

FAQ zu den Verwaltungsvorschriften zu § 9 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz gemäß Runderlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung vom 25.9.2020 (nachfolgend kurz „VV“)

1. Welche Verkehre sind Gegenstand des ÖPNV-Rettungsschirms?

Gegenstand des ÖPNV-Rettungsschirms sind die Linienverkehre im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und/oder öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, die auf Basis des PBefG, der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 und/oder eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) erbracht werden.

Ausdrücklich mitumfasst sind die eigenwirtschaftlich betriebenen Inselbahnen auf den Inseln Borkum, Langeoog und Wangerooge.

Nicht Gegenstand des Rettungsschirms sind u. a. freigestellte Schülerverkehre, Berufsverkehre, sowie der Taxen- und Mietwagenverkehr.

2. Wer ist Antragsteller und trägt die Angaben im Ausgleichsantrag ein?

Das Verkehrsunternehmen.

Sofern es für die Datenermittlung Zulieferungen Dritter (z. B. Verbund/ Verkehrsgemeinschaft, Subunternehmer) benötigt, muss es diese Daten dort einholen.

3. An wen und bis wann ist der Antrag auf Gewährung von Beihilfen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm zu stellen?

Zur Fristwahrung muss der Antrag **bis spätestens zum 30.09.2020** bei einer (potentiell) beihilfegebende Stelle (Gesetzliche Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, freiwillige Aufgabenträger nach § 4 Abs. 2 NNVG sowie sonstige Stelle nach § 4 Abs. 3 NNVG) eingereicht werden. Diese Stelle hat den Antrag sodann, sofern sie nicht selbst zuständig ist, an die verantwortliche Stelle weiterzuleiten bzw. – bei einem Antrag, der mehrere Stellen betrifft – sich mit diesen über das weitere Vorgehen ins Benehmen zu setzen.

Stellt ein Verkehrsunternehmen mehrere Anträge bei verschiedenen Stellen in Niedersachsen und/oder in anderen Bundesländern, ist dies bei den jeweiligen Antragstellungen u. a. unter Angabe der anderen Antragsstellen anzugeben.

Spätestens bis zum 15.11.2020 melden die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG bzw. die von Landkreisen und kreisfreien Städten zum Zwecke der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft gebildeten Zweckverbände der LNVG die sich voraussichtlich für ihren Zuständigkeitsbereich für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2020 insgesamt ergebenden (prognostizierten) Ausgleichshöhen aufgrund der Anträge der Verkehrsunternehmen und der bei ihnen selbst entstandene Schäden einschließlich zwischenzeitlich ggf. eingegangener Aktualisierungen.

4. Welche inhaltlichen Anforderungen sind bei der formlosen Antragstellung zu beachten?

Maßgeblich sind die Anforderungen der notifizierten „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 vom 7. August 2020 sowie die Vorgaben der VV, die vom VDV in einem Musterantragsformular umgesetzt wurden. Dies umfasst insbesondere

- die Angabe, welche Zuständigkeitsgebiete (welche Aufgabenträger/ potentiell beihilfegebende Stellen) vom Antrag umfasst werden
- Angaben, welche weiteren Beihilfen noch beantragt wurden/ noch beantragt werden sollen unter Angabe des Bundeslandes, des Aufgabenträgers/der beihilfegebenden Stelle, sofern bekannt der beihilfenrechtlichen Grundlage und des (voraussichtlichen) Beihilfenbetrags
- Angaben, wie sich die erbrachte/ zu erbringende Verkehrsleistung auf die einzelnen Aufgabenträger/ beihilfegebenden Stellen verteilt
- Angabe der Schäden, unterteilt nach Schäden aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, Schäden aus der Minderung der Fahrgeldeinnahmen, Schäden aus der Minderung der Erstattungsleistung nach SGB IX sowie Schäden aus der Minderung von Ausgleichsleistungen aus allgemeinen Vorschriften. Bei mehreren Aufgabenträgern/beihilfegebenden Stellen ist jeweils anzugeben, welcher Anteil der Schäden auf welchen Aufgabenträger/ welche beihilfegebende Stelle entfällt. Sofern keine direkte Zuordnung möglich ist, ist eine Schlüsselung (siehe Frage 8) vorzunehmen. Die Schäden sollten unter Beachtung der Vorgaben in den VV zu § 9 NNVG in einer Anlage monats-scharf hergeleitet/prognostiziert werden.
- Angaben zu den ersparten Aufwendungen, welche analog zum Verfahren bei den Schäden auf die betroffenen Aufgabenträger/beihilfegebenden Stellen aufzuteilen sind.

