.4 reicht zur Fristwahrung die Antragstellung bei einem der Beteiligten aus, der den Antrag an die für

---

die Ausgleichsgewährung verantwortliche Stelle weiterzuleiten hat. Eine Antragstellung zur Fristwahrung und die Nachreichung der nach Nummer 3.6.5.1 und/oder Nummer 3.6.5.2 erforderlichen Unterlagen ist zulässig. Zu beachten sind die folgenden Vorgaben:

- 3.6.5.1 Der Antrag hat eine Berechnung, ggf. eine Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 4 vorgegebenen Berechnungsmethode für das Jahr 2020 zu enthalten sowie eine Aufteilung des geltend gemachten Schadensausgleichs auf die einzelnen Monate. Für die Schadensermittlung nach den Nummern 4.2.1 und 4.2.4 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus. Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen, der für die Einnahmearbeitung verantwortlichen Tariforganisationen oder — bei Haustarifen — des jeweiligen Verkehrsunternehmens über die Schäden gemäß Nummer 4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen. Der Antrag muss außerdem eine formelle Erklärung des Verkehrsunternehmens enthalten, dass der geltend gemachte Schadensausgleich keine nach Nummer 3.2 von der Finanzierung aus der Sonderfinanzhilfe ausgeschlossenen Schäden umfasst und keine gemäß Nummer 5 ausgeschlossenen Tatbestände vorliegen. Da zum Zeitpunkt der Antragstellung in der Regel noch keine vollständige Schadensermittlung gemäß den Vorgaben in Nummer 4 möglich sein wird, darf die Antragstellung zunächst Prognosen über den voraussichtlichen ausgleichsfähigen Schaden enthalten. Die tatsächlichen Werte sind vom antragstellenden Verkehrsunternehmen nachzuliefern und im Zuge der endgültigen Festsetzung der Ausgleichshöhe zu berücksichtigen. Dadurch können sich gegenüber dem ursprünglichen Antrag höhere oder niedrigere Ausgleichsbeträge ergeben.
- 3.6.5.2 Soweit ein Verkehrsunternehmen beabsichtigt, Anträge auf Ausgleichsgewährung bei mehreren Aufgabenträgern und/oder beihilfegebenden Stellen in Niedersachsen oder in anderen Bundesländern zu stellen, ist dies bei der Antragstellung unter Angabe der weiteren ausgleichsgewährenden Stellen sowie der jeweils einschlägigen beihilferechtlichen Grundlage mitzuteilen. Sowohl im Fall der Nummer 3.6.1 als auch im Fall der Nummer 3.6.2 ist der ausgleichsgewährende Aufgabenträger oder — im Fall der Weiterleitung gemäß Nummer 3.4 — der Weiterleitungsempfänger zuständige beihilfegebende Stelle und muss bei der Beihilfegewährung zusätzlich zu den Vorgaben dieses RdErl. die Vorgaben aus den

jeweiligen in Anspruch genommenen Beihilferegelungen beachten. Soweit eine Beihilfegewährung auf Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen angestrebt wird, muss der Antrag eine Auflistung sämtlicher von dem antragstellenden Verkehrsunternehmen bereits erhaltenen, beantragten oder in Vorbereitung befindlichen weiteren Beihilfen auf der Grundlage der Bundesregelung Kleinbeihilfen enthalten.

3.6.5.3 Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden eines Verkehrsunternehmens gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 den gemäß Nummer 3.6.5.1 bei der Antragstellung prognostizierten Schaden übersteigt, ist auf Anforderung des Verkehrsunternehmens vom Aufgabenträger und/oder von der beihilfegebenden Stelle eine Anpassung der Höhe der gewährten Ausgleichsleistung an das Verkehrsunternehmen vorzunehmen. Der Empfänger der Sonderfinanzhilfe nach den Nummern 2.1 und 2.2 hat der LNVG anzuzeigen, sofern es aufgrund der erhöhten Ausgleichsleistungen an das Verkehrsunternehmen im Einzelfall erforderlich sein sollte, dass diese das MW um eine Anpassung der Verteilung der Sonderfinanzhilfe gemäß Nummer 6 ersuchen muss.

