In der Senatssitzung am 24. August 2021 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Datum: 17.08.2021

Vorlage für die Sitzung des Senats am 24. August 2021

„Corona-Hilfe für den ÖPNV im Land Bremen – Umsetzung 2021“

A. Problem

Zur Problemlage der zu erwartenden Einnahmerückgänge im ÖPNV des Landes Bremen aufgrund der COVID-19-Pandemie wird auf die Senatsvorlagen „Corona-Hilfe für den straßengebundenen ÖPNV im Land Bremen – Umsetzung 2020“ vom 10. November 2020 und „Corona-Hilfe für den bremischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Umsetzung 2020“ vom 11. November 2020 verwiesen. Durch ein Andauern der Pandemie ergibt sich auch für das Jahr 2021 die gleiche Problemlage, wie sie für das Jahr 2020 beschrieben wurde:

„Der massive Rückgang der Fahrgastzahlen führt in Konsequenz zur deutlichen Reduzierung der Erlöse. Nachdem zunächst im Tarifsegment der Einzelfahrscheine ein drastischer Rückgang der Verkäufe von 60-70% zu verzeichnen war, ist mit fortschreitender Dauer der Einschränkungen im öffentlichen Leben auch das Segment der Zeitfahrweise betroffen.“

Derzeitige Prognosen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen und der Verkehrsunternehmen gehen davon aus, dass der durch die COVID-19-Pandemie im Jahr 2021 verursachte Schaden etwa um 10 % über dem des Jahres 2020 liegen wird. Dies ist insbesondere in der längeren Dauer der Pandemie begründet (12 Monate statt 9,5 Monate) sowie in der zwischenzeitlich eingetretenen Kündigung von Abonnements, da mittlerweile zahlreiche Menschen im Homeoffice arbeiten.

Angesichts der Corona-Krise hat die Bundesregierung ein umfassendes Paket aus konjunkturstützenden, krisenbewältigenden und Deutschland für die Zukunft modernisierenden Maßnahmen beschlossen. Für die Jahre 2020 und 2021 ist laut den Prognosen der Branche vom Februar 2021 von finanziellen Nachteilen in Höhe von insgesamt 7 Milliarden Euro auszugehen. Der Bund beteiligt sich bis zur Hälfte an der Finanzierung der zum jetzigen Zeitpunkt absehbaren finanziellen Nachteilen.

Vor diesem Hintergrund werden auch die Länder in den Jahren 2020 und 2021 bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch den Bund unterstützt. Diese Unterstützung für den ÖPNV ist im Jahr 2020 über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund um 2,5 Milliarden Euro erfolgt, für das Jahr 2021 ist eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Milliarde Euro (davon Land Bremen: 7,5 Mio. Euro) durch Bundestag und Bundesrat in der 25. Kalenderwoche beschlossen worden. Die aus den beschlossenen Finanzhilfen des Bundes resultierenden Zahlungen an die Länder berücksichtigen die in den jeweiligen Ländern entstandenen Schäden nur zu einem geringen Teil: Die 2,5 Mrd. Euro im Jahr 2020 wurden auf der

Grundlage des Verteilungsschlüssels des RegG an die Länder verteilt, der völlig unabhängig von den aufgetretenen Schäden ist. Die 1 Mrd. Euro wurde nach einem modifizierten Schlüssel ermittelt, der die Schätzung der Schäden des Jahres 2020 berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wird in § 7 (7) RegG folgende Festlegung getroffen: Die Länder passen einvernehmlich die in Absatz 2 und Absatz 5 festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung an. Der Bund wird über eine solche Beschlussfassung und die anschließende Umsetzung jeweils zeitnah unterrichtet. Ende des Jahres 2020 wurde eine erste Stufe dieses länderinternen Finanzausgleichs durchgeführt. Da Bremen zu den Ländern gehört, die weniger Bundesmittel erhalten haben, als ihnen nach der Ende 2020 ermittelten Schadensverteilung zusteht, wurden Bremen vom Land Sachsen-Anhalt zusätzlich 3.800 TEURO überwiesen. Eine weitere Zahlung in Höhe von etwa 1.200 TEURO wird im Jahr 2021 erwartet (s. hierzu auch die Ausführungen im Abschnitt B.). Diese Werte sind in den zahlenmäßigen Aufstellungen der vorliegenden Senatsvorlage enthalten. Auf dieser Zahlengrundlage ergibt sich derzeit ein vorläufiger Finanzierungsanteil des Bundes in Höhe von rund 35 % und ein vorläufiger Landesanteil aus dem Bremen Fonds von rund 65 %. Diese Verteilung wird sich voraussichtlich noch zu Gunsten Bremens ändern, wenn der endgültige Verteilungsschlüssel für das Jahr 2020 auf der Grundlage des tatsächlich in den jeweiligen Ländern entstandenen finanziellen Schadens Ende 2021 neu berechnet wird und die Zahlungen des länderinternen Finanzausgleichs angepasst werden. Sollte die Schadensprognose von 7 Mrd. Euro zutreffen, dann wird auch ein Bundesanteil von 50 % für alle Länder erreicht. Die endgültigen Anteile von Bund und Ländern am ÖPNV-Rettungsschirm werden Mitte 2023 nach der abschließenden Abrechnung gemäß § 7 (9) RegG feststehen.

Abweichend von der Regelung im Jahr 2020 wird die zusätzliche 1 Milliarde Euro des Bundes nur unter den folgenden Bedingungen ausgezahlt: Eine erste Rate in Höhe von 50 % des jeweiligen Landesanteils wird durch den Bund auf Antrag an das jeweilige Land gezahlt. Eine Auszahlung erfolgt jedoch erst dann, wenn das jeweilige Land darlegt, dass es mindestens 50 % der Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm aus Landesmitteln geleistet hat. Die Auszahlung der zweiten Rate erfolgt, wenn das Land Mitte 2023 zusätzlich nachweist, dass es über die Jahre 2020 und 2021 insgesamt mindestens 50% des gesamten ÖPNV-Rettungsschirms aus eigenen Landesmitteln gezahlt hat. Unabhängig von den Zahlungsbedingungen des Bundes sind in 2021 vertragsgemäß die im SPNV laufenden Mindereinnahmen zu finanzieren; im straßengebundenen ÖPNV die in den aktuell vorgelegten Jahresabschlüssen für 2020 eingebuchten Forderungen gegen den ZVBN zu begleichen und Abschlagszahlungen für den laufenden Betrieb in 2021 zu leisten.

B. Lösung

Es sind in Bremen Gremienbeschlüsse herbei zu führen, die die Landesfinanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms für die Jahre 2020 und 2021 darstellen und zugleich die für 2021 erforderlichen Auszahlungen sicherstellen, um den Anforderungen des Bundes für die weitere Mittelauszahlung in den Jahren 2021 und 2023 zu entsprechen und die finanziellen Nachteile der Verkehrsunternehmen über das bisherige Maß hinaus für die Jahre 2020 und 2021 auszugleichen.

1. Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes Bremen für die COVID-19 Schäden des Jahres 2020

Im Jahr 2020 ist mit Abrechnungsstand Juli 2021 im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV im Land Bremen ein Schaden von 37.564.944,48 Euro entstanden (davon ÖPNV 28.556.521,00 Euro und SPNV 9.008.423,48 Euro).