Wir empfehlen die Verwendung des anliegenden Musterformulars des VDV, das den obigen Anforderungen Rechnung trägt.

5. Müssen unterschiedliche Anträge gestellt werden, sofern unterschiedliche Beihilfegrundlagen (Bundesrahmenregelung, Kleinbeihilfen 2020, VO 1370/2007 bzw. Vergaberecht) genutzt werden können/müssen?

Nein. Der Antrag des Verkehrsunternehmens umfasst den gesamten Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020.

Die beihilfegebende Stelle entscheidet in Abstimmung mit dem antragstellenden Verkehrsunternehmen auf Basis der Antragsdaten, welche Beihilfegrundlage (vgl. hierzu Frage 6) für die Gewährung auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgleichsphasen gem. der zwischen den Bundesländern abgestimmten Muster-Finanzierungsrichtlinie (1. Ausgleichsphase vom 1. März bis 31. August 2020 und 2. Ausgleichsphase vom 1. September bis 31. Dezember 2020) in Frage kommt.

Zu beachten ist: Eine Kombination der beiden beihilferechtlichen Grundlagen

- „Zweite[n] Geänderte[n] Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ vom 3. August 2020 und
- der notifizierten „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“ vom 7. August 2020 (gilt nur für den Ausgleich von Schäden im Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. August 2020)

für Ausgleichsleistungen an ein Verkehrsunternehmen in Bezug auf das Jahr 2020 ist nicht möglich.

6. Wer hat für die beihilferechtskonforme Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen Sorge zu tragen?

Grundsätzlich beihilfegewährende Stellen. Sollte aber in Abstimmung mit dem einzelnen Verkehrsunternehmen erfolgen, um hier insb. in beihilferechtlicher Hinsicht (vgl. hierzu Frage 7), aber auch hinsichtlich der (steuerlichen) Ausreichung der Mittel den optimalen Weg sicherzustellen.

Rechtliche Inhalte der VV zu § 9 NNVG entbinden insoweit weder die Aufgabenträger/beihilfegewährenden Stellen noch die Verkehrsunternehmen von der eigenständigen rechtlichen Prüfung.

7. Auf welcher beihilferechtlichen Grundlage können die Mittel durch die beihilfegewährenden Stellen an die Verkehrsunternehmen grundsätzlich ausgereicht werden?

In Betracht kommen

- die Bundesrahmenregelung ÖPNV (für Ausgleichsleistungen im Zeitraum vom 1.03. bis 31.8.2020),
- die Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 (für Ausgleichsleistungen im Zeitraum vom 1.3. bis 31.12.2020) sowie
- die Instrumente der VO 1370/2007 (öffentliche Dienstleistungsaufträge einschließlich Notmaßnahmen und/oder ggf. Allgemeine Vorschriften für Ausgleichsleistungen im Zeitraum vom 1.3. bis 31.12.2020) – sowohl für den gesamten Zeitraum, wie auch im Anschluss an die Inanspruchnahme der „Bundesrahmenregelung ÖPNV“ oder die „Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“.

Bei bereits bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist zu prüfen, ob diese als Grundlage geeignet sind, diese unter Beachtung der Anforderungen des § 132 GWB fortgeschrieben werden können bzw. müssen oder ob hier eine Anpassung nach § 313 BGB nötig/möglich ist.

