

Anlage zum Verfahren der Ermittlung der Höhe des bestandssichernden Betrages je Verkehrsunternehmen und Aufteilung auf den jeweiligen Aufgabenträger in Nachfolge des Ausgleichs nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes

## **1. Grundlegendes Verfahren:**

Die Aufteilung der bestandssichernden Leistungen (im Folgenden kurz „Leistung(en)“) an die Verkehrsunternehmen erfolgt grundsätzlich auf Basis der im Jahr 2019 erhaltenen § 45a-Mittel. Bei wesentlichen Änderungen kann auch das Jahr 2022 herangezogen werden.

Die Aufteilung der Leistung erfolgt auf einzelne Linien bzw. Linienbündel (gleiches Ablaufdatum der Genehmigungen) und bei aufgabenträgerübergreifenden Linien auf einzelne Aufgabenträger. Wenn keine individuelle sachgerechte Aufteilung in bestehenden Delegationsvereinbarungen erfolgt, erfolgt die Aufteilung bei aufgabenträgerübergreifenden Linien anhand des Verhältnisses der Nutzplatzkilometer der jeweiligen Linie auf das Gebiet der betroffenen Aufgabenträger.

Durch eine möglichst weitgehende Nutzung von bereits von den Regierungen in den Ausgleichsjahren 2019 bis 2022 geprüften Daten kann der Nachweis- und Nachprüfungsaufwand reduziert werden.

Durch die Nutzung der kommunalen Zusammenarbeit und den Zusammenschluss von Aufgabenträgern mit gemeinsamen und großflächigen Regelungen und Abrechnungen kann das Verfahren deutlich vereinfacht und insbesondere die Anzahl der auf mehrere Aufgabenträger aufzuteilenden Linien deutlich reduziert werden.

### **Ebene 1:**

Das Verkehrsunternehmen beantragt die Leistungen, abgegrenzt entsprechend den untenstehenden Verfahren für die Linien / Linienbündel im Deutschlandticket-Portal (im Folgenden kurz „Portal“).

Neben der Antragssumme fügen sie die Unterlagen zur Abgrenzung der Linien / Linienbündel bei.

Die Verkehrsunternehmen beantragen bis zum 1. März 2024 auf Basis einer ersten Prognose / Hochrechnung einen Abschlag von 50 % der Ausgleichsleistungen für das Jahr 2024.

Zum 1. September 2024 beantragen die Verkehrsunternehmen den Ausgleich für das gesamte Jahr. Hierzu ergänzen sie die Unterlagen zur Abgrenzung der Linien / Linienbündel entsprechend dem untenstehenden Verfahren bei.

Sofern Verkehrsunternehmen auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge tätig sind und diese eine Anrechnung der § 45a-Mittel auf den Ausgleich vorsehen, kann der Aufgabenträger, ein Zweckverband oder eine Verkehrsverbundgesellschaft der Aufgabenträger die Mittel insgesamt für alle so beauftragten Linienverkehre beantragen.

Verkehrsunternehmen können die Aufgabenträger, einen Zweckverband oder eine Verkehrsverbundgesellschaft der Aufgabenträger ermächtigen, in ihrem Auftrag die Ausgleichsleistungen zu beantragen.

## Ebene 2

Auch die Abwicklung zwischen Aufgabenträgern und Regierungen / Freistaat erfolgt über das Portal. Zum 1. April des Jahres erhalten die Aufgabenträger 50 % der Leistungen vom Freistaat, um die Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen ausreichen zu können oder für die Finanzierung von Verkehren, die auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA-Verkehr) erbracht werden. Zieltermin für die Ausreichung der Abschlagszahlung an die Verkehrsunternehmen ist spätestens der 31. Mai des Jahres.

Zum 1. Oktober des Jahres erhalten die Aufgabenträger die weiteren 50 % der Leistungen vom Freistaat zur Weiterreichung an die Verkehrsunternehmen bzw. zur Finanzierung von öDA-Verkehren. Zieltermin für die Ausreichung der Zahlung an die Verkehrsunternehmen ist spätestens der 15. November des Jahres.

### 2. Fallgruppe 1: „subjektiver Wechsel der Leistungen“

Charakteristik: Die zugrundeliegenden Linien / Linienbündel sind seit 2019 im Wesentlichen unverändert geblieben. Unwesentliche Änderungen sind unbeachtlich. Zur Unterscheidung von wesentlichen und unwesentlichen Änderungen kann insbesondere die Abgrenzung nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 PBefG im Verhältnis zu § 40 Abs. 2 PBefG herangezogen werden.