3.6.6 Ausgleichsempfangende Verkehrsunternehmen sind vom Aufgabenträger und/oder der beihilfegebenden Stelle zu verpflichten, beantragte oder erhaltene finanzielle Leistungen aufgrund der COVID-19-Pandemie im Rahmen einer Selbstauskunft anzugeben. Sie sind vom Aufgabenträger und/oder der beihilfegebenden Stelle darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. des § 264 StGB handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

3.6.7 Die Aufgabenträger und die beihilfegebenden Stellen haben sich von den Verkehrsunternehmen den diesen tatsächlich entstandenen Schaden für das Jahr 2020 auf Grundlage der Berechnungsmethode gemäß Nummer 4 spätestens bis zum 30. 9. 2021 sowie für das Jahr 2021 spätestens bis zum 30. 9. 2022 nachweisen und von einer Steuerberaterin oder einem Steuerberater, einer Wirtschaftsprüferin oder einem Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Die LNVG entwickelt Mustervorlagen, die eine elektronische Übermittlung ermöglichen. Der Nachweis muss eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine

---

Vorschriften erhaltenen Ausgleichsleistungen beinhalten. Dem Nachweis für das Jahr 2020 sind Bestätigungen der Verbundorganisationen und/oder der für die Einnahmeaufteilung verantwortlichen Tariforganisationen über die Einnahmeaufteilungen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 sowie ein Testat einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 im Haustarif und/oder nach den Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG (BBDB) beizufügen, dem Nachweis für das Jahr 2021 Bestätigungen der Verbundorganisationen und/oder der für die Einnahmeaufteilung verantwortlichen Tariforganisationen über die Einnahmeaufteilungen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 sowie ein Testat einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif und/oder nach BBDB. Soweit diese im Fall der Nummern 3.6.1 und 3.6.2 beim Schadensausgleich Anwendung gefunden haben, haben sich die beihilfegebenden Stellen außerdem die nach den beihilferechtlichen Vorgaben der Bundesregelung Kleinbeihilfen sowie der Bundesrahmenregelung ÖPNV vorgeschriebenen Nachweise der Verkehrsunternehmen als Beihilfeempfängern vorlegen zu lassen.

3.6.8 Die beihilfegebenden Stellen haben alle ausgleichsempfangende Verkehrsunternehmen zu verpflichten, ihnen bis zum 31. 10. 2021 in Bezug auf den für das Jahr 2020 erhaltenen Schadensausgleich aus der Sonderfinanzhilfe sämtliche in

- Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. 6. 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 187 S. 1, Nr. L 283 S. 65), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2020/972 der Kommission vom 2. 7. 2020 (ABl. EU Nr. L 215 S. 3),
- Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission vom 25. 6. 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen im Agrar- und Fortsektor und in ländlichen Gebieten mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 193 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2019/289 der Kommission vom 19. 2. 2019 (ABl. EU Nr. L 48 S. 1), und

- Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1388/2014 der Kommission vom 16. 12 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Arten von Beihilfen zugunsten von in der Erzeugung, Verarbeitung und Vermarktung von Erzeugnissen der Fischerei und Aquakultur tätigen Unternehmen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU Nr. L 369 S. 37)

geforderten Informationen zwecks Veröffentlichung auf einer Beihilfeninternetseite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission zu übermitteln. Weiterhin haben die beihilfegebenden Stellen eine entsprechende Veröffentlichung dieser Informationen auf einer Beihilfeninternetseite oder über das IT-Instrument der Europäischen Kommission bis zum 7. 1. 2022 sicherzustellen.

3.6.9 Die Aufgabenträger und/oder die beihilfegebenden Stellen haben hinsichtlich der an Verkehrsunternehmen gezahlten Beihilfen und Ausgleichsleistungen nach den Nummern 3.6.1 bis 3.6.3 sicherzustellen, dass eine Überkompensation der pandemiebedingten wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Beihilfen und Ausgleichsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 hinausgehen, sind von den jeweiligen Verkehrsunternehmen zurückzufordern. Die von Verkehrsunternehmen zurückgeforderten Beträge sind von diesen vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen.