Als Rechtsgrundlagen kommen im Übrigen – sowohl bei eigenwirtschaftlichen, wie auch bereits betrauten/vergebenen gemeinwirtschaftlichen Verkehren – Notvergaben nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370/2007 sowie Art. 5 Abs. 1 VO 1370/2007 i.V.m. § 14 Abs. 4 Nr. 3. bzw. Nr. 2c VgV in Betracht. Dabei sind die Umstände des jeweiligen Einzelfalls, wie auch die rechtlichen Anforderungen und Verfahrensweisen der Erteilung zu beachten.

Hinweis: Die rechtliche Belastbarkeit einer rückwirkenden (Not-)Vergabe ist zumindest zweifelhaft.

8. Sind die Mittel aus der Sonderfinanzhilfe mit Umsatzsteuer belastet und gibt es Vorgaben hinsichtlich der Ausreichung durch die Aufgabenträger/beihilfegewährenden Stellen?

Die notifizierte Bundesrahmenregelung, wie auch die zwischen den Bundesländern abgestimmte Muster-Richtlinie zielen auf die umsatzsteuerneutrale Ausreichung der Mittel ab. Im Regelfall dürfte eine Umsatzsteuerbelastung insoweit ausgeschlossen sein. Gleichwohl sollte bei der Wahl und Ausgestaltung der konkreten Maßnahme zur Ausreichung der Mittel die steuerlichen Auswirkungen bedacht/geprüft werden.

Die VV zu § 9 NNVG enthalten keine Vorgaben zur konkreten Ausreichungsform der Mittel durch die Aufgabenträger/beihilfegewährenden Stellen an die antragstellenden Verkehrsunternehmen. Die Gewährung der Mittel kann/hat sich insoweit individuell nach der gewählten beihilferechtlichen Grundlage sowie den Inhalten und Vorgaben der gewählten Maßnahme (z.B. Finanzierungsregelung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder der Notmaßnahme, Ausgleichsgewährung gem. der Allgemeinen Vorschrift etc) zu richten.

9. Wie erfolgt die Aufteilung des Gesamtschadens eines Verkehrsunternehmens auf die zuständigen Aufgabenträger/Beihilfegebenden Stellen?

Sofern für einzelne Schadenspositionen und/oder eingesparte Aufwendungen eine direkte Zuordnung zu den betreffenden Aufgabenträgern/ beihilfegebenden Stellen möglich ist, ist diese direkte Zuordnung vorzunehmen und zu belegen.

Die Aufteilung des Gesamtschadens (sowohl erlös- als auch kostenseitig) sollte transparent nach einheitlichen und sachgerechten Schlüsseln, welchen konkrete Bezugsgrößen zugrunde liegen, erfolgen, wenn eine direkte Zuordnung nicht möglich ist. Entsprechend der VV ist als Bezugsgröße auf die Verkehrsleistung in Nutz-Wagenkilometer bzw. Soll-Zugkilometer abzustellen. Demzufolge erfolgt die Aufteilung auf die Gebiete der einzelnen Aufgabenträger / beihilfegewährenden Stellen jeweils anteilig entsprechend der erbrachten Nutzwagen- oder Soll-Zugkilometer des Jahres 2020.

Ist dies nicht möglich, können sich die beteiligten Aufgabenträger / beihilfegewährenden Stellen über eine sachgerechte Aufteilung der Positionen verständigen.

10. Wie werden die Nutz-Wagenkilometer bzw. Soll-Zugkilometer ermittelt?

Die Verkehrsleistung soll in Nutz-Wagenkilometern oder in Soll-Zug-Kilometern für das Jahr 2020 in Differenzierung nach Aufgabenträger/beihilfegebender Stelle ermittelt werden. Wir empfehlen den Jahreswert auf Basis der bis September 2020 erbrachten Ist-Kilometer (Nutz-Wagenkilometer) und einer Hochrechnung bis zum 31.12.2020 zu ermitteln. Alternativ können die Plan- oder Soll-Kilometer (in Fahrplan-km zum 1.1.2020) zugrunde gelegt werden. Letztendlich ist die Grundlage (Ist/Hochrechnung oder Soll) mit der beihilfegebenden Stelle im Nachgang zur Antragsstellung abzustimmen.