Von den im Jahr 2020 zusätzlich bewilligten Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro erhielt das Land Bremen auf der Grundlage von § 7 (2) des RegG vom Bund einen Betrag in Höhe von 14.878 TEUR. Dieser Betrag wurde durch eine Zahlung aus dem länderinternen Finanzausgleich nach § 7 (7) RegG um weitere 3.800 TEUR, die vom Land Sachsen-Anhalt gezahlt wurden, aufgestockt. Damit erhielt das Land Bremen im Jahr 2020 18.678 TEUR an Finanzhilfen des Bundes zum Ausgleich des durch die COVID-19-Pandemie entstandenen finanziellen Schadens. Dieser Betrag wurde noch im selben Jahr vollständig an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt (**s. Anlage 1**). Erstattet wurde damit die komplette Schadenssumme des SPNV (s.o.); den ÖPNV-Unternehmen wurde ein Abschlag i.H.v. insgesamt 9.670 TEUR ausgezahlt.

Damit steht für die Begleichung der durch COVID-19 im Jahr 2020 im ÖPNV verursachten Schäden mit Abrechnungsstand Juli 2021 noch eine Schlusszahlung des Landes Bremen in Höhe von 18.887 TEUR aus, die aus dem Bremen Fonds aufgebracht werden soll. Mit Zahlung dieses Betrages kann das Land damit gegenüber dem Bund belegen, dass es den geforderten Mindestanteil von 50% an dem ÖPNV-Rettungsschirm geleistet hat, und es wird in die Lage versetzt, seinen Anteil nach § 7 (5) RegG von der im Jahr 2021 zusätzlich durch den Bund für den ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellten 1 Mrd. Euro abzurufen. Dem Land Bremen steht nach dem RegG für das Jahr 2021 eine erste Rate in Höhe von 3.750 TEUR zu.

2. Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes Bremen für die COVID-19 Schäden des Jahres 2021

Grundlage für die Ermittlung des entstandenen finanziellen Schadens im Jahr 2021 bildet wie im Jahr 2020 eine Musterrichtlinie der Länder (**s. Anlage 2**), die vom Land Nordrhein-Westfalen erarbeitet worden ist. Danach setzt sich der finanzielle Schaden wie folgt zusammen:

- entgangene Fahrgeld- und sonstige Einnahmen
- entgangene Ausgleichsleistungen (z.B. für die Beförderung Schwerbehinderter)
- abzgl. Einsparungen und anderweitig erhaltene Hilfen.

Die Anwendung der Musterrichtlinie soll gewährleisten, dass in der gesamten Bundesrepublik einheitliche Maßstäbe bei der Ermittlung der finanziellen Schäden und zur Anwendung kommen und die Länder dann auf dieser Grundlage die in den Absätzen 2 und 5 des § 7 RegG festgelegte Verteilung in einer Endabrechnung an die in den Jahren 2020 und 2021 tatsächlich entstandenen finanziellen Nachteile im öffentlichen Personennahverkehr in eigener Verantwortung anpassen können.

Wie bereits in Abschnitt A. dargelegt, wird erwartet, dass der durch die COVID-19-Pandemie im Jahr 2021 verursachte Schaden etwa um 10 % über dem des Jahres 2020 liegen wird. Unter dieser Annahme, die auf der Einnahmeentwicklung Januar bis März 2021 beruht, ergibt sich für das Jahr 2021 nach der Musterrichtlinie der Länder für den ÖPNV im Land Bremen ein voraussichtlicher Gesamtschaden in Höhe von 41.321

TEUR. Davon entfallen 31.412 TEUR auf den straßengebundenen ÖPNV und 9.909 TEUR auf den SPNV (s. **Anlage 3**).

Aufgrund der vertraglichen Verpflichtungen des Landes Bremen als Aufgabenträger für den SPNV sind noch im Jahr 2021 die den Eisenbahnverkehrsunternehmen durch COVID 19 entstandenen Schäden vollständig auszugleichen. Für den straßengebundenen ÖPNV ist der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) Aufgabenträger. Auf Antrag gleicht das Land Bremen dem ZVBN die durch COVID-19 im straßengebundenen ÖPNV entstandenen Schäden aus. Das Verfahren ist in einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung geregelt (s. **Anlage 4**), die der des Jahres 2020 entspricht und nun auf das Jahr 2021 erweitert werden soll. Es ist beabsichtigt, auf den beantragten Schadensausgleich des straßengebundenen ÖPNV im Jahr 2021 einen Abschlag in Höhe von 90% auszuführen und die Schlusszahlung nach Vorlage der Verwendungsnachweise im Jahr 2023 durchzuführen.

Aus dem ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes sind im Jahr 2021 noch Bundesmittel in Höhe von insgesamt 4.950 TEUR für den ÖPNV-Rettungsschirm zu erwarten:

- Rund 1.200 TEUR Ende 2021 nach der Neuberechnung des Verteilungsschlüssels gemäß § 7 (7) für die Mittel nach § 7 (2) RegG. Die hier genannte Zahlung beruht auf einer vorläufigen Berechnung der Schäden des Jahres 2020, die Ende 2020 durchgeführt wurde. Dieser Betrag wird sich voraussichtlich noch ändern, wenn der endgültige Verteilungsschlüssel für das Jahr 2020 Ende 2021 auf der Grundlage des tatsächlich in den jeweiligen Ländern entstandenen finanziellen Schadens neu berechnet wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich unter Berücksichtigung des länderinternen Finanzausgleichs der über den Bremen-Fonds zu finanzierende Landesanteil noch deutlich verbessert (auf Basis der aktuellen Daten rd. 65 % Landesanteil, rd. 35 % Bundesanteil). Sofern die bundesweit erwartete Gesamtschadenssumme von 7 Mrd. € zutrifft, würde letztlich auch für Bremen ein Bundesanteil von 50 % erreicht.
- Weiterhin kann nach Zahlung der Schlusszahlung für das Jahr 2020 aus dem Bremen Fonds (s. Abschnitt 1.) noch im Jahr 2021 die erste Rate der Bundeszahlung nach § 7 (5) RegG in Höhe von 3.750 TEUR vom Bund abgerufen werden.

3. Schlussrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes Bremen für die COVID-19 Schäden der Jahre 2020 und 2021

Die Schlussrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms und der in diesem Zusammenhang gezahlten Bundes- und Landesmittel kann erst Mitte 2023 erfolgen, da der Bund erst zu diesem Zeitpunkt die zweite Rate seines für das Jahr 2021 bewilligten Anteils am ÖPNV-Rettungsschirm des Bundes und der Länder auszahlt. Die volle Rate wird auch nur dann ausgezahlt, wenn das Land mindestens 50 % des für die Jahre 2020 und 2021 insgesamt nachgewiesenen Schadens aus Landesmitteln ausgeglichen hat. Auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Daten wird diese Bedingung im Land Bremen erfüllt.

Nach dem derzeitigen Abrechnungsstand (07/2021) erhält das Land Bremen im Jahr 2023 nach Vorlage des Verwendungsnachweises vom Bund 3.750 TEUR an zusätzlichen Regionalisierungsmittel nach § 7 (5) RegG, davon werden rund 3.141 TEUR an die Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV als Schlusszahlung für die Schäden aus dem Jahr 2021 geleistet und rund 609 TEUR fließen als Rückzahlung einer Vorfinanzierung an den Bremen Fonds zurück (s. **Anlage 3**).

C. Alternativen

Werden nicht empfohlen.

D. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Nach den Kriterien der Musterrichtlinie ergibt sich auf der Grundlage der Meldungen der Verkehrsunternehmen für den straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Landes Bremen in den Jahren 2020 und 2021 voraussichtlich ein finanzieller Schaden in Höhe von insgesamt rund 78.886 TEUR, der durch Einnahmeausfälle und entgangene Ausgleichsleistungen begründet ist und nach den geschlossenen Verträgen von den betroffenen Gebietskörperschaften zu tragen ist. Die genaue Summe wird im Rahmen der Jahresabschlüsse 2020 und 2021 festgestellt und steht erst nach der vollständigen, bundesweiten Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms Mitte 2023 fest.

Die für die Bedienung der Verkehrsverträge durch COVID-19 zusätzlich erforderlichen Landesmittel stehen bei den betroffenen Gebietskörperschaften für die Haushaltsjahre 2020 und 2021 nicht zur Verfügung. Der durch COVID-19 verursachte Schaden in Höhe von voraussichtlich 78.886 TEUR in den Jahren 2020 und 2021 soll vor diesem Hintergrund anteilig aus der Sonderzuweisung des Bundes nach § 7 (2) und § 7 (5) RegG sowie aus dem Bremen Fonds des Landes Bremen gezahlt werden.

Im Jahr 2020 erhielt das Land Bremen aus der Sonderzuweisung des Bundes 18.678 TEURO, die noch im selben Jahr an die Verkehrsunternehmen ausgezahlt wurden.

Im Jahr 2021 sind noch die Schlusszahlung zum Ausgleich der Schäden des Jahres 2020 in Höhe von 18.887 TEURO sowie die Abschlagszahlungen zum Ausgleich der Schäden des Jahres 2021 in Höhe von 38.180 TEURO zu leisten. Insgesamt ergibt sich damit für das Jahr 2021 ein aus dem ÖPNV-Rettungsschirm zu zahlender Betrag in Höhe von 57.067 TEURO. Aus der Sonderzuweisung des Bundes erhält das Land Bremen im Jahr 2021 voraussichtlich 4.950 TEURO (inkl. vorläufigem Länderausgleich aus 2020 i.H.v. 1.200 TEURO), so dass aus dem Bremen-Fonds Mittel in Höhe von 52.117 TEUR für den ÖPNV-Rettungsschirm benötigt werden.

Es wird davon ausgegangen, dass sich unter Berücksichtigung des länderinternen Finanzausgleichs der über den Bremen-Fonds zu finanzierende Landesanteil noch deutlich verbessert (auf Basis der aktuellen Daten rd. 65 % Landesanteil, rd. 35 % Bundesanteil). Sofern die bundesweit erwartete Gesamtschadenssumme von 7 Mrd. € zutrifft, würde letztlich auch für Bremen ein Bundesanteil von 50 % erreicht. Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird im weiteren Jahresverlauf über etwaige Bedarfsreduzierungen für den Landesanteil 2021 berichten und die Landesmittel ausschließlich bedarfsgerecht einsetzen.

Die Zahlung dieser Mittel erfolgt für den SPNV auf der Grundlage der mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossenen Verträge. Die Zahlungen für den straßengebundenen ÖPNV auf der Grundlage einer mit dem ZVBN geschlossenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung (**s. Anlage 4**).

Im Jahr 2023 erfolgt nach dem RegG die Schlussabrechnung der Bundesmittel für den ÖPNV-Rettungsschirm. Danach wird der Bund aus der Sonderzuweisung dem Land die zweite Rate des Jahres 2021 in Höhe von 3.750 TEURO zur Verfügung stellen. Davon werden 3.141 TEURO als Schlusszahlung für das Jahr 2021 an die Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV ausgezahlt und 609 TEURO fließen an den Bremen-Fonds zurück.

Der derzeit erwartete Mittelabfluss ist nachfolgend dargestellt. Im weiteren Verlauf der Abrechnung werden sich noch Veränderungen der dargestellten Zahlenwerte ergeben:

ÖPNV-Rettungsschirm 2020 – 2021 [Abrechnungsstand 07/2021]	TEUR	Anmerkungen / Mittelherkunft
Ausgleichende COVID-19-Schäden im ÖPNV Land Bremen insgesamt	78.886	
2020 geleistet Abschlagszahlung auf COVID-19-Schäden insgesamt (s. Anlage 1)	18.678	aus Mitteln nach § 7 RegG
2021 Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm insgesamt	57.067	Bremen Fonds (52.117 T€ aus Antrag Anlage 5) und Mitteln nach § 7 ReG (4.950 T€)
<i>davon Schlusszahlung COVID-19-Schäden des Jahres 2020 insgesamt (s. Anlage 1)</i>	18.887	<i>Bremen-Fonds</i>
<i>davon Abschlagszahlung COVID-19-Schäden des Jahres 2021 insgesamt (s. Anlage 1)</i>	38.180	<i>Bremen-Fonds (33.230 T€), § 7 ReG (4.950 T€)</i>
2023 Schlusszahlung aus dem ÖPNV-Rettungsschirm	3.750	Mittel nach § 7 ReG
<i>davon Schlusszahlung COVID-19-Schäden des Jahres 2021 insgesamt (s. Anlage 1)</i>	3.141	
<i>Rückzahlung an Bremen Fonds (s. Anlage 3)</i>	-609	

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird anderweitige, sich ggf. im weiteren Jahresverlauf ergebende Möglichkeiten zur Abdeckung der Mittelbedarfe innerhalb des Ressortbudgets sowie durch mögliche Bundes- und EU-Mittel im Rahmen des Controllings prüfen und darstellen (darunter insbesondere auch etwaige weitere Ausgleichszahlungen aus dem länderinternen Finanzausgleich). Diese sind vorrangig vor einer Kreditfinanzierung einzusetzen.

Zur haushaltstechnischen Umsetzung der aus dem Bremen-Fonds finanzierten Bedarfe werden gesonderte Haushaltsstellen im PPL 95, Bremen-Fonds (Land) eingerichtet.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen ergeben sich nicht. Unter genderbezogenen Aspekten ist eine möglichst umfängliche Aufrechterhaltung des SPNV und straßengebundenen ÖPNV von hoher Bedeutung.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Für Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz geeignet.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt den Bericht der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur Kenntnis.
2. Der Senat stimmt einer Erweiterung der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung nach Maßgabe des Rettungsschirms der Bundesregierung auf das Jahr 2021 zu und bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, diese Vereinbarung mit dem Zweckverband Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen abzuschließen.
3. Der Senat stimmt dem Finanzierungskonzept des ÖPNV-Rettungsschirms und insbesondere der Finanzierung der benötigten Landesmittel in Höhe von bis zu 52.117 TEUR aus dem Bremen-Fonds (Land) 2021 zu.
4. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau nach Bereitstellung der Mittel aus dem Bremen Fonds, die vom Bund in 2021 nach § 7 (5) RegG bereit gestellten erhöhten Regionalisierungsmittel in Höhe von 3.750 TEUR zu beantragen.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Haushalts- und Finanzausschuss das Finanzierungskonzept des ÖPNV-Rettungsschirms zu Beschlussfassung vorzulegen.