3.6.10 Die Ausgleichsgewährung an Verkehrsunternehmen kann vom Aufgabenträger in mehreren Teilzahlungen erfolgen, um eine Überzahlung zu vermeiden.

3.7 Soweit die Mittel nicht für den Ausgleich von Schäden der Verkehrsunternehmen nach den Nummern 3.3 bis 3.6.10 benötigt werden, können die Aufgabenträger die Sonderfinanzhilfe auch zum Ausgleich von ausgleichsfähigen Schäden bei sich selbst sowie im Fall der Nummer 2.3 bei einer Gemeinde oder einem Verbandsmitglied verwenden. Auch in diesem Fall ist ein Ausgleich von 100 % der entstandenen ausgleichsfähigen Schäden (abzüglich Einsparungen) gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 zulässig.

#### **4. Vorgaben zur Bestimmung und Ermittlung der ausgleichsfähigen Schäden (zu Absatz 3)**

4.1 Bei der Schadensermittlung ist immer auf Netto-Beträge, d. h. abzüglich Umsatzsteuer, abzustellen. Die Ausgleichsgewährung an die Verkehrsunternehmen erfolgt nach dem Steuerrecht als Schadensersatzregelung oder im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge und allgemeinen Vorschriften als Ausgleichszahlungen in der Regel ebenfalls ohne Umsatzsteuer.

4.2 Für den Ausgleich an Verkehrsunternehmen nach den Nummern 3.3 bis 3.6.10 sind die ausgleichsfähigen Schäden wie folgt zu ermitteln:

4.2.1 Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung eines Verkehrsunternehmens aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2020 oder alternativ auf der Basis des Referenzzeitraumes im Vorjahr für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen für den Zeitraum von März 2020 bis Dezember 2020 und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen des Verkehrsunternehmens jeweils einschließlich Sanktionen sowie Boni und Mali aus Anreizregelungen. Sofern keine Vorjahreswerte existieren, ist ausnahmsweise eine Schätzung auf der Grundlage einer Prognose für das Jahr 2020 möglich. Bei der Berechnung können die Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der ausgleichende Aufgabenträger seine im Gegenzug entstandenen eigenen geringeren Ausgleichszahlungen an das Verkehrsunternehmen bei der Verwendung der Sonderfinanzhilfe nach Nummer 3.7 zur Ausgleichsgewährung für eigene Schäden als Abzug berücksichtigt hat oder aus eigenen Mitteln einen zusätzlichen Betrag in Höhe der Summe der entsprechenden geringeren Ausgleichszahlungen bei der Ausgleichsgewährung an das Verkehrsunternehmen einbringt.

4.2.2 Ausgleichsfähig ist für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, BBDB) die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate März 2019 bis Dezember 2019 eines Verkehrsunternehmens und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Vergleichsmonate des Jahres 2020 des Verkehrsunternehmens, soweit dieses das wirtschaftliche Risiko trägt oder lediglich

---

Verlustausgleiche i. S. der Nummer 5.1 Satz 3 erhält. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2020 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2020 der jeweiligen Verbundorganisation und/oder der für die Einnahmenaufteilung verantwortlichen Tariforganisationen. Zur Berechnung der um die Tarifierpassungen auf den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften oder dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate März 2019 bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2020 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 Tarifierpassung für die Hochrechnung maßgebend. Die Verbundorganisationen und die für die Einnahmenaufteilung verantwortlichen Tariforganisationen haben den Verkehrsunternehmen 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 1. 6. 2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 % der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt. Eine Berücksichtigung von Erstattungen nach Satz 6, die einen Umfang von 5 % der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 übersteigen, bedarf im Einzelfall der vorherigen schriftlichen Zustimmung des MW und ist nur aus den gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 NNVG zusätzlich bereitgestellten Landesmitteln, nicht aber aus den Mitteln nach § 7 RegG ausgleichsfähig. Nicht berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kundinnen und Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 1. 6. 2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