Definitionen:

Fahrplankilometer werden definiert als alle Laufleistungen, denen genehmigte Fahrpläne zugrunde liegen. Fahrplankilometer sind Plan- bzw. Solldaten. Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den Nutz-Wagenkilometern bzw. Nutz-Zugkilometern um das Ist-Äquivalent zu den Fahrplankilometern. Nutz-Wagenkilometer bzw. Nutz-Zugkilometer als Ist-Daten weichen daher, z. B. bei ausgefallenen Plan-Leistungen, Mehr-Leistungen aufgrund von Umleitungen und außerplanmäßigen Einsatz-Wagen von den Fahrplankilometern ab.

11. Müssen Aufgabenträger auch einen Antrag auf Sonderfinanzhilfen für bei ihnen selbst entstandene Schäden stellen?

Nein. Die Aufgabenträger nach Ziffer 2 VV zu § 9 NNVG erhalten die Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm, die anteilig auf sie entfallen und können nicht von den Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet benötigte Mittel als Ausgleich für die bei ihnen selbst entstandenen Schäden nutzen.

12. Sind die Schadensbeträge mit oder ohne Umsatzsteuer anzugeben?

Bei der Schadensermittlung sind grundsätzlich Netto-Beträge (ohne Umsatzsteuer) anzugeben.

13. Wie hoch ist die maximale Entschädigungssumme im Rahmen der Kleinbeihilfenregelung?

Alle von einem Unternehmen nach der Kleinbeihilfenregelung 2020 erhaltenen Beihilfen (sowohl Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm als auch andere Beihilfen wie z. B. KfW-Kredite) dürfen den Gesamtnennbetrag von 800.000 Euro (brutto) nicht überschreiten.

Bei der Beurteilung sind die Bruttobeträge, d. h. die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben, zugrunde zu legen. Da allerdings erst nach Antragstellung eine endgültige Abstimmung über die anzuwendende Regelung erfolgen soll, empfiehlt es sich, auch in diesen Fällen grundsätzlich die Netto-Beträge (mit) zu benennen. Geht ein Antragsteller davon aus, dass die Kleinbeihilfenregelung Anwendung findet, sollte er sowohl die Netto- als auch die Brutto-Beträge angeben.

Da der Gesamtnennbetrag ausschlaggebend ist, ist beispielsweise bei KfW-Krediten, die auf Grundlage dieser Bundesregelung Kleinbeihilfen gewährt werden, die volle Kreditsumme und nicht nur der Zinsvorteil anzusetzen.

14. Werden auch Schäden in anderen Bundesländern oder im benachbarten Ausland reguliert?

Grundsätzlich können Schadensausgleiche über den ÖPNV-Rettungsschirm Niedersachsen nur für die in Niedersachsen entstandenen Schäden vorgenommen werden.

Im Falle bundesländerübergreifender Verkehre können sich die beteiligten Aufgabenträger und/oder Bundesländer über eine Aufteilung der ausgleichsfähigen Schäden und/oder vermiedenen oder ersparten Aufwendungen verständigen, wenn diese nicht eindeutig den jeweiligen Betriebsleistungen zugeordnet werden können. Ohne entsprechende Verständigung erfolgt die Aufteilung auf die Gebiete der einzelnen Aufgabenträger und/oder der einzelnen Bundesländer jeweils anteilig entsprechend der erbrachten Nutzwagen- oder Soll-Zug-Kilometer des Jahres 2020 (s. Fragen 8 und 9).

15. Können auch wegfallende erhöhte Beförderungsentgelte als Schaden angesetzt werden?

Nein.

16. Welche Daten sind bezüglich der Schäden aus Verbundtarifen/ Tarifen von Verkehrsgemeinschaften anzugeben?

Grundlage sind die Mitteilungen der Verbünde bzw. Verkehrsgemeinschaften, die die Einnahmenminderungen nach Einnahmenaufteilung monats-scharf für den Zeitraum 1.3.2020 bis 31.12.2020 ermitteln müssen.

