

**Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg**

**Az: VM3-3890-45/4/1**

**Fördergrundsätze für Projekte zur Einführung flexibler Zeitkarten-Tarife  
(Flex-Abo) im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

**vom 26.10.2021**

**Änderung vom 16.11.2021**

## **1. Zielsetzung**

Eine attraktive Tarifgestaltung im ÖPNV erhöht die Bereitschaft der Menschen, vom motorisierten Individualverkehr auf Bahnen und Busse umzusteigen. Ein zentrales Marktsegment des ÖPNV sind Berufspendlerinnen und Berufspendler, die bislang über klassische Zeitkarten- und Abo-Karten angesprochen werden. Diese sind bislang auf das klassische Modell einer täglichen Pendelstrecke zwischen Wohnort und Arbeitsort ausgerichtet. Unter anderem getrieben durch die Covid19-Pandemie und die Etablierung von zumindest teilweise Homeoffice treffen diese Angebote nicht mehr alle Bedürfnisse. Die Tariflandschaft muss zur Bindung der Kundinnen und Kunden an den ÖPNV weiterentwickelt werden. Durch das Förderprogramm zum Flex-Abo sollen innovative Ansätze zur Flexibilisierung von Zeitkartentarifen in Baden-Württemberg gefördert werden.

## **2. Rechtsgrundlagen**

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe

- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO) sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K),
- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) in der Fassung vom 12. April 2005 (GBl. S. 350), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GBl. S. 324) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

### **3. Zweck der Zuwendung**

Eine der wesentlichen Säulen der Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV sind die Zeitkarten (Monatskarten, Jahreskarten, Abonnements). Sie machen innerhalb der Verbünde den größten Anteil der verkauften Fahrscheine aus und sind damit auch eine verlässliche Komponente für die Einnahmenkalkulation der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Die heutigen Tarifmodelle für Zeitkarten im ÖPNV gehen davon aus, dass Fahrgäste – insbesondere Berufstätige und Schülerinnen und Schüler – den ÖPNV regelmäßig an allen Werktagen nutzen, stets die gleiche Strecke befahren, und sind im Preis entsprechend kalkuliert. Sie richten sich dabei noch sehr stark an der analogen Vertriebstechnik aus. Diese relativ starre Ausgestaltung führt dazu, dass in vielen Fällen Zeitkarten für Personen, die den ÖPNV nicht an allen Werktagen nutzen und/oder wechselnde Wege haben, keine oder nur teilweise geeignete Tickets sind.

Durch die Corona-Pandemie hat sich auch die Arbeitswelt verändert – die Zahl der Berufstätigen, die arbeitstäglich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte pendeln, ist gesunken. Bereits jetzt kristallisiert sich heraus, dass auch künftig mehr Beschäftigte die Angebote und Möglichkeiten des Home-Office nutzen werden. Mittelfristig könnte diese Entwicklung auch die Studierenden und partiell die Schülerinnen und Schüler betreffen. Die genauen Transformationsprozesse werden sich erst in den kommenden Jahren zeigen und lassen sich heute nicht sicher prognostizieren. Dennoch ergeben sich aus diesen absehbaren Veränderungen grundsätzliche Fragen im Hinblick auf die Attraktivität bisheriger Tarifmodelle und -angebote für Zeitkarten. Um die für den ÖPNV so wichtigen Zeitkartenkundinnen und -kunden auch bei einer in Folge der Coronavirus-Pandemie veränderten Arbeitswelt und weniger regelmäßiger ÖPNV-Nutzung weiterhin zu halten, werden zwingend neue, flexible Tarifmodelle benötigt. Gerade die digitale Vertriebstechnik eröffnet hierfür völlig neue Möglichkeiten.

Die zur Verfügung gestellten Mittel sollen einen Anstoß geben, den Weg in diese neue Welt der Tarifangebote zu gehen. Zusätzlich werden dadurch wichtige Impulse freigesetzt um die Folgen der Corona-Pandemie abzufedern.

Das Land treibt mit dem E-Ticketing des BW-Tarifs sowie mit dem für 2021 geplanten landesweiten E-Ticketing auf Check-In/Check-Out-Basis das elektronische Ticketing im ganzen Land massiv voran. Damit hat das Land den Aufbau eines landesweiten digitalen Vertriebssystems initiiert, das die Einführung neuer, flexiblerer Tarifmodelle ermöglicht.