Vorab: Wenn bei den Verkehrsunternehmen bei der Aufteilung der Leistungen durch Auslaufen von Linien rechnerisch ein negativer Betrag bezogen auf das Gebiet einzelner oder mehrerer Aufgabenträger entstehen würde, so ist dieser „auf Null“ zu setzen, d.h. in diesem Fall besteht kein Ausgleichsanspruch des Verkehrsunternehmens für die verbleibenden Linien.

Die Gesamtsumme der auf das Unternehmen entfallenden Leistungen muss dem Wert der § 45a-Mittel des Jahres 2019 für die in der Bestandssicherung befindlichen Linien entsprechen. Falls es bei den Einzelberechnungen zu Abweichungen kommt, erfolgt eine gleichmäßige Anpassung der Werte aller Linien, um in der Summe den Gesamtwert des Jahres 2019 zu erreichen.

#### a) Ein Unternehmen ist ausschließlich im Gebiet eines Aufgabenträgers tätig

Das Unternehmen betreibt sowohl das gesamte Jahr 2019 als auch jetzt Linien ausschließlich auf dem Gebiet eines Aufgabenträgers. Es beantragt den Wert entsprechend der Bewilligung der § 45a-Mittel für das Jahr 2019. Wenn Linien zu unterschiedlichen Zeiten enden, erfolgt die Aufteilung der auf die Linien / Linienbündel entfallenden anteiligen Leistungen nach dem unter b)a) dargestellten Verfahren.

#### b) Ein Unternehmen ist im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig

##### b)a) Alle Linien verlaufen jeweils nur im Gebiet eines Aufgabenträgers

Ein Unternehmen hat 2019 als auch jetzt Linien auf dem Gebiet mehrerer Aufgabenträger. Der § 45a-Ausgleich von 2019 wird vom Unternehmen bezogen auf die Linien / Linienbündel auf die einzelnen Aufgabenträger aufgeteilt und bei den jeweiligen Aufgabenträgern separat beantragt.

Die **Aufteilung** des § 45a-Ausgleichs 2019 auf die Linien erfolgt **unternehmensweit einheitlich** nach einem der folgenden Verfahren:

Verfahren 1: [Hinweis: voraussichtlich insbesondere für „Mischfälle“ Brutto-öDA / eigenwirtschaftliche Verkehre interessant]

Unternehmen berechnen den „§ 45a-Wert“ der jeweiligen Linien nach den bundesrechtlichen Berechnungsvorgaben. Der § 45a-Ausgleich 2019 wird im Verhältnis der sich so ergebenden Werte aufgeteilt.

Verfahren 2:

Unternehmen berechnen den „§ 45a-Wert“ der jeweiligen Linie mit unternehmensweiter mittlerer Reiseweite und anhand der Schülerzahlen je Linie. Der § 45a-Ausgleich 2019 wird im Verhältnis der sich so ergebenden Werte aufgeteilt.

Verfahren 3:

Im begründeten Einzelfall kann bei Bedarf ein abweichendes Vorgehen vereinbart werden: Bei einem abweichenden Vorgehen ist eine Abstimmung zwischen dem Verkehrsunternehmen und den betroffenen Aufgabenträgern erforderlich. Dem abweichenden Vorgehen muss von der jeweiligen Regierung vorab zugestimmt werden. Sind mehrere Regierungen betroffen, ist die Regierung federführend zuständig, bei dem das Verkehrsunternehmen den Sitz hat. Die federführende Regierung hat sich mit den anderen Regierungen abzustimmen.

Bei dem abweichenden Vorgehen ist darauf zu achten, dass die Ermittlung der Höhe des auf die Linien aufzuteilenden § 45a-Ausgleichs 2019 sachgerecht ist und keine Benachteiligung oder Bevorzugung gegenüber den Verfahren 1 und 2 entsteht.

#### b)b) Aufgabenträgerübergreifende Linien

Bei aufgabenträgerübergreifenden Linien sollte geprüft werden, ob regelmäßig bestehende Delegationsvereinbarungen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge genutzt und entsprechend (auch für die Nachfolgeregelung) erweitert werden können. Die Summe der aufgeteilten Werte entspricht dabei dem Gesamtwert der § 45-Mittel 2019 (siehe oben).