- 4.2.3 Ausgleichsfähig sind verminderte Erstattungsleistungen nach dem SGB IX für das Jahr 2020 an ein Verkehrsunternehmen. Zur Berechnung sind die um die Tarifierpassungen

---

gemäß Nummer 4.2.2 Sätze 3 und 4 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes März 2019 bis Dezember 2019 und die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der für das Verkehrsunternehmen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Prozentsätze (2019 für hochgerechnete und 2020 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2020) zu berechnen. Maßgebend sind dabei nur die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation und/oder der für die Einnahmenaufteilung verantwortlichen Tariforganisationen. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit das Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko trägt oder lediglich Verlustausgleiche i. S. von Nummer 5.1 Satz 3 erhält.

- 4.2.4 In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 zu berechnen. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der ausgleichende Aufgabenträger seine im Gegenzug entstandenen eigenen geringeren Ausgleichszahlungen an das Verkehrsunternehmen bei der Verwendung der Sonderfinanzhilfe nach Nummer 3.7 zur Ausgleichsgewährung für eigene Schäden als Abzug berücksichtigt hat oder aus eigenen Mitteln einen zusätzlichen Betrag in Höhe des Betrages der entsprechenden geringeren Ausgleichszahlungen bei der Ausgleichsgewährung an das Verkehrsunternehmen einbringt.
- 4.2.5 Von den nach den Nummern 4.2.1 bis 4.2.4 ermittelten Schäden für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen des Verkehrsunternehmens in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere
- 4.2.5.1 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; dabei können sich nicht abzuziehende pandemiebedingte Forderungen von Vertriebsdienstleistern auch dadurch ergeben, dass nach Nummer 3.3 ausgleichsberechtigte Verkehrsunternehmen,

die in der Vergangenheit aufgrund ihrer eigenen pandemiebedingten Einnahmeausfälle Vergütungsforderungen ihrer Vertriebsdienstleister zunächst ganz oder teilweise abgelehnt und nicht oder nur teilweise erfüllt hatten, diese nunmehr anerkennen und/oder mit diesen Vertriebsdienstleistern im Rahmen ergänzender Vertragsauslegung oder durch eine Vertragsanpassung gemäß § 313 BGB aufgrund Störung der Geschäftsgrundlage nunmehr rückwirkend einvernehmliche Regelungen hinsichtlich der Vergütung für den Zeitraum ab März 2020 treffen, sofern vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Vertriebsdienstleister gemäß den Nummern 4.2.5.3 bis 4.2.5.8 von der Vergütung abgezogen werden,

- 4.2.5.2 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 aufgrund Störung der Geschäftsgrundlage gegenüberstehen; dabei können sich nicht abzuziehende pandemiebedingte Forderungen von Subunternehmen auch dadurch ergeben, dass nach Nummer 3.3 ausgleichsberechtigte Verkehrsunternehmen, die in der Vergangenheit aufgrund ihrer eigenen pandemiebedingten Einnahmeausfälle die Vergütungsforderungen der von ihnen beauftragten Subunternehmen im Zeitraum ab März 2020 zunächst ganz oder teilweise abgelehnt und nicht oder nur teilweise erfüllt hatten, diese nunmehr anerkennen und/oder mit diesen Subunternehmen im Rahmen ergänzender Vertragsauslegung oder durch eine Vertragsanpassung gemäß § 313 BGB aufgrund Störung der Geschäftsgrundlage nunmehr rückwirkend einvernehmliche Regelungen hinsichtlich der Vergütung für den Zeitraum ab März 2020 treffen, sofern vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Subunternehmen gemäß den Nummern 4.2.5.3 bis 4.2.5.8 von der Vergütung abgezogen werden,
- 4.2.5.3 eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- 4.2.5.4 Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- 4.2.5.5 nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- 4.2.5.6 nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,

- 
- 4.2.5.7 von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 4.2.1 bis 4.2.4 berechneten Schäden,
  - 4.2.5.8 weitere Ersparnisse.