Zielsetzung ist es, die durch die neuen Möglichkeiten des digitalen Vertriebs gewonnenen Potentiale auch für neue digitale Tarifmodelle zu nutzen. Damit kann auch auf die zu erwartende Transformation im Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie noch adäquater reagiert werden. Langfristig dürfen sich diese neuen Tarife nicht in reinen Rabattaktionen erschöpfen. Die neuen Tarife sollen dazu beitragen, dass in Baden-Württemberg eine harmonisierte und nachhaltige Tariflandschaft mit vergleichbaren Tarifsystemen und vergleichbaren Rabattstrukturen entsteht.

#### **4. Gegenstand der Förderung**

Das Ministerium für Verkehr fördert Konzepte und Maßnahmen zur Implementierung von flexiblen Tarifmodellen in bestehende Tarifsysteme.

Flexible Tarifmodelle zeichnen sich auch dadurch aus, dass starre Tarifstrukturen in Form von Zonen/Waben aufgelöst werden. Hierzu zählen bspw. Vorhaben wie der digitale Streckentarif als auch Zeitkarten, die fahrgastspezifische Zonen umfassen. Letzteres bedeutet, dass die Kundin oder der Kunde den Gültigkeitsraum seiner Zeitkarte ohne Rücksicht auf bestehende Zonen bestimmen kann.

Die konkrete Ausgestaltung des flexiblen Tarifmodells ist den Antragstellern vorbehalten. Jedoch gilt die Einschränkung, dass nur Tarifmodelle, die digital vertrieben werden, förderfähig sind. Darüber hinaus müssen die Tarifmodelle so angelegt sein, dass eine Abbuchung des Betrags monatlich, vierteljährlich, halbjährlich und/oder jährlich erfolgt.

Die folgenden vier Maßnahmen sind förderfähig, soweit sie explizit im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung eines neuen, flexibleren Tarifmodells stehen:

- Bis zu 50 Prozent der Beratungskosten

Für die Konzeptentwicklung und Implementierung von flexiblen Tarifmodellen können Antragsteller Beratungsleistungen in Anspruch nehmen um bspw. Erfahrungen und

Kenntnisse zu bisherigen in Deutschland als auch im internationalen Raum etablierten flexiblen Tarifmodellen zu gewinnen.

- Bis zu 75 Prozent der Investitionskosten

Mit der Einführung neuer flexibler Tarifmodelle sind Investitionen verbunden. Zuvor ist hier die technische Umsetzung zu nennen. Für den Vertrieb des flexiblen Tarifmodells müssen bestehende Tarifsysteme angepasst werden.

Bei der Förderung von Investitionskosten gilt eine Zweckbindungsfrist von fünf Jahren (gemessen ab Zeitpunkt der Bewilligung).

- Bis zu 50 Prozent der Marketingkosten

Für die Verbreitung des neuen Angebots ist gezielte Werbung für das flexible Tarifmodell möglich. Antragsteller können Kosten für Werbemaßnahmen (analog und digital) fördern lassen.

- Bis zu 50 Prozent der Tarifmindereinnahmen

Abhängig von der konkreten Ausgestaltung des neuen Tarifmodells sind zunächst Mindereinnahmen im Vertrieb von Zeitkarten in unterschiedlichem Ausmaße zu erwarten. Diese können vom Land zur oben genannten Förderquote für den Zeitraum des Förderprogramms ausgeglichen werden. Der Ausgleich der Tarifmindereinnahmen durch das Land erfolgt in Form einer abschmelzenden Förderung. Die oben genannte Förderquote bezieht sich somit auf die gesamten im Förderzeitraum anfallenden Tarifmindereinnahmen.

Die Antragsteller haben anzugeben, welche der vier Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms gefördert werden sollen. Prinzipiell kann die Förderung von bis zu vier Maßnahmen beantragt werden.

Der Förderhöchstbetrag pro Antragsteller beträgt insgesamt 8.000.000 Euro. Sollte die zu fördernde Summe des Antragstellers gemäß oben genannter Förderquoten den Förderhöchstbetrag übersteigen, erfolgt eine anteilige Reduktion der Förderquote aller beantragten Maßnahmen des Antragstellers, sodass der Förderhöchstbetrag eingehalten wird.

Sollten die eingegangenen Anträge das Volumen des Förderprogramms übersteigen, nimmt das Land eine Auswahl nach pflichtgemäßem Ermessen vor. Bei der Auswahlentscheidung wird insbesondere die Innovationskraft und (potentiell landesweite) Übertragbarkeit des Projekts berücksichtigt. Des Weiteren sind für die Bewertung der

Anträge die Ausführungen im Antragsformular (Umfang, Gedankentiefe) von zentraler Bedeutung.

