

**Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg**

Az: 3-3890.0/2070

**Fördergrundsätze für Expressbuslinien
als Beitrag zur Luftreinhaltung Stuttgart**

vom 7. Januar 2020

1. Zielsetzung

Als Beitrag zur Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt Stuttgart fördert das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die Einrichtung von Expressbuslinien in der Region Stuttgart.

Rechtsgrundlage für die Bewilligung der Zuwendungen sind §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur LHO (VV-LHO) sowie die Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG). Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

2. Zweck der Zuwendung

Das Ministerium für Verkehr fördert die Einrichtung von Expressbuslinien. Expressbuslinien sollen komplementär zum Schienennetz überall dort eingesetzt werden, wo es an Schieneninfrastruktur für eine S-Bahn-Linie oder Stadtbahn-Linie in Stuttgart fehlt oder die Kapazität der Schienenlinien erschöpft ist.

Zu diesem Zweck werden Expressbuslinien

- zur Kapazitätssteigerung für Pendlerinnen und Pendler im ÖV nach Stuttgart (radiale Linienführung zum Stadtzentrum Stuttgart) oder zum
- Lückenschluss im Schienennetz Stuttgart (tangente Linienführung zum Stadtzentrum Stuttgart) zur Vermeidung von Umstiegen in der Stuttgarter Innenstadt

mit bis zu 80 Prozent des entstehenden Defizites (siehe Ziffer 5) gefördert.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger gemäß § 6 ÖPNVG sowie kommunale Zusammenschlüsse, die die Funktion der Aufgabenträger übernehmen.

4. Zuwendungsvoraussetzung

a. Linien- und Betriebsanforderungen an Expressbuslinien

i. Linienführung

Bei der Linienführung müssen folgende Richtwerte eingehalten werden:

Bei einer Linienlänge bis:	Bis 15 km	Bis 30 km	Mehr als 30 km
Umfangfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	1,25	1,25	1,25
mittlere Reisegeschwindigkeit vom Startpunkt zum Zielpunkt der Linie	Min. 20 km/h	Min. 25 km/h	Min. 40 km/h

Abweichungen zu den Richtwerten sind in begründeten Fällen möglich (insbesondere aus Gründen der Topographie oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz).

Unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sollen Fahrgastpotenziale entlang des Linienweges ausgeschöpft werden.

ii. Betriebszeiten und Taktung

Die Betriebszeiten der Expressbuslinien sind so zu gestalten, dass montags bis freitags ein Fahrtangebot zwischen 5:00 Uhr und 21:00 Uhr mindestens im Halbstundentakt angeboten wird.

Zu den Schwerpunktzeiten des Berufsverkehrs von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr und von 16:00 Uhr bis 18:30 Uhr ist ein 15-Minutentakt anzubieten. In begründeten Einzelfällen kann dieser auch durch Überlagerungen mit bestehenden Linien hergestellt werden.

b. Fahrzeugeinsatz auf Expressbuslinien

Die auf Expressbuslinien zum Zwecke der Luftreinhaltung eingesetzten Fahrzeuge müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Die Fahrzeuggröße (Kapazität) richtet sich nach der zu erwartenden Fahrgastnachfrage. Die Auslastung der zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazität des eingesetzten Fahrzeugs darf insgesamt 75 Prozent nicht überschreiten.
- Die Fahrzeuge müssen bei Expressbuslinien über einen niederflurigen Bodenanteil (mindestens „Low-Entry“) verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Gehhilfen, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können.
- Ein kostenloser W-LAN-Zugang für Fahrgäste in Expressbuslinien ist vorzusehen.
- Das „bwegt“-Logo sowie ein schriftlicher Hinweis „gefördert durch das Land Baden-Württemberg“ mit Landeswappen sind gut sichtbar an den Eingangsbereichen der Fahrzeuge anzubringen.
- Die Fahrzeuge für Expressbuslinien sollen über alternative Antriebsformen, wie beispielsweise Elektro- (batterieelektrisch), Brennstoffzellen-, Plug-In-Hybrid- oder Hybridantrieb, verfügen. In begründeten Fällen können die Linien auch mit Fahrzeugen mit Euro-6-Dieselmotoren betrieben werden, sollte der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen nicht möglich oder sachgerecht sein.

c. Tarife und Vertrieb

- Auf den Expressbuslinien kommt der VVS-Tarif, sowie bei Linien, die Verbundgrenzen überschreiten, die VVS-Regelungen für Verbundgrenzen überschreitende Verkehre und der BW-Tarif zur Anwendung. Zuschläge dürfen nicht erhoben werden.
- Der Vertrieb der Fahrausweise wird – wie im Regionalbusverkehr bisher üblich – grundsätzlich im Fahrzeug und ggf. durch weitere stationäre und elektronische Vertriebskanäle vorgenommen.

5. Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung

Die Förderung von Expressbuslinien erfolgt im Rahmen einer Projektförderung. Die Zuwendung wird als Zuschuss gewährt.

Das Land fördert anteilmäßig eine durch den Betrieb der Expressbuslinien bzw. mit dem Bedienungsstandard entstehende Kostenunterdeckung (netto) im Wege einer Fehlbedarfsfinanzierung nach folgenden, von der Art der eingesetzten Antriebstechnologie abhängigen Richtsätzen von bis zu:

- 80 Prozent bei derzeit noch nicht serienmäßig verfügbaren alternativen Antriebsformen, die sich noch in der Erprobung befinden (z.B. Elektroantrieb mit Wasserstoff)
- 75 Prozent bei in Serie verfügbaren alternativen Antriebsformen (z.B. Elektro-, Plug-In-Hybrid-, Hybridantrieb)
- 70 Prozent bei herkömmlichen Antriebsformen (mind. Euro 6-Diesel)

Wird eine bestehende Linie zu einer Expressbuslinie aufgewertet, ergibt sich die Kostenunterdeckung aus den jeweiligen Zusatzkosten und -erlösen.

Die Kostendunterdeckung errechnet sich aus den Betriebskosten der Expressbuslinie abzüglich aller Erlöse.

Betriebskosten sind die für die Erbringung der Verkehrsleistung anfallenden Kosten. Dazu gehören Abschreibungen auf Fahrzeuge (abzgl. anteiliger einmaliger Förderung bei Anschaffung), variable leistungsabhängige Kosten (Kraftstoff, Reifen, Personalkosten etc.) sowie allg. Verwaltungs- und Overheadkosten zur Planung und Durchführung des Verkehrs.

Als Erlöse gelten alle der Linie zuzuscheidenden Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichsleistungen und Drittmittel (insbesondere für den nach §15, in Verbindung mit §16 ÖPNVG, die Beförderung von Schwerbehinderten, anteilige Verbundausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, Fördermittel der EU oder des Bundes u.ä.).

Soweit bereits im Jahr vor der Antragstellung ein Defizitausgleich für sämtliche Fahrten oder kommunalen Zuwendungen für definierte nicht kostendeckende Fahrten der gegenständlichen Linie flossen, so sind diese Fahrten nicht förderfähig. Es sei denn, die Fahrten sind in Ihrer Ausgestaltung hinsichtlich Linienführung, durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und Fahrzeugeinsatz so modifiziert, dass sie sich signifikant von der

bisherigen Ausgestaltung unterscheiden und als Teil einer neuen Expressbuslinie anerkannt werden können. Ein Nachweis über die Förderung konkreter Fahrten, die Förderhöhe und die erzielten Erlöse ist erforderlich.

Kann für das letzte Jahr der Förderung die Erlösmitteilung nicht bis Jahresende 2024 vorgelegt werden, so erfolgt die Berechnung der Förderhöhe auf Grundlage der fortgeschriebenen Erlösmitteilung des vorangegangenen Betriebsjahres.

Übersteigt die Summe der insgesamt beantragten Fördermittel die verfügbaren Haushaltsmittel, wird über eine Förderung nach der verkehrlichen Bedeutung, des potentiellen Beitrages zur Luftreinhaltung und pflichtgemäßem Ermessen entschieden. Der Antragsteller verpflichtet sich seinerseits zur Aufrechterhaltung und anteiligen Finanzierung für den beantragten Zeitraum.

Eine Förderung in Verbindung mit Zuwendungen von einer anderen Stelle des Landes oder von einer anderen juristischen Person des öffentlichen Rechts ist auszuschließen. Hiervon unberührt sind Förderungen nach dem ÖPNVG und Verbundförderungen.

Bei vorzeitiger Einstellung des Betriebs der geförderten Expressbuslinie erfolgt eine anteilige Kürzung der bewilligten Fördersumme entsprechend der noch ausstehenden restlichen Förderlaufzeit.

