



Niedersächsisches Ministerialblatt

74. (79.) Jahrgang

Hannover, den 15. November 2024

Nummer 562

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2025)

Erl. d. MW v. 12.11.2024 – 30250-2209 –

– VORIS 93200 –

1. Zweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinie und § 53 LHO Billigkeitsleistungen.

1.2 Mit dieser Richtlinie werden das auf Bundesebene in § 9 RegG verankerte Vorhaben des Deutschlandtickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel finden weiterhin die Regelungen des in § 9 NNVG geregelten ÖPNV-Rettungsschirms entsprechende Anwendung.

1.3 Ziel der Billigkeitsleistung ist es, die finanziellen Nachteile auszugleichen, die bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch die Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets entstehen. Der zwischen Bund und Ländern abgestimmte Tarif soll vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende die Tarifschwelle für die Fahrgäste absenken, ihnen durch eine einfache Tarifstruktur den Zugang zum ÖPNV erleichtern und dadurch die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes erhöhen.

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

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Ausgleich an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2025 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und vor dem 01.05.2023 geregelt und nicht die Umsetzung des Deutschlandtickets betreffenden Ausgleichszahlungen 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), geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22), oder aus allgemeinen Vorschriften i. S. von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1 Empfänger sind die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, d. h.

- 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),
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG) und
- die Zweckverbände zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG für den in Niedersachsen liegenden Teil ihres Verbandsgebietes.

3.2 Die Empfänger nach Nummer 3.1 machen ausgleichsfähige nicht gedeckte Ausgaben nach Nummer 2 von Aufgabenträgern, denen sie die Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 NNVG übertragen haben, sowie von Gemeinden und Verbandsmitgliedern in ihrem Zuständigkeitsgebiet, die gemäß § 4 Abs. 3 NNVG ohne Aufgabenträger zu sein Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, gegenüber der Bewilligungsbehörde geltend. Die Billigkeitsleistung ist entsprechend Nummer 5.4 für die Aufgabenträger, Gemeinden oder Verbandsmitglieder zu berechnen. Die Mittel sind weiterzuleiten. Es ist dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch diesen Empfängern und den von ihnen unterstützten Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Dies schließt die Nachweisführung ein.

3.3 Empfänger nach Nummer 3.2 können direkt einen Antrag bei der Bewilligungsbehörde stellen, wenn der zuständige Empfänger nach Nummer 3.1 seine Mitwirkung bei der Umsetzung des Deutschlandtickets für alle seine Verkehre verweigert.

4. Voraussetzungen

4.1 Soweit die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Auch die nicht gedeckten Ausgaben von Bürgerbusvereinen im ÖPNV sind über diesen Weg ausgleichsfähig, soweit sie das wirtschaftliche Risiko tragen.

4.2 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 können alternativ vereinbaren, dass ein Ausgleich an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen unmittelbar durch den Empfänger nach Nummer 3.1 unter Wahrung der beihilferechtlichen Voraussetzungen erfolgen soll.

4.3 Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben.

4.4 Die Anforderungen und die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe (Koordinierungsrat) abgestimmt und werden weiterentwickelt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, die Tarifbestimmungen in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden und im Falle des eigenen Verkaufs das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben. Die

jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht <https://infoportal.mobil.nrw/koordinierungsrat.html> veröffentlicht. Die Beschlüsse des Koordinierungsrates sind maßgebend.

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO.

5.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1 **Fahrgeldausfälle:** Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB [BBDB], Deutschlandtarif [DT]) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifanpassungen auf das Jahr 2025 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2025 nach Maßgabe der Nummern 5.4.1.1 und 5.4.1.2 ausgleichsfähig. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer).

Die Verbundorganisationen haben den Empfängern bzw. erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt werden nicht berücksichtigt.

5.4.1.1 Zur Berechnung der um die Tarifanpassungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 ist die Anzahl der im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 einschließlich, soweit nachweisbar, der Anzahl der ausgegebenen Fahrausweise, für die aufgrund von Zahlungsausfällen keine Fahrgeldeinnahmen erzielt wurden, mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2025 genehmigten Preisen zu multiplizieren.

