

Anlage 1 - Technische Richtlinie zum Förderprogramm „Regiobuslinien“
vom 14.04.2022

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

1. Förderfähige Verbindungen

a. Anbindung von Mittel- und Unterzentren sowie Nationalparkzentren

Als anzubindende Mittelzentren gelten die im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 aufgeführten Gemeinden im Land Baden-Württemberg, die mittelzentrale Funktionen erfüllen und auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten keine regelmäßig bedienten Zugangsstellen zum schienengebundenen ÖPNV haben.

Als anzubindende Unterzentren gelten die in den Regionalplänen aufgeführten und vom Land für verbindlich erklärten Gemeinden im Land Baden-Württemberg, die unterzentrale Funktionen erfüllen und auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten keine regelmäßig bedienten Zugangsstellen zum schienengebundenen ÖPNV haben.

Mittel- und Unterzentren verfügen dann über keine regelmäßig bediente Zugangsstelle zum SPNV, wenn ihre Anbindung nicht Bestandteil des SPNV-Zielkonzepts 2025 des Landes ist oder, wenn das SPNV-Angebot nicht an allen Wochentagen eine mindestens zweistündliche Anbindung sicherstellt.

Die Anbindung dieser Gemeinden durch eine Regiobuslinie muss mindestens den Stadt- bzw. Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt (in der Regel die Kernstadt).

Mittel- und Unterzentren, deren nächstgelegene Zugangsstelle zum SPNV unmittelbar hinter der gemeindlichen Gemarkungsgrenze liegt, gelten als über den SPNV angeschlossen (Nachbarortsverkehr). Als Richtwert wird hier eine Distanz von 1 Kilometer Luftlinie zur Gemarkungsgrenze angesehen. Eine Entscheidung trifft das Ministerium für Verkehr in Abwägung des jeweiligen Einzelfalls.

Mittel- und Unterzentren ohne eigene Zugangsstellen zum SPNV sollen mit Regiobuslinien mit dem SPNV verknüpft werden. Dabei ist förderfähig:

- Im Falle von Mittelzentren die Anbindung an bis zu drei verkehrlich geeignete Verknüpfungsstellen zum SPNV,
- Bei der Anbindung von Unterzentren an maximal zwei Verknüpfungsstellen,
- Im Falle von Nationalparkzentren ohne eigene Zugangsstelle zum SPNV bis zu vier geeignete Verkehrsverknüpfungen.

b. Schließen von Lücken im SPNV-Netz

Lücken im SPNV-Netz liegen dann vor, wenn sich deutlich zeitgünstigere Verbindungen zwischen höherstufigen zentralen Orten (Mittel-, Oberzentren und Verkehrsflughäfen) mit dem straßengebundenen ÖPNV ergeben als mit dem SPNV.

Eine förderfähige Regiobuslinie muss dabei zwischen den maßgebenden zentralen Orten eine Reisezeit einhalten, die gegenüber der Umsteige Verbindung im SPNV höchstens 67 Prozent beträgt.

c. Landes- und Bundesgrenzen überschreitende Anbindung von Mittel-, Unterzentren und Verkehrsflughäfen

Zur Einrichtung Landes- bzw. Bundesgrenzen überschreitender Regiobuslinien müssen sich die jeweils zuständigen Aufgabenträger ins Benehmen setzen. Das Land fördert den Finanzierungsanteil, der vom Aufgabenträger aus Baden-Württemberg getragen wird. Bei den grenzüberschreitenden Buslinien sind die Regiobusstandards des Landes Baden-Württemberg, insb. hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung, auf der gesamten Strecke sicherzustellen.