4.2.6 Die Summe der gemäß den Nummern 4.2.1 bis 4.2.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 4.2.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden eines Verkehrsunternehmens nach Nummer 3.3.

4.3 Für die Verwendung der Sonderfinanzhilfe zum Ausgleich eigener Schäden eines Aufgabenträgers bei sich selbst nach Nummer 3.7 sind die ausgleichsfähigen Schäden wie folgt zu ermitteln:

- 4.3.1 Die entsprechend Nummer 4.2.2 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist ausgleichsfähig, soweit der Aufgabenträger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko trägt.
- 4.3.2 Die entsprechend Nummer 4.2.3 berechnete Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX ist ausgleichsfähig, soweit der Aufgabenträger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko trägt.
- 4.3.3 In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 zu berechnen, soweit der Aufgabenträger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko trägt.  
Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 1. 6. 2020 erlassenen allgemeinen Vorschriften eines Aufgabenträgers an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringeren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten März 2019 bis Dezember 2019 zurückzuführen ist.

- 
- 4.3.4 Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben eines Aufgabenträgers für Ausgleichszahlungen an ein Verkehrsunternehmen für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich entsprechend Nummer 3.6.3 beruhen. **Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang der Höhe des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 4.2.2 bis 4.2.6 als Ausgleich an das Verkehrsunternehmen rechnerisch ergäbe.** Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Artikel 5 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages i. S. des § 132 GWB, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB, Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, soweit sie nach dem 1. 3. 2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind für den Zeitraum ab dem 1. 9. 2020 darüber hinaus auch Verlustausgleiche i. S. von Nummer 5.1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe.
- 4.3.5 Von den nach den Nummern 4.3.2 bis 4.3.4 ermittelten Schäden für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen des Aufgabenträgers in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere
- 4.3.5.1 vermiedene oder ersparte Aufwendungen des Aufgabenträgers in analoger Anwendung der Nummern 4.2.5.1 bis 4.2.5.8,
  - 4.3.5.2 im direkten Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an ein Verkehrs- und Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 4.2.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Aufgabenträgers (Nummer 4.2.4),
  - 4.3.5.3 verringerte Kosten eines Aufgabenträgers oder seiner Verbandsmitglieder als Träger der Schülerbeförderung aufgrund von etwaigen Minderausgaben durch einen Verzicht auf den Erwerb von Schülerzeitkarten und/oder Schülersammelzeitkarten und/oder deren Erstattung während der Zeit pandemiebedingter Schulschließungen.

4.3.6 Die Summe der gemäß den Nummern 4.3.1 bis 4.3.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 4.3.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden eines Aufgabenträgers nach Nummer 3.7.

#### **5. Ausschluss von Schadensausgleichen an Verkehrsunternehmen (zu Absatz 3)**

5.1 Der Schadensausgleich an ein Verkehrsunternehmen nach diesem RdErl. ist ausgeschlossen, soweit die das Verkehrsunternehmen betreffenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden dieses Verkehrsunternehmens bewirken. Ausgleichsfähig sind Schäden nur, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 1. 3. 2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 1. 3. 2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich i. S. der Sätze 1 oder 2.

5.2 Ein Schadensausgleich an Verkehrsunternehmen, die eine rechtswidrige Beihilfe erhalten haben, die durch Beschluss der Europäischen Kommission für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt wurde, ist 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 und dies dem ausgleichsgewährenden Aufgabenträger nachgewiesen hat.

#### **6. Verteilung und Auszahlung der Sonderfinanzhilfe; Meldeverfahren (zu Absatz 2)**

6.1 Die Verteilung der Sonderfinanzhilfe auf die Empfänger nach den Nummern 2.1 und 2.2 durch das MW gemäß § 9 Abs. 2 NNVG erfolgt zunächst vorläufig auf der Grundlage von Meldungen jedes Aufgabenträgers über die anhand der Vorgaben gemäß Nummer 4 ermittelten prognostizierten Schadenshöhe für sein Zuständigkeitsgebiet für die Vormonate unter Berücksichtigung von Nummer 2.3. Entsprechende Meldungen werden auf Anforderung des MW durch die LNVG bei den Empfängern nach den Nummern 2.1 und 2.2 in regelmäßigen Abständen monatlich bis zweimonatlich abgefordert. Die Meldungen sind an die LNVG zu richten.