Preisanpassungen, die ab dem 01.01.2025 wirksam werden, sind im Wesentlichen gleichmäßig für alle Kartenarten und alle Preisstufen vorzunehmen.

Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 1 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung für die Hochrechnung maßgebend.

Wenn aufgrund einer grundlegenden Änderung der Tarifstruktur, die nach dem 15.01.2023 wirksam wurde, ein Vergleich zu den Tarifarten und Preisstufen des Jahres 2019 nicht möglich ist, werden die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 01.01.2023 ermittelt und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortgeschrieben.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind für diese Tickets die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen auf Basis des Preisstandes zum 01.01.2023 zu ermitteln und über die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung auf 2025 fortzuschreiben.

Übersteigt im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifanpassung gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 %, darf für die Ermittlung der hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe nur eine Steigerungsrate von 13,5 % zugrunde gelegt werden.

Als pauschaler Ausgleich der durch die Einführung des Deutschlandtickets entfallenden prognostizierten Einnahmesteigerungen aus positiven Verkehrsmengeneffekten in den Jahren 2023 bis 2025 werden die nach den Sätzen 1 bis 6 ermittelten Fahrgeldeinnahmen für alle drei Jahre um insgesamt 3,9 % erhöht.

Die nach den Sätzen 1 bis 7 ermittelten hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen sind im Verhältnis der Veränderung der tatsächlich erbrachten Betriebsleistungen in Fahrzeug-, Wagen- oder Zug-Kilometern im Kalenderjahr 2025 gegenüber dem Kalenderjahr 2019 im Gebiet der jeweiligen Empfänger nach den Nummern 3.1

bzw. 3.2 fortzuschreiben. Als Faktor der Fortschreibung sind dabei 30 % der prozentualen Steigerung oder prozentualen Verminderung der Betriebsleistungen im Gebiet des jeweiligen Empfängers nach Nummer 3.1 oder 3.2 anzusetzen.

Unterschreitet die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten nach Einnahmeaufteilung in Niedersachsen zum 31.01.2026 die Gesamtzahl der Abonentinnen und Abonnenten zum 30.04.2023 um mehr als 10 %, sind die nach den Sätzen 1 bis 9 ermittelten Fahrgeldeinnahmen um den über die Bagatellgrenze von 5 % hinausgehenden Prozentsatz für alle Empfänger im Land abzusenken.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT und dem BBDB-Tarif sind die hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation zu verteilen, der ohne die Einführung des Deutschlandtickets gegolten hätte.

5.4.1.2 Zur Berechnung der anzusetzenden tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen einschließlich der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket zu ermitteln.

Zahlungsausfälle reduzieren die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen nicht.

Für Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden.

Einnahmen aus dem durch Beschluss des Koordinierungsrates festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den Fahrgeldeinnahmen i. S. von Satz 1 abzuziehen.

Die Vornahme weiterer Absetzungen von den Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket ist nicht zulässig.

Wurden die Preise für Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit nach dem 15.01.2023 abgesenkt, sind bei der Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für die Berechnung des Ausgleichs für alle Tickets mit nicht deutschlandweiter Gültigkeit alle verkauften Tickets mit den am 01.01.2023 geltenden und über die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung auf 2025 fortgeschriebenen, ggfs. den Preis des Deutschlandtickets auch übersteigenden, Preisen anzusetzen.

Übersteigt bei Tickets mit Ausnahme von Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets im jeweiligen Monat in 2025 die durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe gegenüber dem jeweiligen Monat in 2023 um mehr als 13,5 %, können für die Ermittlung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Kartenart in der jeweiligen Preisstufe die Preise zugrunde gelegt werden, die bei einer Tarifierhöhung von 13,5 % zu zahlen gewesen wären.

Bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket sind die so ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen gemäß der Einnahmeaufteilung unter Zugrundelegung des Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2025 der jeweiligen Verbundorganisation sowie gemäß der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket zu verteilen.