2. Linien- und Betriebsanforderungen

a. Linienführung Regiobuslinie

Bei der Linienführung gelten folgende Richtwerte (Reisegeschwindigkeit, Umwegfaktor):

Raumkategorien nach LEP 2002 Kriterien	Verdichtungsraum	Randzone Verdichtungsraum und ländlicher Raum
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	Max. 1,25	Max. 1,25
mittlere Reisegeschwindigkeit vom Startpunkt zum Zielpunkt der Linie	Min. 30 km/h	Min. 35 km/h

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

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

b. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten einer Regiobuslinie sind so zu gestalten, dass die erste Ankunft in den verbundenen zentralen Orten bzw. der Verknüpfungsstelle zum SPNV jeweils

- an Werktagen (Mo-Fr) vor 6 Uhr,
- an Samstagen vor 7 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen vor 8 Uhr

sichergestellt ist.

Die letzte Abfahrt in den verbundenen zentralen Orten ist an allen Tagen jeweils nach 23 Uhr anzubieten. Abweichungen sind in Ausnahmefällen möglich, wenn die anschließenden SPNV-Linien (oder deren ergänzende Busverkehre), von denen die Regiobuslinie eine Abbringerfunktion hat, ebenfalls eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und wenn in diesen Fällen der Binnenverkehr der Regiobuslinie zwischen den verbundenen zentralen Orten von mengenmäßig untergeordneter Bedeutung gegenüber der Zu-/Abbringerfunktion zum SPNV ist.

c. Mindestanforderungen an Fahrplangestaltung und Takt

Mindestvoraussetzung für die Zuwendung ist die Sicherstellung einer durchgehenden Vertaktung der Linie in folgendem Umfang (Taktichte in Minuten):

Betriebszeiten	Definition	Linie zur Anbindung von Mittel-, Unterezentren, und Verkehrsflughäfen ohne SPNV-Anschluss	Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz Verdichtungsraum/ Randzone	Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz ländlicher Raum
Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit	Mo-Fr 5-20 Uhr Sa 6-16 Uhr	60	60	60
Schwachverkehrszeit	Mo-Fr 20-24 Uhr Sa 16 – 24 Uhr So 7 – 24 Uhr	60	60	120

Weitere Verpflichtung in Verbindung mit SPNV: Wenn ein halbstündiger Takt beim angeschlossenen SPNV vorhanden ist, müssen auch neue Regiobuslinien sowie Folgeanträge, die ab dem Jahr 2023 starten, spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember des Jahres 2025 den Halbstundentakt analog zum SPNV in der beruflichen Hauptverkehrszeit sicherstellen (Mo-Fr mindestens 6 zusätzliche Fahrtenpaare; die Hauptverkehrszeit kann regional vom zuständigen Aufgabenträger festgelegt werden, maximal jedoch ein Zeitfenster von 8 Stunden am Tag umfassen).

Die Regelung findet Anwendung, wenn zumindest an einer (von möglicherweise mehreren) Verknüpfungsstelle der Linie mit dem SPNV, der SPNV in der Hauptverkehrszeit auf einer der Linien im Halbstundentakt verkehrt oder dort verschiedene Linien in einem rhythmisierten Angebot fahren oder im Fall eines Knotenbahnhofs mindestens 4 Zugabfahrten je Stunde vorhanden sind.

Begründete Ausnahmen hiervon sind zulässig, wenn die Aufstockung im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge vergaberechtlich nicht abbildbar ist.

Freiwillige Aufstockung: Darüber hinaus kann auch freiwillig im Verdichtungsraum maximal ein Viertelstundentakt, in sonstigen Raumkategorien ein Halbstundentakt durch den Zuwendungsempfänger eingerichtet und vom Land gefördert werden. Eine Regiobuslinie wird dann dem Verdichtungsraum zugeordnet, wenn dieser mindestens 60% der gefahrenen Kilometer der Regiobuslinie enthält. Bei einer freiwilligen Aufstockung hat der Zuwendungsempfänger mindestens 6 zusätzliche Fahrtenpaare am Tag einzurichten.

Die freiwillige Einrichtung des Halbstundentakts kann auch bei bereits bewilligten Regiobuslinien angewandt werden. Hierfür ist ein Änderungsantrag beim Ministerium für Verkehr einzureichen, über den im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entschieden wird.