## **5. Zuwendungsempfänger**

Zuwendungsempfänger sind die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNVs in Baden-Württemberg gem. § 6 ÖPNVG.

## **6. Zuwendungsvoraussetzung**

Neben den allgemein gültigen zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen, insbesondere VV Ziffer 1 zu § 44 LHO, hat der Zuwendungsempfänger folgende Zuwendungsvoraussetzungen zu erfüllen:

- Der Zuwendungsempfänger stellt die dauerhafte Finanzierung der flexiblen Tarifmodelle bis mindestens zum 31.12.2027 sicher.
- Das im Rahmen des Projekts zu fördernde flexible Tarifmodell muss digital vertrieben werden können, siehe auch Ziffer 4.
- Die Abbuchung der Kundenbeiträge für die Nutzung des geförderten flexiblen Tarifmodells hat monatlich, vierteljährlich, halbjährlich und/oder jährlich zu erfolgen, siehe auch Ziffer 4.
- Der Zuwendungsempfänger benennt in der Außenkommunikation die Förderung durch das Land.
- Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass im Rahmen des Projekts entwickelte EDV-Lösungen kompatibel mit bestehenden oder in Entwicklung befindlichen landesweiten Anwendungen sind bzw. kompatibel gemacht werden.
- Der Antragsteller hat die Anwendung der VDV-KA Version sicherzustellen.
- Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die im Rahmen des Projekts eingeführten Tarifmodelle in der Gesamtheit des jeweiligen Verkehrsverbundgebietes zur Anwendung kommen.
- Aus dem Förderprogramm werden keine Verkehrsangebotsmaßnahmen (weder Investitionskosten noch laufende Kosten) im öffentlichen Verkehr finanziert.
- Eine Ergänzung der Förderung durch Inanspruchnahme weiterer Förderprogramme ist grundsätzlich zulässig. Die Fördermittel von anderen Stellen der

öffentlichen Hand werden auf die Förderung nach dieser Richtlinie angerechnet.

- Die im Rahmen des Projekts gewonnenen Daten sind im Rahmen des geltenden Datenschutzes dem Lande zur Verfügung zu stellen.

**Hierfür gelten folgende Bedingungen:**

- 1) Der Zuwendungsempfänger räumt dem Land Baden-Württemberg ein nicht-ausschließliches, räumlich und zeitlich unbeschränktes Recht an den Arbeitsergebnissen des geförderten Projekts ein.
- 2) Unter Arbeitsergebnissen können zunächst grundsätzlich alle bei der Durchführung des geförderten Projekts entstandenen Ergebnisse, insbesondere Know-How, Erfindungen, Schutzrechte, urheberrechtlich geschützte Werke sowie Dokumentationen, Berichte und Unterlagen oder ähnliche Ergebnisse, auch soweit sie im Auftrag des Zuwendungsempfängers von Dritten ausgeführt werden, verstanden werden. Konkret werden jedoch nur solche Arbeitsergebnisse für das Land Baden-Württemberg von Interesse sein, welche einen Beitrag leisten, um die landesweite Übertragbarkeit des Projekts zu evaluieren bzw. die einen Beitrag leisten, um die letztliche landesweite Umsetzung realisieren zu können.
- 3) Das Recht umfasst alle bekannten und unbekanntem Nutzungsarten, soweit sie zur Erreichung des Zuwendungszwecks erforderlich oder von besonderem öffentlichem Interesse sind. Das Recht berechtigt das Land Baden-Württemberg insbesondere, die Arbeitsergebnisse öffentlich zugänglich zu machen, sie zu vervielfältigen sowie sie zu Analyse- und statistischen Zwecken und Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit zu verwenden.
- 4) Das Recht ist übertragbar, soweit dies zur Erreichung des Zuwendungszwecks erforderlich ist.
- 5) Der Zuwendungsempfänger steht dafür ein, dass die unter dieser Ziffer geregelte Nutzung durch das Land Baden-Württemberg keine Rechte Dritter verletzt.
- 6) Im Falle, dass der Zuwendungsempfänger Rechte ganz oder teilweise an einen Dritten überträgt oder er Dritten ein Nutzungsrecht einräumt, trägt er dafür Sorge, dass dies die unter dieser Ziffer eingeräumten Rechte nicht berührt, einschränkt oder verletzt.