Die Aufteilung der § 45-Mittel 2019 **auf** die einzelnen Linien erfolgt entsprechend einem der oben unter b)a) genannten Verfahren. Soweit die Finanzierungszuständigkeit auf einen Aufgabenträger delegiert ist, gewährt dieser dem Verkehrsunternehmen diesen Ausgleich in Gänze. Die Aufteilung des je einzelner Linien ermittelten Werts **auf die Aufgabenträger** erfolgt – wenn die ggf. bestehende Delegationsvereinbarung zwischen den Aufgabenträgern keine abweichende Aufteilung für die gegenseitige Refinanzierung vorsieht – entsprechend der **anteilig erbrachten Nutzplatzkilometer** auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers.

Die Gesamtsumme des auf das Unternehmen entfallenden Ausgleichs muss dem Wert des Jahres 2019 entsprechen (siehe oben).

c) Wechsel von Linien zwischen Unternehmen nach 2019 (egal ob verbundene oder „fremde“ Unternehmen)<sup>1</sup>

Hier ist die besondere Herausforderung, dass für ein und die gleiche Linie bei verschiedenen Unternehmen unterschiedliche Höhen bei der Ausgleichsberechnung nach der 45a-Logik resultieren können. Die „45a-Mittel“ 2019 beruhen auf der Kalkulation der „abgebenden“ Unternehmen, also jeweils auf deren eigenen betriebsindividuellen Werten und unternehmensspezifischen Ergebnissen. Daher sind diese auch für die Bestandssicherung die korrekteren Daten. Dies kann bei dem die Linie „aufnehmenden“ Unternehmen zu einem höheren oder einem niedrigeren Wert als 2019 für die jeweilige Linie führen. Es erfolgt durch die Aufgabenträger und ggf. durch die zuständige Regierung ein Plausibilitätsabgleich zwischen den Ergebnissen der „aufnehmenden“ und „abgebenden“ Unternehmen wie nachfolgend dargestellt.

„abgebendes“ Unternehmen:

Die Berechnung der Minderung des Ausgleichs durch den Linienwechsel erfolgt in nachvollziehbarer und kontrollierbarer Art und Weise auf Grundlage der Daten des § 45a-Ausgleichs 2019 und wird von der Summe der Ausgleichsleistungen an das „abgebende“ Unternehmen wie bei anderen wegfallenden Linienverkehren/auslaufenden Liniengenehmigungen in Abzug gebracht. (Verfahren 1, 2 oder 3 – siehe oben b)a)).

„aufnehmendes“ Unternehmen:

Wenn der Wechsel in den Jahren 2020 bis 2022 vorgenommen wurde, bestehen sowohl für das aufnehmende als auch das abgebende Unternehmen von den Regierungen verbeschiedene Daten mit den unternehmensindividuellen Werten der mittleren Reiseweite und der Sollkostensatzgruppe. Auf Basis dieser Daten für das aufnehmende Unternehmen ist (wenn möglich für 2022) eine nachprüfbare Aufteilung einschließlich der „aufgenommenen Linien“ entsprechend den unter b) beschriebenen Szenarien vorzunehmen (Verfahren siehe oben).

Für Wechsel in den Jahren 2023 und 2024 ist eine entsprechende, nachvollziehbare Berechnung durch das „aufnehmende“ Unternehmen erforderlich. Diese wird zur Plausibilisierung mit den Werten des „abgebenden“ Unternehmens 2019 abgeglichen. Führt das „aufnehmende“ Unternehmen den Verkehr auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch und sieht dieser vor, dass die § 45a-Mittel auf den Ausgleich in tatsächlicher Höhe angerechnet werden, soll grundsätzlich der Wert des „abgebenden“ Unternehmens 2019 angesetzt werden.

Dieses Vorgehen gilt auch für Aufteilung der § 45a-Mittel von Unternehmen in getrennte Einheiten oder Übernahmen und Integration von Linien.

Die Regelungen finden bei Übertragung (inklusive Rückübertragung) der Betriebsführung i.S.v. § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG in gleicher Weise Anwendung.

---

<sup>1</sup> Dies betrifft unter anderem neue Genehmigungsinhaber bei der Neuerteilung von auslaufenden eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Liniengenehmigungen oder die (teilweise) Übernahme von Unternehmen. Für die Definition von verbundenen Unternehmen ist insbesondere § 271 Absatz 2 des Handelsgesetzbuches heranzuziehen.