Für die Regiobuslinien ist ein zuverlässiger Taktverkehr einzurichten (Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute). Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen maximal drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraster abweichen. Weitere Abweichungen sind zulässig, wenn Anschlussbindungen an nicht vertaktete SPNV-Verkehre dies erfordern.

Die Regiobuslinien verkehren an Weihnachten (24.12.) und Silvester (31.12.) analog der Regionalbahnen, für die sie als Zu- und Abbringer dienen. Das Betriebsende erfolgt mit der letzten Fahrt der Bahn.

d. Mindestanforderungen an Fahrplangestaltung, Takt und Betriebszeiten zur Erschließung von Nationalparks

Abweichend zu b. und c. sind für Regiobuslinien, die Nationalparks an den SPNV anschließen sollen, Fahrplangestaltung, Takt und Betriebszeiten einer Regiobuslinie wie folgt zu gestalten:

- In den touristischen Schwerpunktzeiten vom 1. Mai bis 31. Oktober (mindestens 6 Monate im Jahr) ist ein 60 Minuten-Takt an allen Wochentagen (Mo-So und an Feiertagen) sowie
- in den touristischen Randzeiten vom 1. November bis 30. April (höchstens 6 Monate im Jahr) ist ein 120 Minuten-Takt von montags bis freitags und ein 60 Minuten-Takt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen sicherzustellen.
- Der Zuwendungsempfänger kann darüber hinaus freiwillig an Feiertagen und Wochenenden auch einen Halbstundentakt mit bis zu 8 zusätzlichen Fahrtenpaaren am Tag einrichten und vom Land gefördert bekommen.

- Je Betriebstag ist die erste Ankunft im Nationalparkzentrum in den touristischen Schwerpunktzeiten vor 8 Uhr sowie in den touristischen Randzeiten vor 10 Uhr,
- die letzte Abfahrt aus dem Nationalparkzentrum ist in den touristischen Schwerpunktzeiten nach 20 Uhr sowie in den touristischen Randzeiten nach 18 Uhr sicherzustellen.
- Der Zuwendungsempfänger kann zur Bewältigung von Spitzenlasten ein zusätzliches Kontingent an Verstärkerfahrten je Monat zur weiteren Auffüllung des Grundtaktes mit einem Änderungsantrag beantragen. Das mögliche Kontingent ist auf maximal 10% der ursprünglich beantragten Kilometer pro Jahr beschränkt. Die Ausschöpfung des bewilligten Kontingents ist in der Mittelanforderung gesondert auszuweisen.

e. Anschluss an den SPNV

Soweit möglich, soll mit einer Regiobuslinie an den bedienten Zugangsstellen des SPNV ein Integraler Taktknoten (ITF-Knoten) hergestellt werden. Ist dies nicht möglich, müssen zumindest Anschlüsse in der Hauptverkehrsbeziehung hergestellt werden. Kurze Übergänge auf den SPNV mit einer Übergangszeit von in der Regel 10 Minuten sind zu gewährleisten.

f. Anschlusssicherung an den SPNV

Grundsätzlich soll die Anschlusssicherung der Regiobuslinien vom SPNV, und möglichst auch zum SPNV qualitativ genauso gesichert werden, wie zwischen den Linien des SPNV.

Das Fahrpersonal der Regiobuslinie hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge – und ggf. auch auf Anschlussbusse im Schienenersatzverkehr – zu warten. Bei der Festlegung der Wartezeiten sind insbesondere zu berücksichtigen: die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit.