Anlage 1

**Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes Bremen
für die COVID-19 Schäden des Jahres 2020** [Abrechnungsstand 07/2021]

Abrechnung 2020 vors. auszugleichende Schäden [Abrechnungsstand 07/2021]	TEUR	Anmerkungen
<i>Auszugleichende COVID-19-Schäden im straßen- gebundenen ÖPNV insgesamt</i>	28.557	
<i>Auszugleichende COVID-19-Schäden im SPNV insgesamt</i>	9.008	
Auszugleichende COVID-19-Schäden für das Jahr 2020 insgesamt	37.565	vom Land auf An- trag auszugleichen
davon Zahlung 1. Rate in 2020		
<i>anteiliger Ausgleich COVID-19-Schäden im stra- ßengebundenen ÖPNV</i>	9.670	
<i>vollständiger Ausgleich COVID-19-Schäden im SPNV</i>	9.008	
anteiliger Ausgleich COVID-19-Schäden insgesamt	18.678	aus Mitteln nach § 7 (2) RegG
davon vors. Schlusszahlung in 2021		
<i>Schlusszahlung COVID-19-Schäden im straßen- gebundenen ÖPNV</i>	18.887	
<i>Schlusszahlung COVID-19-Schäden im SPNV</i>	0	
Schlusszahlung COVID-19-Schäden ins- gesamt	18.887	aus Mitteln des Bremen Fonds (Land)

Anlage 2

Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 aus Bundes- und Landesmitteln vom 12. Mai 2021

Siehe Anhang.

Anlage 3

Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms des Landes Bremen für die COVID-19_ Schäden des Jahres 2021 [Abrechnungsstand 07/2021]

Abrechnung 2021 vs. auszugleichende Schäden [Abrechnungsstand 07/2021]	TEUR	Anmerkungen
<i>Auszugleichende COVID-19-Schäden im straßen- gebundenen ÖPNV insgesamt</i>	31.412	
<i>Auszugleichende COVID-19-Schäden im SPNV insgesamt</i>	9.909	
Auszugleichende COVID-19-Schäden für das Jahr 2021 insgesamt	41.321	vom Land auf An- trag auszugleichen
davon Zahlung 1. Rate in 2021		
<i>anteiliger Ausgleich COVID-19-Schäden im stra- ßengebundenen ÖPNV</i>	28.271	
<i>vollständiger Ausgleich COVID-19-Schäden im SPNV</i>	9.909	
anteiliger Ausgleich COVID-19-Schäden insgesamt	38.180	davon
	33.230	aus Mitteln des Bre- men Fonds (Land) und
	1.200	Mittel aus länderinter- nem Ausgleich nach §
	3.750	7 (7) RegG und Mittel nach § 7 (5) RegG
davon Schlusszahlung in 2023		
<i>Schlusszahlung COVID-19-Schäden im straßen- gebundenen ÖPNV</i>	3.141	
<i>Schlusszahlung COVID-19-Schäden im SPNV</i>	0	
Schlusszahlung COVID-19-Schäden ins- gesamt	3.141	davon
	3.750	aus Mittel nach § 7 (5) RegG
	-609	Rückzahlung an Bre- men Fonds

Anlage 4

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem ZVBN

Siehe Anhang.

Anlage 5

**Antragsformular Bremen Fonds „Corona-Hilfe für den ÖPNV im Land Bremen –
Umsetzung 2021“**

Siehe Anhang.

Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 aus Bundes- und Landesmitteln

Vom 12. Mai 2021

I. Hinweise und Erläuterungen

Der nachfolgende Entwurf von Muster-Richtlinien für den Corona-Schadensausgleich basiert auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, die im Jahr 2020 genutzt wurden.

Die Muster-Richtlinien wurden in der mit Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 26.02.2021 festgelegten Erwartung erstellt, dass die in 2020 und 2021 entstehenden Schäden paritätisch zwischen Bund und Ländern aufgeteilt werden. Sie stehen daher unter dem Finanzierungsvorbehalt der Bereitstellung von Bundes- **und** Landesmitteln.

Für den Schadensausgleich für 2021 ist es erforderlich, die Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2019 als Bezugspunkt zu verwenden. Da die Pandemie im Jahr 2020 auch im Hinblick auf den ÖPNV bestimmend war, wäre ein Bezug auf 2020 als Referenz nicht sachgerecht.

Bei der Muster-Richtlinie wurden über die Aktualisierung der Bezugszeiträume (2021 statt 2020), der Anpassung der Antragszeiträume und der Aktualisierung der beihilferechtlichen Grundlagen hinaus folgende wesentliche Anpassungen vorgenommen:

1. Aktualisierung der Kleinbeihilfenregelung mit den wesentlich erhöhten Obergrenzen (1,8 Mio. Euro pro Unternehmen statt 800.000 Euro)
2. Als weitere beihilferechtliche Rechtfertigung der Zahlungen unmittelbar an die Unternehmen wurde auch die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 (10 Mio. Euro Obergrenze pro Unternehmen) in die Richtlinien aufgenommen (Nummern 1, 4.4, 5.4.2.7, 6.3). Unternehmen, die die Fixkostenregelung nutzen wollen, müssen eine Vergleichsberechnung anstellen: Sollten die nach der Fixkostenregelung möglichen Zahlungen niedriger sein als der nach der Musterrichtlinie berechnete Schadensausgleich, wäre der Schadensausgleich entsprechend zu kürzen. Die Nutzung dieser beihilferechtlichen Rechtfertigung käme nur auf Wunsch der Unternehmen und nur für den Fall in Betracht, in dem das Unternehmen den Ausgleich nicht über den Aufgabenträger (Nummer 5.4.1.4 der Richtlinien des Jahres 2020) geltend macht.

Die Bundesrahmenregelung Beihilfen für den öffentlichen Personennahverkehr ist wegen ihrer Geltung bis zum 31.08.2020 als beihilferechtliche Grundlage für den Schadensausgleich aus den Richtlinien entfernt worden.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Schadens, der ausgeglichen werden soll, sind einheitliche Definitionen der ausgleichsfähigen Schäden und der zu berücksichtigenden Einsparungen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Dafür müssen auch in 2021 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden.

Hinsichtlich des Fördersatzes besteht weiterhin innerhalb der Länder ein Regelungsspielraum.

Der Entwurf der Muster-Richtlinie ist entsprechend dem Gliederungsschema einer Förderrichtlinie als Richtlinie für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Schadensausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder –verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus der Muster-Richtlinie anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

Im nachfolgenden Entwurf sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der beihilferechtlichen Rechtfertigung oder Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 in Land XXX (Richtlinien Corona-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2021)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. Monat 2021

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich von Schäden der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien, § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO), der Vierten Geänderten Regelung zur vorübergehenden Gewährung geringfügiger Beihilfen im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von Covid-19 („Vierte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Februar 2021) und der Regelung zur Gewährung von Unterstützung für ungedeckte Fixkosten im Geltungsbereich der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 („Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020“) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie vom 12. Februar 2021 Billigkeitsleistungen.

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

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein finanzieller Beitrag an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2021 aufgrund der COVID-19-Pandemie

a) aufgrund geringerer Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) wegen geringerer Verkehrsdienstleistungen oder wegen verringerter Nachfrage und/oder

b) durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften im Vergleich zum Referenzzeitraum des Jahres 2019 nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und Ausgleichszahlungen nach der VO 1370 oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können und damit einen Schaden darstellen."

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (obligatorisch)

öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009

ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3.3 (fakultativ)

Zweckverbände oder Verbundorganisationen als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2, soweit sie im Bezirk des Zweckverbandes Verkehrsleistungen erbringen oder an die Verbundorganisation angeschlossen sind. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Zweckverbandsgebieten oder Verbänden und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Zweckverbandsgebiet oder Verbund zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2021 im jeweiligen Gebiet den Zweckverbänden bzw. Verbundorganisationen zuzuordnen.

3.4 (fakultativ)

Aufgabenträger des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.2, soweit sie im Gebiet des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen. Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Aufgabenträgergebieten und können die Schäden bzw. vermiedenen oder ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in dem betreffenden Aufgabenträgergebiet zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2021 im jeweiligen Gebiet den Aufgabenträgern zuzuordnen.