7) Der Zuwendungsempfänger wird das Land Baden-Württemberg von allen Ansprüchen Dritter wegen der Nutzung der Arbeitsergebnisse, auf erstes Anfordern freistellen.

- Bereits begonnene Maßnahmen sind von der Förderung ausgeschlossen.

## **7. Art und Umfang, Förderzeitraum sowie Höhe der Zuwendung**

Die Förderung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen einer Projektförderung als Anteilsfinanzierung mit Höchstbetrag (siehe Ziffer 4). Die Zuwendung wird als Zuschuss gewährt. Der Förderzeitraum erstreckt sich vom Zeitpunkt der Bewilligung bis zum 31.12.2024. Projekte können im Rahmen dieses Zeitraums zu den oben genannten Fördersätzen unter Berücksichtigung des Höchstbetrags gefördert werden. Dies bedeutet, dass prinzipiell nur Ausgaben, die im Rahmen des oben genannten Förderzeitraums begonnen und abgeschlossen wurden, förderfähig sind.

## **8. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) sind Bestandteil der Fördergrundsätze. Darüber hinaus sind folgende weitere Nebenbestimmungen zu beachten:

- Die Einhaltung der einschlägigen Regelungen zum Vergaberecht und EU-Beihilferecht obliegt den jeweiligen Zuwendungsempfängern. Die VwV Investitionsfördermaßnahmen öA vom 20.08.2020 ist zu beachten.
- Der Bewilligungszeitraum der geförderten Maßnahme erstreckt sich bis maximal 31. Dezember 2024.

## **9. Verfahren**

Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr.

### **a) Antragstellung**

Der Antrag ist spätestens bis zum 28.02.2022 schriftlich beim Ministerium für Verkehr einzureichen.

## **b) Antragsunterlagen zur Förderung**

Das Antragsverfahren ist einstufig. Der Antragsteller hat mit dem Zuwendungsantrag die geplante Maßnahme darzustellen (u.a. Projektbeschreibung, Kosten- und Finanzierungsplan, Zeitplan). Hierzu ist das beigefügte Antragsformular zu verwenden. Der Antrag muss die Maßnahme und die Schritte der Umsetzung darstellen. Nachträgliche Abweichungen sind nach Zustimmung durch das Verkehrsministerium möglich. Die Kostenschätzung hat zu differenzieren zwischen den Kosten der Umsetzung, den Investitionskosten und den Kosten, die durch zurückgehende Einnahmen entstehen. Der Antrag muss darstellen, dass über das Projekt ein Einvernehmen mit der lokalen Verbundorganisation besteht.

## **c) Auszahlung der Förderung**

Die Auszahlung erfolgt frühestens mit Bestandskraft des Zuwendungsbescheids. Die Auszahlung erfolgt gemäß der Ziffer 1.4 der ANBEST-K.

## **d) Verwendungsnachweis und Erfolgskontrolle**

Der Antragsteller wertet mit dem Verwendungsnachweis umfänglich den Erfolg der Maßnahme aus und erfasst abschließend die tatsächlich erbrachten Gesamtaufwendungen. Ziel ist es, die Wirksamkeit und damit Übertragbarkeit der Maßnahme zu prüfen.

Der Antragsteller hat bereits in seinen Antragsunterlagen darzulegen, wie aus seiner Sicht der Erfolg seines Projekts erhoben werden und wie der Erfolg schlussendlich evaluiert werden kann (Vorstellung konkreter Zielwerte). So können beispielsweise

- die Zahl der Fahrgäste, die eigentlich ihren bestehenden Abo-Vertrag ersatzlos kündigen wollten, aber nun auf das Flex-Abo umgestiegen sind, oder
- die Zahl der Fahrgäste, die wegen des Flex-Abos neu als Bestandskundinnen und -kunden gewonnen werden konnten,

als Erfolgsindikatoren herangezogen werden.

Aus diesem Grunde muss der Antragsteller bei erteiltem Zuwendungsbescheid sicherstellen, dass die notwendigen Daten für eine abschließende Erfolgskontrolle kontinuierlich erhoben werden.

Für den Verwendungsnachweis gilt insbesondere Ziffer 7 der ANBest-K.



### **e) Nichteinhaltung der Vorgaben**

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

### **10. Strafrechtliche Hinweise**

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist.

Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

### **11. Prüfungsrecht des Rechnungshofs**

Der Rechnungshof ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

### **12. Inkrafttreten**

Die Fördergrundsätze treten mit Bekanntgabe in Kraft und am 31.12.2024 außer Kraft.