5.4.2 Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 und die nach Maßgabe der Nummer 5.4.1.2 errechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis Dezember 2025 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund des für das Jahr 2025 festgelegten oder nachgewiesenen Vorhundertatzes zu berechnen.

Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen, DT, dem BBDB-Tarif und dem Deutschlandticket gemäß der nach Nummer 5.4.1.1 für die hochgerechneten erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen und gemäß Nummer 5.4.1.2 für die tatsächlichen erstattungsfähigen Fahrgeldeinnahmen aus der maßgebenden Einnahmeaufteilung. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge für die jeweiligen Verkehrsleistungen.

5.4.3 In der Nummer 5.4.1 entsprechenden Weise ist die ebenfalls ausgleichsfähige Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen.

Einsparungen der Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften sind gegenzurechnen.

5.4.4 Von dem nach den Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 ermittelten Ausgleich sind in direktem ursächlichen Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments in Abzug zu bringen.

Hierzu ist die auf Monatswerte umgerechnete, bei Empfängern nach den Nummern 3.1 und 3.2 oder den in wirtschaftlicher Verantwortung stehenden Verkehrsunternehmen oder mittelbar über ihre Vertriebsdienstleister verkaufte Anzahl von Fahrkarten im Abonnement im bisherigen Tarifsortiment jeweils zu den Stichtagen 30.04.2023 und 31.01.2025 zu ermitteln und daraus die Differenz zu bilden.

Abonnements i. S. von Satz 2 sind Zeitfahrkarten mit einer zeitlichen Gültigkeit von mehr als einem Monat. Dazu zählen auch Semestertickets sowie Monatskarten, die von Unternehmen ausgegeben werden, die keine Abonnements im gesamten Tarifangebot haben und mindestens vier dieser Monatskarten im Zeitraum vom 01.05.2022 bis 30.04.2023 nachweislich an dieselbe Kundin oder denselben Kunden verkauft wurden.

Für jedes Ticket der so ermittelten Differenz ist jeweils ein Betrag von 1,20 EUR als Ersparnis im Ausgleich anzusetzen.

Wird nachgewiesen, dass die tatsächlich ersparten Vertriebsaufwendungen niedriger sind als bei der pauschalen Berechnung nach den Sätzen 2 bis 5, darf auch der niedrigere Betrag als Ersparnis angesetzt werden.

Hat ein Unternehmen den Vertrieb des Deutschlandtickets oder des bisherigen Tarifs an ein anderes Verkehrsunternehmen oder eine Verbundorganisation übertragen, sind die nach den Sätzen 2 bis 5 ermittelten Ersparnisse von diesem in Ansatz zu bringen.

5.4.5 Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 errechneten Minderungen abzüglich der ersparten oder vermiedenen Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.4 ist der ausgleichsfähige Betrag.

5.4.6 Erbringt ein Verkehrsunternehmen Betriebsleistungen in dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger oder mehrerer Bundesländer und können die nicht gedeckten Ausgaben nicht eindeutig der Betriebsleistung im jeweiligen Gebiet der Aufgabenträger oder Bundesländer zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers oder Bundeslandes erbrachten Fahrzeug-, Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Kalenderjahres 2025 den Aufgabenträgern oder Bundesländern zuzuordnen.

Die beteiligten Aufgabenträger können eine abweichende Aufteilung vereinbaren. Bei die Landes- oder Bundesgrenze überschreitenden Verkehren haben die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen.

Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit diese als zusätzlicher Nachteil vom Verkehrsunternehmen bei der Ausgleichsberechnung geltend gemacht werden. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2 Die Empfänger und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB handelt und Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die von der Arbeitsgemeinschaft aus dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., der Deutschlandtarifverband GmbH, dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. und dem Bundesverband SchienenNahverkehr e. V. gebildete Einnahmeverteilungsfahrer-Clearingstelle oder bei Übergang dieser Funktion an die D-TIX GmbH & Co. KG gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen einschließlich tariflicher Fortschreibung gemäß dieser Richtlinie erfolgt einmalig monats-scharf für das gesamte Jahr 2025 bis zum 20.02.2025. Sie ist erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.4 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.3 sind zu verpflichten, bis zum 31.03.2027 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

Um sicherzustellen, dass sie die Nachweispflicht gegenüber dem Land fristgerecht erfüllen können, haben Empfänger nach Nummer 3.1 in den Weiterleitungsverhältnissen angemessene Fristen für die Empfänger nach Nummer 3.2 und die Verkehrsunternehmen für deren Nachweisführung zu setzen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und die Einnahmeverteilungen sowohl für die nach Nummer 5.4.1.1 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen als auch für die nach Nummer 5.4.1.2 ermittelten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2025 sowie eine Bescheinigung einer Wirtschaftsprüferin oder eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Jahre 2019 und 2025 im Haustarif oder nach BBDB-Tarif beizufügen.

Sofern Nachweise über den Soll-Fahrgeldeinnahmen zuzurechnende Zahlungsausfälle nach Nummer 5.4.1.1 geführt werden, sind diese ebenfalls beizufügen.

Soweit ein Einzelnachweis gemäß Nummer 5.4.4 Satz 6 geführt wird, sind die betragsmäßigen Einsparungen von Vertriebsaufwendungen durch eine Wirtschaftsprüferin oder einen Wirtschaftsprüfer, eine Steuerberaterin oder einen Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigen zu lassen.

Weiterhin ist jeder Empfänger oder jedes erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, seinem Nachweis die Anzahl der Abonnenten i. S. der Nummer 5.4.1.1 zu den Stichtagen 30.04.2023 und 31.01.2026 beizulegen.

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Bescheinigung von weiteren Angaben durch Dritte (Wirtschaftsprüferin/Wirtschaftsprüfer, Steuerberaterin/Steuerberater und Rechnungsprüfungsämter) verlangen.

Die Bewilligungsbehörde macht Vorgaben zu Form, Inhalt und Übermittlung des Verwendungsnachweises.

6.5 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

Die Billigkeitsleistungen werden daher vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend der Höhe der tatsächlichen ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben und der vorhandenen Mittel bewilligt und in Abschlägen und ggf. einer Schlussüberweisung ausgezahlt.

6.6 Der nach dieser Richtlinie gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 4.4 und 6.2 bis 6.5 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Verfahren

7.1 Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30.09.2025 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung oder Schätzung der voraussichtlichen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten.

7.2 Bewilligungsbehörde ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover. In eigener Aufgabenträgerfunktion ist Bewilligungsbehörde der LNVG das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, Friedrichswall 1, 30159 Hannover.

7.3 Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Minderungen gemäß der Nummer 5.4.1 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Der Antrag ist formlos elektronisch zu stellen.

7.4 Die Bewilligungsbehörde fragt die Teilnahmebereitschaft der Empfänger nach Nummer 3.1 ab. Der Empfänger nach Nummer 3.1 kann, nachdem er seine Teilnahmebereitschaft erklärt hat, einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet stellen. Der Empfänger erhält bei Teilnahme bis zur Antragstellung nach Nummer 7.1 in der Regel monatliche Vorauszahlungen.

Soweit hierfür kein gesondertes Verfahren mit spezifischen Prognosen geregelt ist, werden die monatlichen Vorauszahlungen in Höhe von jeweils 8 % der für das Jahr 2024 vorläufig gewährten Billigkeitsleistung gewährt. Die Vorauszahlungen werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle der Nummern 4.1 und 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter. Die Bewilligungsbehörde kann Bedarfsprognosen abfragen.

7.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.6 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 sowie die Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass eine Prüfung durch den BRH, den LRH oder das MW oder jeweils deren Beauftragte erfolgen kann.

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erl. tritt am 01.01.2025 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2027 außer Kraft.

An die
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An

die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen
die Region Hannover

den Regionalverband Großraum Braunschweig

den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) – Landesgruppe Niedersachsen/Bremen –

den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.