Bei planerischen Konflikten sind sichere Anschlüsse zumindest in die maßgebende Lastrichtung zu gewährleisten. In den Fahrplanmedien der Regiobuslinie ist auf die gesicherte Anschlussbeziehung gezielt hinzuweisen.

g. Sicherung des Standards bei erforderlichen Ersatzverkehren

Der Aufgabenträger hat auch bei der erforderlichen Einrichtung von Baustellen-Ersatzverkehren die Standards des Regiobusprogramms hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung zu gewährleisten. Die hieraus entstehenden Mehrkosten können als separater Posten in der jährlichen Mittelanforderung ausgewiesen werden, diese werden aber nur bis zum festgesetzten Förderhöchstsatz anerkannt. Mögliche Abweichungen müssen dem Ministerium für Verkehr unverzüglich angezeigt werden und sind nur im Einvernehmen zulässig.

3. Fahrzeugeinsatz

Die auf Regiobuslinien eingesetzten Fahrzeuge müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Die Fahrzeuggröße (Kapazität) richtet sich nach der zu erwartenden Fahrgastnachfrage, wobei sicherzustellen ist, dass Fahrgäste außerhalb der Fahrten des Schülerverkehrs grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten. Soweit in den Taktfahrten der Regiobuslinie Schülerverkehr abgewickelt wird, sind die Kapazitäten so zu bemessen, dass im Regelfall kein Fahrgast länger als 15 Minuten stehen muss und die Auslastung der zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazität des eingesetzten Fahrzeugs 75% nicht überschreitet.
- Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen ein Höchstalter von elf Jahren nicht überschreiten (gerechnet vom Tag der ersten Zulassung an).
- Die Fahrzeuge müssen über einen niederflurigen Bodenanteil (mindestens „Low-Entry“) und eine Klapprampe verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können.
- Es ist eine Überlandbestuhlung sowie eine USB-Ladesteckdose in jeder Sitzreihe vorzusehen.
- Ein kostenloser W-LAN-Zugang für Fahrgäste im Bus ist vorzusehen.
- Das „bwegt“-Logo sowie ein schriftlicher Hinweis „gefördert durch das Land Baden-Württemberg“ sind gut sichtbar an den Eingangsbereichen der Fahrzeuge anzubringen.
- Werden die Fahrzeuge der Regiobuslinie im Landesdesign und nach der Vorgabe des betreffenden Design Musters (Anlage 4) gestaltet und ausschließlich auf der Regiobuslinie eingesetzt, erstattet das Land 60% der entstehenden Kostenunterdeckung, da dies einen erheblichen Mehraufwand im Flottenmanagement bedeutet. Fremdwerbung auf Fahrzeugen ist in diesem Fall ausgeschlossen. Das Design Muster ist mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) abzustimmen. Die Vorgaben des Musters im Bereich der sichtbaren Teile sind strikt einzuhalten, die Möglichkeit zur Anpassung an die Gegebenheiten am und im Fahrzeug sind durch die vorgesehenen Abstimmungsgespräche mit der NVBW gegeben. Die Gestaltung der Busse im Landesdesign ist spätestens 3 Monate nach der Inbetriebnahme umzusetzen und dem Ministerium für Verkehr schriftlich anzuzeigen.

4. Tarife und Vertrieb

Auf den Regiobuslinien kommt der jeweilige Verbundtarif, sowie bei Linien, die Verbundgrenzen überschreiten, die ortsüblichen Regelungen für Verbundgrenzen überschreitende Tarife zur Anwendung (Kragenlösungen, Übergangstarife, Haustarife der Verkehrsunternehmen). Zuschläge dürfen auf Regiobuslinien nicht erhoben werden.

Das Ausstellen durchgehender Fahrscheine in den übergeordneten zentralen Orten (mindestens in das zugehörige Mittel- und Oberzentrum) ist zu gewährleisten. Der BW-Tarif ist in den Regiobuslinien anzuwenden, d.h. der BW-Tarif ist anzuerkennen und auf