### **3. Fallgruppe 2: Änderung des Leistungsumfangs / wesentliche Umgestaltung**

#### a) Änderung in den Jahren 2020 bis 2022

Für wesentliche Änderungen im Linienangebot / neue Verkehre, die in den Jahren 2020 bis 2022 erfolgten, liegen von den Regierungen verbeschiedene Daten vor. Für die Höhe des Ausgleichs sollen, wenn möglich, die Daten aus dem Jahr 2022 herangezogen werden. Die Aufteilung auf die Aufgabenträger erfolgt entsprechend den obigen Verfahren.

#### b) Änderung in den Jahren 2023 oder 2024

Für wesentliche Änderungen im Linienangebot / neue Verkehre in den Jahre 2023 oder 2024 kann nicht auf von den Regierungen bestätigte Daten zurückgegriffen werden. Hier ist eine valide und nachvollziehbare Berechnung des Unternehmens beim Aufgabenträger und des Aufgabenträgers bei den Regierungen, insbesondere unter Rückgriff auf die Zahl der Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Bestandssicherung erforderlich. Im Einzelfall können die Regierungen weitere Unterlagen nachfordern oder bei Unstimmigkeiten Anpassungen vornehmen.

#### c) Änderungen ab 2025

Für wesentliche Änderungen während der Laufzeit der Bestandssicherung wird die Höhe der Ausgleichsleistungen unter entsprechender Anwendungen der unter b) beschriebenen Vorgehensweise angepasst.

### **4. Sonderkonstellationen:**

#### a) „Durchtariferte Umsteiger“ (zwischen mindestens zwei Verkehrsunternehmen), *wenn nicht durch Einnahmeaufteilung abgebildet*

Die Auszubildenden nutzen mit Umstieg kombinierte Linien verschiedener Unternehmen. Die Beantragung der § 45a-Mittel erfolgte hier bisher von nur einem der betroffenen Unternehmen und dieses bekam bisher auch die Leistungen nach § 45a PBefG für alle kombinierten Linien von der Regierung. Das Unternehmen hat dann die von der Regierung erhaltenen Mittel nach einer unternehmensinternen Abstimmung zwischen den betroffenen Unternehmen aufgeteilt.

Bei der Aufteilung der Leistungen von den Regierungen waren bisher nur die antragsstellenden Unternehmen bekannt, sodass die „interne Umverteilung“ nicht berücksichtigt werden konnte.

#### Vorgehen:

Die Unternehmen, die bisher die Leistungen von der Regierung erhalten haben, geben den Regierungen an, in welcher Höhe die Mittel auf die beteiligten Unternehmen aufgeteilt wurden.

Die „erhaltenden Unternehmen“ melden dieses ebenfalls an die Regierungen.

Grundlage der Meldungen sind die Zahlungen des Jahres 2019.

Die Regierungen passen im Portal die für die Unternehmen ermittelten Beträge („Unternehmensliste“) um die Korrekturbeträge auf Grund von „durchtariferten Umsteigern“ an. Diese „adjustierte“ Unternehmensliste dient zum Abgleich der Anträge für die Linien / Linienbündel je Unternehmen.

#### b) Verteilung von Leistungen nach § 45a in Verkehrsgemeinschaften

In einigen Verkehrsgemeinschaften erfolgte ähnlich dem Vorgehen der Einnahmeaufteilung eine Umverteilung von Ausgleichsmitteln nach § 45a zwischen den antragstellenden Unternehmen und Unternehmen, die diese wirtschaftlich erhalten („EAV inkl. 45a“).

Diese Umverteilung ist wirtschaftlich für die Unternehmen von Bedeutung, ist den Regierungen aber unbekannt.

#### Vorgehen:

Die vorhandene Poolung ist für die Bestandssicherung transparent zu machen.

Die betroffenen Verkehrsunternehmen melden den Regierungen, was sie 2019 (falls nicht für 2019 vorhanden, dann 2022) als Ausgleich auf der jeweiligen Linie / Linienbündel erhalten haben und was sie an die Verteilung abgegeben haben, um so eine angepasste Höhe des Betrages für den Bestandsschutz des jeweiligen Unternehmens erstellen zu können. Vergleiche Vorgehen unter 4a).

#### c) atypische und unvorhergesehene Sonderkonstellationen

Sollte es bei der Anwendung der beschriebenen Vorgehensweisen zu unvorhergesehenen Verwerfungen oder atypischen Problemen kommen, kann im besonders darzulegenden Einzelfall in Abstimmung mit der jeweiligen Regierung ein abweichendes Vorgehen vereinbart werden.