6. 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 Betriebsaufnahme für geförderte Maßnahmen muss bis zum 31.12.2020 erfolgen.
- Die Einhaltung der einschlägigen Regelungen zum Vergaberecht und EU-Beihilferecht obliegt den jeweiligen Zuwendungsempfängern.

7. Verfahren

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

a. Antragstellung

Antragsteller sind die Aufgabenträger gemäß § 6 ÖPNVG sowie kommunale Zusammenschlüsse, die die Funktion der Aufgabenträger übernehmen. Die Antragstellung ist bis zum 30.06.2020 möglich.

Eine Förderung kann höchstens mit einer Laufzeit von bis zu drei Jahren beantragt werden. Eine Anschlussförderung bis 30.09.2024 ist möglich, wenn eine Evaluierung den Erfolg der Linie nachweist und entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

b. Antragsunterlagen zur Förderung

Der Antragsteller hat mit dem Zuwendungsantrag folgende Unterlagen einzureichen:

Grundsätzlich:

- eine belastbare Prognose über die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs für die Stuttgarter Innenstadt
- eine belastbare Prognose über das erreichbare Fahrgastpotential oder über die Entlastung des Schienenverkehrsnetzes im Raum Stuttgart durch die Umsetzung der Maßnahme
- eine Fahrgastprognose abgeleitet aus einer Potentialanalyse pro Kalenderjahr
- schriftliche Erklärung des Antragstellers, die Anforderungen und Fördervoraussetzungen einzuhalten
- Darstellung des Linienverlaufs
- Angabe der mittleren Reisegeschwindigkeit auf der Linie und Angabe des Umwegfaktors; ggf. Begründung, falls diese nicht eingehalten werden können gemäß Ziffer 2
- bei Linien zum Schließen von Lücken im SPNV-Netz: Angaben zur Anzahl der entfallenden Umstiege und ggf. die eingesparte Wegstrecke im Vergleich zur bestehenden SPNV-Verbindung
- Fahrplanentwurf differenziert nach Verkehrstagegruppen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonntag) und mit Kennzeichnung der Verkehrstagebeschränkungen
- fahrtenweise Angaben zum beabsichtigten Fahrzeugeinsatz (Gelenk-, Standard-) und zur Antriebsart (hybrid, vollelektrisch)

- Kosten- und Finanzierungsplan inklusive einer Kalkulation der Mehrkosten und einer nachvollziehbaren Prognose der Erlöse

Zusätzlich nur für bestehende Linien, die zur Expressbuslinie aufgewertet werden sollen:

- Vorlage des Status-quo-Fahrplans im aktuellen Fahrplanjahr
- dabei ggf. besondere Kennzeichnung der antragsgegenständlichen bereits bezuschussten Fahrten
- Nachweis über linienscharfe Erlöse und Zuschüsse zu bestehenden Fahrten
- Vorlage des Fahrplanentwurfs für den Mit-Fall unter besonderer Kennzeichnung der antragsgegenständlichen zusätzlichen Fahrten
- Nachvollziehbare Berechnung der Nutzwagenleistung im bisherigen Kern der Linie und für die antragsgegenständlichen Mehrleistungen

c. Auszahlung der Förderung

Von der ersten geprüften Spitzabrechnung wird eine Abschlagszahlung in Höhe von 80 Prozent des prognostizierten Zuwendungsbetrags gewährt. Danach erfolgt die Auszahlung auf Basis von 90 Prozent des jeweils zuletzt abgerechneten Zuwendungsbetrags.

d. Erfolgskontrolle

Zur Erfolgskontrolle der geförderten Maßnahme hat der Zuwendungsempfänger jährlich die Anzahl der Fahrgäste mittels automatisiertem Fahrgastzählsystem festzustellen und bis zum Ablauf des ersten Quartals im Folgejahr an den Zuwendungsgeber zu übermitteln. Die ersten beiden Betriebsjahre werden branchenüblich als Markteintrittsjahre/Markthochlauf bewertet. In diesem Zeitraum müssen tendenziell steigende Fahrgastzahlen nachweisbar sein. Ab dem dritten Jahr gilt eine jährliche Auslastung von durchschnittlich 75 Prozent der Fahrgastprognose als Erfolg der Maßnahme.

e. Nichteinhaltung der Vorgaben

Bei Nichteinhaltung der in diesen Fördergrundsätzen enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwal-

tungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

8. Inkrafttreten

Die Fördergrundsätze treten am 7. Januar 2020 in Kraft.