der Linie zu vertreiben. Um die Anwendung des BW-Tarifs sicherzustellen, hat der Zuwendungsempfänger sich rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Linie mit der BW-Tarif GmbH in Verbindung zu setzen und über die geplante Einrichtung der neuen Regiobuslinie zu informieren. Entsprechende Verträge zur Anwendung und zum Vertrieb des BW-Tarifs sind mit der BW-Tarif GmbH abzuschließen. Die Anwendung des BW-Tarifs auf der Regiobuslinie ist mit Inbetriebnahme, in Ausnahmefällen spätestens jedoch 3 Monate nach Inbetriebnahme, vorzunehmen und dem Ministerium für Verkehr schriftlich anzuzeigen. Sollte die Anwendung nicht mit Inbetriebnahme verwirklicht werden können, ist dies gegenüber dem Ministerium für Verkehr schriftlich zu begründen.

Der Vertrieb der Fahrausweise wird – wie im Regionalbusverkehr bisher üblich – grundsätzlich im Fahrzeug und ggf. durch weitere stationäre und elektronische Vertriebskanäle vorgenommen.

5. Kundenkommunikation

Die Regiobuslinien sind in die gängigen Auskunftssysteme (insbesondere EFA BW) sowie in das Kursbuch Baden-Württemberg aufzunehmen. Den Zuwendungsempfängern wird die Durchführung von adäquaten Marketingmaßnahmen für die Regiobuslinien empfohlen.

6. Zuwendungsbetrag

Das Land erstattet 50 % (bzw. bei Anwendung des Landesdesigns 60 %) der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung.

Grundsätzlich wird die Kostenunterdeckung aus den Kosten (netto) und Erlösen (netto) ermittelt. Wird eine bestehende Linie zu einer Regiobuslinie aufgewertet, ergibt sich die Kostenunterdeckung aus den jeweiligen Zusatzkosten und -erlösen.

Soweit bereits im Jahr vor der Antragstellung ein Defizit ausgleich für alle Fahrten oder kommunale Zuwendungen für definierte nicht kostendeckende Fahrten der gegenständlichen Linie flossen, so werden diese Fahrten gleichgestellt mit den Fahrten, die im Zuge der Antragstellung zusätzlich eingeführt werden. Ein Nachweis über die Förderung konkreter Fahrten, der Förderhöhe und der erzielten Erlöse ist erforderlich.

6.1. Berechnung des Zuwendungsbetrags

Der Zuwendungsbetrag errechnet sich nach folgender Formel:

Zuwendungsbetrag = (Gesamt- bzw. Zusatzkosten netto – Gesamt- bzw. Zusatzerlöse netto der Linie) * 0,5 bzw. 0,6 im Einzelfall

Als **Gesamt- bzw. Zusatzkosten** sind die Kosten jener Nutzwagenkilometer anrechenbar, die zur Herstellung des Regiobus-Fahrplanstandards erbracht werden (diese müssen bereits bei Antragsstellung angegeben werden, s. Vorlage in Anlage 5).

Diese Kosten werden wie folgt ermittelt:

Die als zuwendungsfähig anerkannten Nutzwagenkilometer p.a., multipliziert entweder mit folgenden maximal anrechenbaren Kostensätzen:

- | | |
|---------------------------------------|----------------|
| - an den Verkehrstagen Montag-Samstag | 2,80 Euro/Nwkm |
| - an Sonn- und Feiertagen | 3,00 Euro/Nwkm |

oder multipliziert mit den tatsächlich erzielten niedrigeren Kostensätzen.

Die maximal anrechenbaren Kostensätze beziehen sich auf das Jahr der Antragstellung. Nur die maximal anrechenbaren Kostensätze werden für die Folgejahre mit dem „BW-Index ÖPNV Straße“ für den Regionalverkehr fortgeschrieben.

Als **Gesamt- bzw. Zusatzerlöse** sind alle Erlöse anzusetzen, die anteilig auf die geförderten Fahrten entfallen.

Sofern eine Regiobuslinie ein über die geförderten Fahrten hinausgehendes Fahrplangeböt aufweist, sind die auf die nicht geförderten Fahrten entfallenden Erlöse auf nachvollziehbare Weise (Fahrgasterhebungen) abzugrenzen.