6.2 Die Auszahlung der Sonderfinanzhilfe an die Empfänger nach den Nummern 2.1 und 2.2 erfolgt durch die LNVG. Sie wird in Teilraten entsprechend der Mittelfestsetzung des MW nach Nummer 6.1 vorgenommen.

6.3 Spätestens bis zum 15. 11. 2020 melden die Empfänger nach den Nummern 2.1 und 2.2 der LNVG zusätzlich die sich gemäß den Vorgaben zur Schadensermittlung in Nummer 4 voraussichtlich für ihren Zuständigkeitsbereich unter Berücksichtigung der Nummer 2.3 für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 insgesamt ergebende Ausgleichshöhe aufgrund der Anträge der Verkehrsunternehmen nach Nummer 3.6.5 (einschließlich zwischenzeitlich erfolgter Aktualisierungen) sowie aufgrund der Prognose der Schäden nach Nummer 3.7.

6.4 Abweichend von den Nummern 6.1 bis 6.3 erfolgen die Meldungen der LNVG als Aufgabenträger unmittelbar an das MW; dieses stellt der LNVG die auf sie als Aufgabenträger entfallende Sonderfinanzhilfe zur Bewirtschaftung zur Verfügung.

6.5 Über die endgültige Verteilung der Sonderfinanzhilfe auf die Empfänger nach den Nummern 2.1 und 2.2 entscheidet das MW abschließend nach Vorlage der Verwendungsnachweise nach Nummer 7 durch die Empfänger auf Grundlage der Ergebnisse der Prüfung dieser Verwendungsnachweise durch die LNVG sowie unter Berücksichtigung der Anpassung der Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder gemäß § 9 Abs. 5 RegG jeweils getrennt für die Jahre 2020 und 2021. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Anspruch eines Aufgabenträgers auf Sonderfinanzhilfe aufgrund der abschließenden Schadensermittlung gemäß Satz 1 die zunächst prognostizierte Höhe übersteigt oder unterschreitet, erfolgt eine Anpassung.

#### **7. Nachweis der ordnungsgemäßen Verwendung der Sonderfinanzhilfe und der Einhaltung der beihilferechtlichen Anforderungen (zu Absatz 4)**

7.1 Empfänger der Sonderfinanzhilfe nach den Nummern 2.1 und 2.2 haben der LNVG bis zum 30. 9. 2021 für das Jahr 2020 sowie bis zum 30. 9. 2022 für das Jahr 2021 einen Bericht über die zweckentsprechende und ordnungsgemäße Verwendung der erhaltenen Sonderfinanzhilfe entsprechend der Vorgaben dieses RdErl., die nach Nummer 3.3 tatsächlich bei den Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsbereich und die nach Nummer 3.7 entstandenen Schäden gemäß der Berechnungsvorgaben nach Nummer 4 und die Höhe des entsprechend der Vorgaben in Nummer 3 erfolgten Ausgleichs aus der Sonderfinanzhilfe für diese Schäden vorzulegen.