4

Voraussetzungen

4.1 (obligatorisch)

Billigkeitsleistungen an Verkehrsunternehmen dürfen nur erfolgen, soweit die öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder die allgemeinen Vorschriften nicht bereits Regelungen enthalten, die ohne Weiteres einen Ausgleich der Schäden bewirken. Ausgleichsfähig sind die Schäden, soweit für sie kein anderweitiger Ausgleich gewährt worden ist. Verlustausgleiche aufgrund von vor dem 01.03.2020 beschlossenen Gesellschaftereinlagen oder aufgrund von konzern- oder unternehmensinternen Regelungen (z. B. Ergebnisabführungsverträgen), die bereits am 01.03.2020 bestanden, bewirken keinen Ausgleich im Sinne der Sätze 1 oder 2.

4.2 (obligatorisch)

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

4.3 (obligatorisch wegen Kleinbeihilfenregelung Bund)

Eine Ausgleichsgewährung kann auch auf die Vierte Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 darf für das gesamte Unternehmen den Gesamtnennbetrag von 1 800 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Kleinbeihilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

4.4 (obligatorisch wegen Bundesregelung Fixkostenhilfe)

Alternativ zur Vierten Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020 kann eine Ausgleichsgewährung auch auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützt werden. Es sind die dort genannten Voraussetzungen zu erfüllen und die Summe des Schadensausgleichs gemäß Nummer 5.4 sowie weiterer Beihilfen nach der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 darf für das

gesamte Unternehmen den Höchstbetrag von 10 000 000 Euro nicht übersteigen. Das Unternehmen hat der beihilfegebenden Stelle schriftlich in Papierform, in elektronischer Form oder in Textform jede Fixkostenhilfe nach dieser Regelung anzugeben, die es bislang erhalten hat, sodass sichergestellt ist, dass der Höchstbetrag nicht überschritten wird.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

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

5.2 (fakultativ)

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen anteiligen Ausgleich in Höhe von bis zu 100 Prozent der ausgleichsfähigen Schäden.

5.3 (fakultativ)

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

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen Schäden sind wie folgt zu ermitteln:

5.4.1

Empfänger nach Nummer 3.1:

5.4.1.1

Für jeden Tarifbereich (Verbundtarife, Übergangstarife, landesweite Tarife, Haustarif, Beförderungsbedingungen DB (BBDB)) ist die Differenz zwischen den um die jeweiligen Tarifierhöhungen auf das Jahr 2021 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember 2019 und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen der jeweiligen Monate des Jahres 2021 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmeverteilung unter Zugrundelegung des auf die Einnahmen der Jahre 2019 und 2021 anzuwendenden Aufteilungsschlüssels für das Jahr 2021 der jeweiligen Verbundorganisation. Zur Berechnung der um die Tarifierhöhungen auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2021 hochgerechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Zeitraums in 2019 sind die im jeweiligen Monat verkauften bzw. dem Verbund gemeldeten Fahrausweise der jeweiligen Kartenart und Preisstufe der Monate Januar bis Dezember 2019 mit den für diese Kartenart und für die im Gültigkeitszeitraum entsprechende Preisstufe im jeweiligen Zeitraum des Jahres 2021 geltenden Preisen zu multiplizieren. Lassen sich in Einzelfällen keine entsprechenden Referenzpreise zuordnen oder handelt es sich um stückzahlunabhängige Pauschalangebote, ist die aus der Berechnung nach Satz 3 abgeleitete durchschnittliche prozentuale Tarifierhöhung für die Hochrechnung maßgebend. Die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern. Berücksichtigt werden dürfen Mindereinnahmen aus ohne Rechtsverpflichtung vorgenommenen Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen vor dem 01.06.2020 getroffen wurde und der Gesamtumfang der Erstattungen für den gesamten Tarifraum 5 Prozent der Gesamtfahrgeldeinnahmen aus Abonnementverkäufen des Jahres 2019 nicht übersteigt. Nicht berücksichtigt werden dürfen dagegen Mindereinnahmen aus Erstattungen von Fahrgeldern an Kunden insbesondere für Abonnements, soweit die Entscheidung über die Erstattungen nach dem 01.06.2020 getroffen wurde und keine Rechtspflicht für die Erstattung bestanden hat.

5.4.1.2

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sind die um die Tarifierhöhungen gemäß Nummer 5.4.1.1 Sätze 3 und 4 hochgerechneten Fahrgeldeinnahmen des Zeitraumes Januar bis Dezember 2019 bzw. die Fahrgeldeinnahmen für den Zeitraum Januar bis

Dezember 2021 zu ermitteln und für diese die Erstattungsleistung aufgrund der jeweiligen für das entsprechende Jahr festgelegten oder nachgewiesenen Vomhundertsätze (2019 für hochgerechnete und 2021 für Ist-Fahrgeldeinnahmen 2021) zu berechnen. Maßgebend sind dabei die Netto-Fahrgeldeinnahmen (ohne Umsatzsteuer), bei Verbundtarifen, Übergangstarifen, landesweiten Tarifen und dem BBDB-Tarif gemäß der Einnahmenaufteilung der jeweiligen Verbundorganisation. Ausgleichsfähig ist die Differenz der so errechneten Beträge, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

5.4.1.3

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen, soweit die Empfänger gemäß den zur Erbringung der Verkehrsleistungen bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen das wirtschaftliche Risiko tragen.

Darüber hinaus sind erhöhte Ausgleichszahlungen aus vor dem 01.06.2020 erlassenen allgemeinen Vorschriften der Empfänger an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum von Januar bis Dezember 2021 ausgleichsfähig, soweit die Erhöhung der Ausgleichszahlungen aufgrund eines gesonderten Nachweises pandemiebedingt auf geringeren Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsunternehmen im Vergleich zum Referenzzeitraum in den Monaten Januar bis Dezember 2019 zurückzuführen sind.

5.4.1.4

Ebenfalls ausgleichsfähig sind die Schäden aus Ausgaben der Empfänger für Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen für den Zeitraum vom 01.01.2021 bis 31.12.2021, soweit sie auf Maßnahmen zum Schadensausgleich beruhen. Ausgleichsfähig sind dabei nur Ausgaben im Umfang des Ausgleichs, der sich bei Anwendung der Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.7 als Ausgleich an die Unternehmen rechnerisch ergäbe. Als Maßnahmen zum Schadensausgleich gelten insbesondere Notvergaben nach Artikel 5 Absatz 5 VO 1370 oder nach allgemeinem Vergaberecht, Änderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von § 132 GWB, Anpassungen der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB, Gesellschaftereinlagen sowie weitere Maßnahmen im Einklang mit der VO 1370, soweit sie nach dem 01.03.2020 zum Ausgleich der Schäden veranlasst oder umgesetzt wurden. Ausgleichsfähig sind darüber hinaus auch Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 bis zu der in Satz 2 geregelten Höhe. 5.4.1.5 obligatorisch

Von den nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 ermittelten Schäden sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Ausgleichszahlungen an Verkehrs- und Eisenbahnunternehmen aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen aufgrund geringerer Verkehrsdienstleistungen (Nummer 5.4.2.1) oder aus allgemeinen Vorschriften des jeweiligen Empfängers (Nummer 5.4.2.4),
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.1.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.1.1 bis 5.4.1.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.1.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.1.