Als Erlöse gelten alle der Linie zuzuscheidenden Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen und Drittmittel (insbesondere nach §§ 14 ff. ÖPNVG, die Beförderung von Schwerbehinderten, anteilige Verbundausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, Fördermittel der EU oder des Bundes u.ä.).

Hinweis zu Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen:

Grundsätzlich sind zur Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen Erhebungen nach Anlage 2 durchzuführen. Verbundabrechnungen dürfen nur dann als Ersatz zu den Erhebungen herangezogen werden, wenn die Einnahmeaufteilung des Verbundes den Kriterien des Landes entspricht und eine linienscharfe Zuordnung der Erlöse zulässt. Zudem müssen in der Verbundabrechnung sowie in der Abrechnung der Baden-Württemberg Tarif GmbH die Fahrten für diese Linie explizit ausgewiesen werden. Ob Erhebungen erforderlich sind oder ob die Verbund-EAV angewendet werden darf, muss vorab mit dem Ministerium für Verkehr abgestimmt werden. Im Zweifel oder bei Unstimmigkeiten sind die Erhebungen nach Anlage 2 erforderlich, die die Basis der Fahrgeldermittlung bilden. Weitere Ausgleichsleistungen und Drittmittel sind immer anzugeben.

Wichtig: Fahrgastzählungen sind in jedem Fall nach Anlage 2 durchzuführen.

6.2. Verfahren zur Auszahlung des Zuwendungsbetrags

Ausgenommen vom nachstehend geschilderten Verfahren sind Linien mit Nettoverträgen nach wettbewerblichen Vergabeverfahren, bei denen die Fahrten der Regiobuslinie klar in den Kosten- und Erlöskalkulationen abgegrenzt sind. Details hierzu sind dem Punkt 6.3. zu entnehmen.

a) Abschlagszahlung für das erste Betriebsjahr

Im Vorgriff auf die für jedes Förderjahr vorzunehmenden vorläufigen Abrechnungen gewährt das Land im ersten Abrechnungsjahr eine vorläufige Abschlagszahlung, die sich wie folgt berechnet:

Mit der Antragstellung hat der Antragsteller gemäß beiliegendem Formblatt (Anlage 5) die jährlichen Mehrkosten (netto) zu kalkulieren und die jährlichen Mehrerlöse (netto) zu prognostizieren.

Die Mehrerlösprognose muss hierbei mindestens einen Minimumwert nach folgender Formel ansetzen:

10 Fahrgäste je geförderter Fahrt in der HVZ und NVZ sowie 5 Fahrgäste je geförderter Fahrt in der SVZ mal 0,70 € Erlös je Fahrgast (inklusive anteiliger Ausgleichsleistungen).

Auf dieser Basis wird das jährliche, voraussichtliche Kostendefizit ermittelt, von dem der Zuwendungsbetrag (50% bzw. 60%) errechnet wird. Für den Betrieb der Regiobuslinie im ersten Betriebsjahr wird 80 % des auf diese Weise prognostizierten Zuwendungsbetrags als vorläufige Abschlagszahlung ausbezahlt.

Um diese Abschlagszahlung ausbezahlt zu bekommen, muss der Zuwendungsempfänger im ersten Jahr eine Mittelanforderung bis spätestens 01.11. eines Jahres stellen (s. Anlage 3).

b) Abschlagszahlung für das zweite Betriebsjahr und die darauffolgenden Betriebsjahre bei Verkehren ohne eigenwirtschaftliche Kernleistung

Ab dem zweiten Betriebsjahr, und somit nach dem Vorliegen einer ersten Abrechnung, hat der Antragssteller eine Gesamterlösermittlung durchzuführen. Diese wird auf Basis des vorhergehenden Jahres durchgeführt. Die Kosten und Erlöse sind dabei entsprechend zu indexieren.