Dazu werden von den Verbänden bzw. Verkehrsgemeinschaften unter Zugrundelegung der relevanten Aufteilungsschlüssel zunächst die monatlichen Verkäufe der einzelnen Ticketarten und Preisstufen im Zeitraum 1.3.2019 bis 31.12.2019 mit den jeweiligen Ticketpreisen 2020 berechnet. Diese bilden den Vergleichsmaßstab für die Schadensermittlung, dem die tatsächlichen Einnahmen aus den Verkäufen vom 1.3.2020 bis 31. 12.2020 nach Einnahmenaufteilung gegenübergestellt werden.

17. Müssen die ermittelten Einnahmen/Stückzahlen aus den Vertriebs- bzw. Erlössystemen nachgewiesen werden?

Im Rahmen der Nachweisführung müssen Bestätigungen der Verbund-/Tariforganisationen über die Einnahmemaufteilungen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate März bis Dezember der Jahre 2019 und 2020 im Haustarif bzw. nach BBDB vorgelegt werden.

18. Verliert das Unternehmen seine Eigenwirtschaftlichkeit, wenn es Sonderfinanzhilfen in Anspruch nimmt?

Wenn der Unternehmer die Kleinbeihilfenregelung oder die Bundesrahmenregelung für den Zeitraum vom 1.3. bis 31.8.2020 in Anspruch nimmt, ergeben sich für den Zeitraum März bis Dezember 2020 keine Änderungen.

Auch im Falle einer zeitweisen Covid-bedingten Notmaßnahme bleiben nach den VV zu § 9 NNVG die eigenwirtschaftlichen Genehmigungen grundsätzlich unberührt. Das Unternehmen hat einen Antrag zur vorübergehenden Entbindung von der Betriebspflicht zu stellen und erhält für die Zeit der Notmaßnahme einstweilige Erlaubnisse. Nach Auslaufen der Notmaßnahme lebt die eigenwirtschaftliche Genehmigung dann wieder auf.

19. Werden Mittel, die in 2020 nicht ausgeschüttet wurden, auf 2021 übertragen?

Der Teil der Sonderfinanzhilfe der gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 NNVG zuzüglich zu den Finanzmitteln des Bundes für den Rettungsschirm durch das Land selbst bereitgestellt wurden (190 Mio. EUR Landesmittel) können 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.

20. Was ist bei der Überkompensationsprüfung bis zum 30.9.2021 zu beachten? Welche Unterlagen sind vorzuhalten?

Aufgrund des Überkompensationsverbotes sind nur die tatsächlichen pandemiebedingten Schäden ausgleichsfähig. Daher sind zum einen die Schäden sowie zum anderen die gegenzurechnenden pandemiebedingt entfallenden Aufwendungen prüffähig nachzuweisen. Bezüglich der Geltendmachung von Schäden aus der Minderung der Fahrgeldeinnahmen sind im Zuge dessen Bestätigungen der Verbundorganisationen und/oder der für die Einnahmearteilung verantwortlichen Tariforganisationen über die Einnahmearteilungen 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 von den Verkehrsunternehmen vorzulegen.

Zur Vorbereitung der Prüffähigkeit ist es empfehlenswert, sämtliche Angaben im Zuge der Antragstellung in Nebenrechnungen monats-scharf aus den betrieblichen DV-Systemen der Verkehrsunternehmen herzuleiten. Bereits im Zuge der Datenerhebung für die Antragstellung sollten zugrunde gelegte Konten und Kostenstellen sowie möglicherweise verwendete Schlüsselungen dokumentiert werden, um den späteren Nachweis zu erleichtern.

Insbesondere bei Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Notvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind grundsätzlich die Vorgaben im Anhang der VO 1370/2007 und im öDA bezüglich der Überkompensationskontrolle zu beachten.

Die o. a. Erläuterungen werden nach Vorliegen weiterer Informationen und Hinweise zur Überkompensationsprüfung weiter konkretisiert und fortgeschrieben.