5.4.2 obligatorisch

Empfänger nach Nummer 3.2:

5.4.2.1

Ausgleichsfähig ist die Differenz zwischen der regulär erwarteten Ausgleichsleistung aus dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für das Jahr 2021 oder alternativ auf der Basis des Referenzzeitraums im Jahr 2019 für das ungekürzte Leistungsangebot einschließlich ergänzender Dienstleistungen wie Zugbegleitung oder Besetzung von Verkaufsstellen im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 und den tatsächlich erhaltenen Ausgleichsleistungen jeweils einschließlich Sanktionen sowie Boni und Mali aus Anreizregelungen. Bei der Berechnung können die Änderungen von zentralen Parametern im Vergleich zum Referenzzeitraum 2019, wie z. B. Personalkosten, Strom- oder Kraftstoffpreise und Personalkosten, berücksichtigt werden. Die Schäden sind jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

5.4.2.2

Die entsprechend Nummer 5.4.1.1 berechnete Differenz der Fahrgeldeinnahmen ist für den Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 ausgleichsfähig, soweit die Empfänger selbst das wirtschaftliche Risiko tragen oder lediglich Verlustausgleiche im Sinne von Nummer 4.1 Satz 3 erhalten.

5.4.2.3

Zur Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX im Schadenszeitraum Januar bis Dezember 2021 ist entsprechend Nummer 5.4.1.2 zu verfahren.

5.4.2.4

In entsprechender Weise sind die ebenfalls ausgleichsfähigen Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 aus der Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften zu berechnen. Die Schäden sind in Bezug auf allgemeine Vorschriften der Aufgabenträger jedoch nur ausgleichsfähig, soweit der jeweilige Aufgabenträger einen Antrag als Empfänger gemäß Nummer 3.1 stellt und dabei seine geringeren Ausgleichszahlungen berücksichtigt hat.

5.4.2.5

Von den nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 ermittelten Schäden im Schadenszeitraum von Januar bis Dezember 2021 sind in direktem ursächlichem Zusammenhang mit der Pandemie vermiedene oder ersparte Aufwendungen der Empfänger in Abzug zu bringen. Dies sind insbesondere

- verringerte Verkaufsprovisionen aufgrund geringerer Fahrausweisverkäufe, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Vertriebsdienstleisters auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- Im direkten Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie stehende geringere Vergütungsleistungen an Subunternehmen aufgrund geringerer Verkehrsleistungen, soweit diesen keine rechtskräftig festgestellten oder zwischen den Parteien unbestrittenen pandemiebedingten Forderungen des Subunternehmens auf Anpassung der Vergütung aus ergänzender Vertragsauslegung oder nach § 313 BGB gegenüberstehen,
- eingesparte Personalkosten (z. B. durch Kurzarbeitergeld oder Überstundenabbau),
- Energie- und Kraftstoffkosteneinsparungen,
- nicht entstandene Kosten für Wartungsarbeiten und Reparaturen,
- nicht angefallene Infrastrukturnutzungsentgelte,
- von anderen Stellen erhaltene anderweitige Ausgleichszahlungen für die nach den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.5 berechneten Schäden,
- weitere Ersparnisse.

5.4.2.6

Die Summe der gemäß den Nummern 5.4.2.1 bis 5.4.2.4 errechneten Schäden abzüglich der vermiedenen oder ersparten Aufwendungen gemäß Nummer 5.4.2.5 ist der ausgleichsfähige Gesamtschaden des Empfängers nach Nummer 3.2.

5.4.2.7

Wenn ein Unternehmen einen Schadensausgleich auf Grundlage der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gemäß Nummer 4.4 geltend macht, so sind die danach möglichen Fixkostenhilfen dem nach 5.4.2.6 errechneten Schaden gegenüberzustellen. Unterschreiten die möglichen Fixkostenhilfen den nach 5.4.2.6 errechneten Schaden, ist der Schadensausgleich auf den Betrag der möglichen Fixkostenhilfen zu begrenzen. In den übrigen Fällen ist der nach Nummer 5.4.2.6 errechnete Schaden ausgleichsfähig.

6 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

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

6.2

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

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2023 den tatsächlich entstandenen Schaden auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen und von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer oder vom Rechnungsprüfungsamt testieren zu lassen. Dies schließt eine Mitteilung über die regulär über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder über allgemeine Vorschriften erhaltene Ausgleichsleistungen mit ein. Dem Nachweis sind Bestätigungen der Verbundorganisationen über die aufzuteilenden Einnahmen des Jahres 2019 und die Einnahmearteilung des Jahres 2021 sowie ein Testat eines Wirtschaftsprüfers über die Fahrgeldeinnahmen der Monate Januar bis Dezember der Jahre 2019 und 2021 im Haustarif bzw. nach BBDB beizufügen. Für Schäden gemäß Nummer 5.4.2.1 sind Bestätigungen der betreffenden Aufgabenträger über die Höhe des Schadens beizufügen. Bei einer auf die Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 gestützten Antragstellung ist den Antragsunterlagen zusätzlich eine von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer testierte Berechnung der möglichen Fixkostenhilfen nach Maßgabe der Bundesregelung Fixkostenhilfe 2020 beizufügen.

6.4

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Schadensausgleich hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. Die von Empfängern nach Nummer 3.2 zurückgeforderten Beträge sind vom Zeitpunkt des Erhalts bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung mit einem Prozentpunkt über dem jeweiligen Basiszinssatz zu verzinsen. In der Regel sind die von Empfängern nach Nummer 3.1 zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche Schaden den prognostizierten übersteigt, kann eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorgenommen werden.

6.5

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31.10.2022 der Bewilligungsbehörde sämtliche in Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014, Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 der Kommission und Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 1388/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2014 geforderten Informationen zu übermitteln.

7 (fakultativ)

Verfahren

7.1

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist für Empfänger nach Nummer 3.2 bis zum 31. Oktober 2021 zu stellen. Er hat die Berechnung bzw. Schätzung des voraussichtlichen Schadens auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode zu enthalten. Für den Ausgleich des Schadens nach Nummer 5.4.2.1 reicht eine mit dem Aufgabenträger abgestimmte Schätzung aus.

Dem Antrag sind Prognosen der Verbundorganisationen über die Schäden gemäß den Nummern 5.4.1.1 bzw. 5.4.2.2 sowie weitere begründende Unterlagen beizufügen.

Erbringt ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 Betriebsleistungen in mehreren Ländern und können die Schäden oder vermiedenen bzw. ersparten Aufwendungen nicht eindeutig der Betriebsleistung in einem Land zugeordnet werden, sind diese auf der Grundlage der im jeweiligen Land erbrachten Wagen- bzw. Zug-Kilometer des Jahres 2021 den Ländern zuzuordnen. Die beteiligten Bewilligungsbehörden können eine abweichende Aufteilung vereinbaren.

Sammelanträgen von Empfängern gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 sind die Anträge der Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 beizufügen. Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.2

Der Empfänger kann einen ersten vereinfachten Antrag auf vorläufigen Ausgleich und dessen Auszahlung für die Monate Januar bis Mai 2021 spätestens bis 30. Juni 2021 stellen. Dem Antrag auf vorläufigen Ausgleich sind aussagekräftigen Prognosen über die Schäden gemäß den Nummern 5.4.1.1 beziehungsweise 5.4.2.6 sowie gegebenenfalls weitere begründende Unterlagen beizufügen

7.3

Bewilligungsbehörde ist die Landesbehörde, in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat. Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.2 im SPNV ist jeweils die Landesbehörde, in deren Bezirk der Aufgabenträger seinen Sitz hat, in dessen Bezirk der Empfänger die Leistung erbringt. Hat ein Empfänger gemäß Nummer 3.2 keinen Sitz im Land, ist außer in den Fällen des Satzes 2 die Bewilligungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die überwiegende Betriebsleistung in Nutzwagen- bzw. Zug-Kilometer des Empfängers im Jahr 2021 im Land erbracht wird.