7.2 Bestandteil des Berichts müssen ein Nachweis der an die einzelnen Verkehrsunternehmen ausgezahlten Beihilfen und Ausgleichsleistungen und deren jeweiliger beihilferechtlicher Grundlage sowie die gemäß Nummer 3.6.7 von den Verkehrsunternehmen vorzulegenden Nachweise und Testate sein. Für Schäden gemäß Nummer 4.2.1 sind Bestätigungen des Aufgabenträgers über die Höhe des Schadens beizufügen. Soweit diese im Fall der Nummern 3.6.1 und 3.6.2 beim Schadensausgleich Anwendung gefunden haben, haben die Empfänger nach den Nummern 2.1 und 2.2 außerdem die Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben der Bundesregelung Kleinbeihilfen sowie der Bundesrahmenregelung ÖPNV sowie die Vorlage der danach vorgeschriebenen Nachweise der Verkehrsunternehmen als Beihilfeempfänger bei diesen und/oder den beihilfegebenden Stellen, an die sie Mittel weitergeleitet haben, zu bestätigen. Im Fall der Nummer 3.6.3 ist eine Bestätigung des Aufgabenträgers über die Einhaltung der einschlägigen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einschließlich der Vorgaben zur Überkompensationskontrolle vorzulegen.

7.3 Bestandteil des Berichts muss außerdem ein Nachweis hinsichtlich der zum Ausgleich von Schäden gemäß Nummer 3.7 in Anspruch genommenen Beträge aus der Sonderfinanzhilfe sein. Dazu ist der tatsächlich entstandene Schaden gemäß Nummer 3.7 für das Jahr 2020 auf Grundlage der Berechnungsmethode gemäß Nummer 4 spätestens bis zum 30. 9. 2021 sowie für das Jahr 2021 spätestens bis zum 30. 9. 2022 nachzuweisen und von einer Steuerberaterin oder einem Steuerberater, einer Wirtschaftsprüferin oder einem Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt zu testieren. Dem Nachweis für das Jahr 2020 sind Bestätigungen der Verbundorganisationen und/oder der für die Einnahmeverteilung verantwortlichen Tariforganisationen über die Einnahmeverteilungen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 sowie ein Testat einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 im Haustarif und/oder nach BBDB beizufügen, dem Nachweis für das Jahr 2021 Bestätigungen der Verbundorganisationen und/oder der für die Einnahmeverteilung verantwortlichen Tariforganisationen über die Einnahmeverteilungen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 sowie ein Testat einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif und/oder nach BBDB.

7.4 Die nach den Nummern 7.1. bis 7.3 vorzulegenden Berichte und Nachweise unterliegen einer Verwendungsnachweisprüfung durch die LNVG. Diese wird den Empfängern der

---

Sonderfinanzhilfe nach den Nummern 2.1 und 2.2 zur Verfahrensvereinheitlichung Vorgaben für die Form der an sie zu richtenden Berichte und Nachweise machen und eine elektronische Übermittlung ermöglichen.

7.5 Soweit nach dem Ergebnis der Verwendungsnachweisprüfung nach Nummer 7.4 Mittel aus der Sonderfinanzhilfe weder für die Ausgleichsgewährung nach Nummer 3.6 an Verkehrsunternehmen noch zum Ausgleich von Schäden nach Nummer 3.7 benötigt werden, stehen diese dem Land zu und werden gemäß § 9 Abs. 4 NNVG mit den Ansprüchen des jeweiligen Aufgabenträgers nach dem NNVG in Folgejahren verrechnet.

7.6 Empfänger der Sonderfinanzhilfe nach den Nummern 2.1 und 2.2 sowie weitere beihilfegebende Stellen nach diesem RdErl. müssen alle Unterlagen über gewährte Beihilfen aus der Sonderfinanzhilfe nach § 9 NNVG, die die Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben belegen, für zehn Jahre nach Gewährung der Beihilfe aufzubewahren. Sie haben der LNVG für die Weiterleitung an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bis zum 31. 10. 2021 eine vollständige Liste mit den auf Grundlage der Bundesrahmenregelung ÖPNV gewährten Einzelbeihilfen zur Verfügung zu stellen.

## **8. Schlussbestimmungen**

Dieser RdErl. tritt am 25. 9. 2020 in Kraft und mit Ablauf des 31. 12. 2023 außer Kraft.

An  
die Region Hannover, Landkreise und kreisfreien Städte  
den Regionalverband Großraum Braunschweig  
den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)  
den Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen  
die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An  
die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens e.V.  
den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V.  
den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) — Landesgruppe Niedersachsen/Bremen