Empfänger gemäß den Nummern 3.3 und 3.4 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß den Nummern 3.1 und 3.2 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden. Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.4

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

Inkrafttreten/Außerkräfttreten Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30. Juni 2023 außer Kraft.

**Ergänzungsvereinbarung zur
Öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zur Abwicklung des Aus-
gleichs von Schäden im straßengebundenen öffentlichen Per-
sonennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von
COVID-19**

zwischen

der Freien Hansestadt Bremen, Land Bremen
vertreten durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
- nachfolgend "Land" genannt –

und

dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
- nachfolgend "ZVBN" genannt –
gemeinsam bezeichnet als "die Vertragsparteien"

Präambel

Die Vertragsparteien haben am 25.11.2020 die *öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Abwicklung des Ausgleichs von Schäden im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19* abgeschlossen. Diese Vereinbarung diente dazu, den Ausgleich von Schäden im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 unter Zugrundelegung der bundesrechtlichen Maßnahmen für das Jahr 2020 sowie der auf dieser Grundlage zwischen den Ländern abgestimmten Muster-Rahmenrichtlinie im Land Bremen umzusetzen. Als Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs wird die Abwicklung dieses Ausgleichs nach Maßgabe der o. g. Vereinbarung umfassend und einheitlich vom ZVBN durchgeführt.

Die Corona-Pandemie und die dadurch hervorgerufenen Schäden im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dauern auch im Jahr 2021 fort. Zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen im Jahr 2021 hat die Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 26.02.2021 eine finanzielle Unterstützung für die im ÖPNV entstehenden Schäden auch für das Jahr 2021 beschlossen; diese sollen paritätisch zwischen dem Bund und den Ländern aufgeteilt werden.

Auf Basis dieses Beschlusses haben die Bundesländer die *Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 aus Bundes- und Landesmitteln* vom 12.05.2021 abgestimmt. Diese Muster-Richtlinie entspricht im Wesentlichen den zwischen den Bundesländern abgestimmten Muster-Richtlinie für das Jahr 2020, die Grundlage für die o. g. Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien war. Neben formalen Anpassungen für das Jahr 2021 (Fristen etc.) sind v. a. beihilfenrechtliche Rechtsgrundlagen ausgetauscht und kleinere inhaltliche Änderungen vorgenommen worden. Bezugspunkt für die Ermittlung der pandemiebedingten Mindereinnahmen im Jahr 2021 ist weiterhin das Jahr 2019. Da die vom Bund bei der Europäischen Kommission notifizierte *Bundesrahmenregelung* zeitlich bis zum 31.08.2020 befristet war und eine erneute Notifizierung für das Jahr 2021 nicht erfolgt ist, fällt insbesondere die *Bundesrahmenregelung* als beihilfenrechtliche Rechtsgrundlage weg; hierdurch entfällt auch die für den Schadensausgleich für das Jahr 2020 vorgenommene Unterscheidung in die sog. Phasen 1 und 2.

Diese Ergänzungsvereinbarung dient dazu, die o. g. für das Jahr 2020 abgeschlossene Vereinbarung auf den Ausgleich von Schäden im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 für das Jahr 2021 zu erweitern.

Inhaltsverzeichnis

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung; Gewährung von Billigkeitsleistungen und Abwicklung des Schadensausgleichs für das Jahr 2021

§ 2 Inkrafttreten, Schlussbestimmungen

§ 3 Anlagen

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung; Gewährung von Billigkeitsleistungen und Abwicklung des Schadensausgleichs für das Jahr 2021

- (1) Bei dieser Vereinbarung handelt es sich um einen öffentlich-rechtlichen Vertrag im Sinne von § 54 BremVwVfG. Die Vereinbarung ergänzt die zwischen den Vertragsparteien am 25.11.2020 abgeschlossene *öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Abwicklung des Ausgleichs von Schäden im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19* und weitet diese auf die Abwicklung von Schäden für das Jahr 2021 aus.
- (2) Die Regelungen der in Absatz 1 genannten Vereinbarung gelten für die Gewährung von Billigkeitsleistungen des Landes an den ZVBN sowie für die Abwicklung von Schäden für das Jahr 2021 entsprechend, soweit im Rahmen dieser Ergänzungsvereinbarung nichts Abweichendes geregelt ist. Im Hinblick auf Daten, Fristen, Verfahren und Nachweispflichten gelten für den Schadensausgleich für das Jahr 2021 darüber hinaus die in der *Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 aus Bundes- und Landesmitteln* vom 12.05.2021 enthaltenen Regelungen (vgl. Anlage 1). Auch im Übrigen gilt diese Muster-Richtlinie als Auslegungshilfe in Bezug auf diese Ergänzungsvereinbarung. Als Bezugspunkt für die Ermittlung der pandemiebedingten Mindereinnahmen im Jahr 2021 ist demnach auch weiterhin das Jahr 2019 maßgeblich.
- (3) Nach Eingang und Prüfung des Antrages des ZVBN für die Gewährung von Billigkeitsleistungen des Landes nach dieser Vereinbarung, wird vom Land ein Abschlag in Höhe von insgesamt 90 % des für das Jahr 2021 prognostizierten Schadens bis Ende des Jahres 2021 geleistet. Die Schlussabrechnung des Schadens für das Jahr 2021 soll Mitte des Jahres 2023 erfolgen. Hierbei sind die in der beigefügten Leitlinie (vgl. Anlage 2) enthaltenen Regelungen zu beachten. Bezüglich der Finanzströme gelten die Regelung der in Absatz 1 genannten Vereinbarung fort.

§ 2 Inkrafttreten, Schlussbestimmungen

- (1) Diese Vereinbarung tritt rückwirkend zum 01.01.2021 in Kraft und tritt nach Beendigung der Schadensabwicklung für das Jahr 2021 außer Kraft.
 - (2) Änderungen und / oder Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform. Das gilt auch für die Änderung und / oder Aufhebung dieser Schriftformklausel.
-

- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung unwirksam sein oder werden oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Vereinbarung für einen der Vertragspartner insgesamt unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieser Vereinbarung nicht berührt. Das Gleiche gilt, falls sich eine Regelungslücke zeigen sollte. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die dem von den Vertragspartnern angestrebten Zweck wirtschaftlich am nächsten kommt.

§ 3 Anlagen

Folgende Anlagen sind Bestandteil dieses Vertrags:

- Anlage 1** Muster-Richtlinie zum Ausgleich von Schäden im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 im Jahr 2021 aus Bundes- und Landesmitteln (Stand 12.05.2021)
- Anlage 2** Leitlinien zur endgültigen Abrechnung des ÖPNV-Rettungsschirms für die Jahre 2020 und 2021 (Stand: 15.06.2021)

Bremen, den ??

.....
Zweckverband Verkehrsverbund
Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
Verbandsvorsitzender

.....

Freie Hansestadt Bremen, Land Bremen

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,

Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Antragsformular Bremen-Fonds

Senatssitzung:	Vorlagennummer:	Maßnahmenbezeichnung/Titel der Senatsvorlage:
10.08.2021		Corona-Hilfe für den ÖPNV im Land Bremen – Umsetzung 2021

Maßnahmenkurzbeschreibung:

Bitte beschreiben Sie in zwei bis drei Sätzen den Kern der Maßnahme.

Mit dem aus dem Bremen Fonds beantragten Corona-Hilfen werden den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern die durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Einnahmeausfälle im ÖPNV ausgeglichen, so dass der ÖPNV aufrechterhalten werden kann. Es handelt sich um die landesseitig erforderliche Kofinanzierung des ÖPNV-Rettungsschirms Bund.

Maßnahmenzeitraum und –kategorie (Zuordnung Schwerpunktbereiche 1-4):

Beginn: März 2020	voraussichtliches Ende: Dezember 2022 (Schlussrechnung der Bundeshilfen Mitte 2023)
----------------------	--

Zuordnung zu (Auswahl):

1. Kurzfristige aktuelle Maßnahmen zur unmittelbaren Krisenbekämpfung

Zielgruppe/-bereich:

(Wer wird unterstützt?)

Zielgruppe: ÖPNV-Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger	Bereich, Auswahl: - Wirtschaft und Arbeitsmarkt - Versorgungssicherheit
---	---

Maßnahmenziel:

Der massive Rückgang der Fahrgastzahlen im ÖPNV durch die COVID-19-Pandemie führt in der Konsequenz zu einer deutlichen Reduzierung der Erlöse. Das ÖPNV-Angebot muss hingegen zur Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung mit Dienstleistungen im ÖPNV nahezu unverändert aufrechterhalten werden. Mit dem aus dem Bremen Fonds beantragten Corona-Hilfen werden den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern die durch die COVID-19-Pandemie entstandenen Einnahmeausfälle im ÖPNV ausgeglichen, so dass das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden kann. Diese Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV ist Voraussetzung für das Funktionieren des öffentlichen Lebens (Wirtschaft, Bildung, Privat), insbesondere sozial benachteiligte Gruppen sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Darüber hinaus gewährleisten die beantragten Finanzhilfen, dass die Strukturen eines leistungsfähigen ÖPNV erhalten bleiben und so der ÖPNV als ein Hauptakteur der angestrebten Verkehrswende, seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten kann.

Kennzahlen zur Messung der Zielerreichung [Ergänzungsfeld]	Einheit	2020	2021
Erreichen der Fahrgastzahlen des Jahres 2019 (= 100%)	Fahrgäste		60%

Begründungen und Ausführungen zu**1. dem eindeutigen, nachweisbaren Bezug der Maßnahme zur Corona-Pandemie:**

(Inwieweit dient die Maßnahme unmittelbar zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. mittelbar für die Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie (Kausalität)?)

Der massive Rückgang der Fahrgastzahlen im ÖPNV ist direkt durch die COVID-19-Pandemie und die in diesem Zusammenhang verhängten Maßnahmen begründet und führt in der Konsequenz zu einer deutlichen Reduzierung der Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf.

2. der Erforderlichkeit der Maßnahme im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie:

(Ist die Maßnahme erforderlich zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. deren Folgen?)

Ja, die Maßnahme ist zur Bewältigung der Corona-Pandemie bzw. deren Folgen für den ÖPNV (z.B. durch die Pflicht zum Homeoffice, Übernachtungsverbote, Lockdown, Aussetzen der Schulpflicht etc.) erforderlich. Sie gleicht die in diesem Zusammenhang entstandenen finanziellen Verluste nach dem Prüfschema des Bundes und der Länder aus. Die zugrundeliegenden Zahlenwerke werden von den jeweiligen Aufgabenträgern (ZVBN für ÖPNV) geprüft.

2.1. Dazu als Orientierung/ Information: Bestehen ähnliche/vergleichbare Maßnahmen in anderen Bundesländer?
(Bundesländer und (Förder-)Maßnahme auflisten bzw. Verweis auf bundesweite Mehraufwendungen) *[Ergänzungsfeld]*

Die Problemlage ist bundesweit ähnlich. Alle Länder haben sich daher bereit erklärt, einen ÖPNV-Rettungsschirm zu bilden und die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf der Grundlage einer bundeseinheitlichen Richtlinie finanziell bei der Bewältigung der durch die Corona-Pandemie entstandenen Schäden zu unterstützen. Auch die Bundesregierung hat ein umfassendes Hilfspaket beschlossen, das die Länder in den Jahren 2020 und 2021 bei der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie unterstützt. Diese Unterstützung für den ÖPNV ist im Jahr 2020 über die Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund um 2,5 Milliarden Euro erfolgt, für das Jahr 2021 ist eine weitere Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1 Milliarde Euro durch Bundestag und Bundesrat in der 25. Kalenderwoche beschlossen worden. Die Auszahlung eines Teils dieser Mittel ist an die Bedingung geknüpft, dass die Länder mindestens 50% der in diesem Zusammenhang zu leistenden Zahlungen aus eigenen Mittel erbringen. Dieser Landesanteil soll über den vorliegenden Antrag an den Bremen Fonds bereitgestellt werden.

3. dem Schadensbewältigungscharakter der Maßnahme

(Schadensbeseitigung, -minderung, -vermeidung):

(Handelt es sich um eine vorrangig temporär erforderliche Maßnahme zur Beseitigung/Minderung/Vermeidung von Schäden/negativen Folgen der Corona-Pandemie? Um welche Schäden handelt es sich?)

Vorliegender Antrag betrifft den Ausgleich von finanziellen Schäden (Verlust von Fahrgeldeinnahmen), die durch die Corona-Pandemie und die in diesem

Zusammenhang beschlossenen Maßnahmen verursacht worden sind =
Einnahmeausfälle im ÖPNV in 2020 und 2021.

4. anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten:

(Welche anderen öffentl. Finanzierungen z.B. bremische Programmmittel oder EU- oder Bundesmittel sind geprüft worden?)

Der Bund beteiligt sich mit maximal 50% an dem Ausgleich der durch die Corona-Pandemie entstandenen Schäden (s. Abschnitt 2.1). Diese Mittel wurden bereits in Teilen an das Land überwiesen und von diesem vollständig an die Empfänger (ÖPNV-Unternehmen und Aufgabenträger) ausgezahlt. Anderweitige Finanzierungsmöglichkeiten für den Landesanteil innerhalb des Ressortbudgets bestehen nicht.

5. Darstellung der Klimaverträglichkeit [Ergänzungsfeld]

Die beantragten Finanzhilfen gewährleisten, dass die Strukturen eines leistungsfähigen ÖPNV erhalten bleiben und so der ÖPNV als ein Hauptakteur der angestrebten Verkehrswende, seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten kann.

6. Darstellung der Betroffenheit der Geschlechter [Ergänzungsfeld]

Der ÖPNV wird überdurchschnittlich häufig von Frauen genutzt. Insoweit ist die Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebotes insbesondere für diese Personengruppe von großer Bedeutung.

Ressourceneinsatz:					
Betroffener Haushalt: (Beträge in T €)					
☐ LAND			☐ STADT		
Aggregat	Betrag 2020	Betrag 2021	Aggregat	Betrag 2020	Betrag 2021
Mindereinnahmen			Mindereinnahmen		
Personalausgaben			Personalausgaben		
VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)			VZÄ (plus Angabe Dauer in Monaten)		
Konsumtiv		52,12	Konsumtiv		
Investiv			Investiv		
Verrechnung/Erst. an Bremen					
Verrechnung/Erst. an Bremerhaven					

Geplante Struktur:
Verantwortliche Dienststelle:
SKUMS (Ref. 52)
b) Gesondertes Projekt:
Ansprechperson:
<div style="background-color: black; width: 100px; height: 15px;"></div>

Beigefügte Unterlagen:

WU-Übersicht

ja

nein

ja

nein

ja

nein