Da die eingereichte Gesamterlösermittlung auf Daten des Vorjahrs beruht und nicht das eigentliche Jahr abbildet, wird eine Abschlagszahlung in Höhe von 90 % des ermittelten Zuwendungsbetrags gewährt.

- b) Sofern auf der zur Förderung beantragten Linie bereits im Fahrplanjahr vor Antragstellung Verkehrsleistungen von kommunaler Seite bezuschusst wurden, sind die bezuschussten Nutzwagenkilometer fahrtenscharf nachzuweisen und in gleicher Weise anzusetzen.

Die maximal anrechenbaren Kostensätze beziehen sich auf das Jahr der Antragstellung. Diese werden für die Folgejahre mit dem WBO-Kostenindex für den Regionalverkehr fortgeschrieben.

Die **Mehrerlöse** definieren sich wie folgt:

Als Mehrerlöse sind jene Erlöse anzusetzen, die zusätzlich gegenüber den **Basiserlösen** des zum Zeitpunkt der Antragstellung eigenwirtschaftlichen Kerns der Linie erzielt werden.

Als Erlöse gelten alle der Linie zuzuscheidenden Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen und Drittmittel (insbesondere nach §§ 14 ff. ÖPNVG, die Beförderung von Schwerbehinderten, anteilige Verbundausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, Fördermittel der EU oder des Bundes u.ä.).

Die Basiserlöse werden wie folgt ermittelt:

Für das dem Förderzeitraum vorangehende Kalenderjahr (Basisjahr) sind die aufgeschlüsselten Basiserlöse der Linie anhand von Fahrgasterhebungen (s. Anlage 2) zu ermitteln und darzulegen.

Für den Fall, dass bereits in der Vergangenheit kommunal bezuschusste Fahrten kostenseitig angesetzt werden, so sind die darauf entfallenden Erlöse von den Basiserlösen abzusetzen. Die **Basiserlöse** werden damit wie folgt ermittelt:

- Der Linie zuzuscheidende Tariferlöse im Basisjahr
- + der Linie zuzuscheidende Ausgleichszahlungen im Basisjahr
- ggf. auf zubestellte Fahrten entfallende Tariferlöse im Basisjahr
- ggf. auf zubestellte Fahrten entfallende Ausgleichszahlungen im Basisjahr.

Nach Ermittlung der Basiserlöse werden diese für die Abrechnungen der Folgejahre rechnerisch wie folgt fortgeschrieben (**fortgeschriebene Basiserlöse**):

- a) Die Tariferlöse mit der Tarifierungsrate des jeweiligen Verbund- und/oder Haustarifs, aus dem die zuzuscheidenden Einnahmen jeweils anteilig stammen
- b) Die Ausgleichszahlungen entsprechend der jeweiligen Anpassungsrate bzw. tatsächlichen (anteiligen) Entwicklung.

Daraufhin können die Mehrerlöse für die einzelnen Abrechnungsjahre wie folgt ermittelt werden:

- Der Linie zuzuscheidende Fahrgelderlöse im Abrechnungsjahr
- + der Linie zuzuscheidende Ausgleichsleistungen im Abrechnungsjahr
- fortgeschriebene Basiserlöse.

Um zu ermitteln, welche Fahrgelderlöse der Linie im Abrechnungsjahr zustehen, müssen regelmäßige Erhebungen nach Anlage 2 durchgeführt werden.

Somit soll ein linienspezifischer Erlössatz je Fahrgast (anhand eines Fahrkarten-Mix) ermittelt werden, der als Basis zur Berechnung der Fahrgelderlöse dient.

Das Ministerium für Verkehr behält sich das Recht auf eigene Fahrgastzählungen und -befragungen, auch zur Ermittlung bzw. Prüfung des Erlössatzes, vor.

Wichtiger Hinweis: Einnahmearteilungssysteme von Verbänden dürfen in diesem Fall nicht als Grundlage zur Fahrgeldermittlung herangezogen werden.

Da die eingereichte Mehrerlösermittlung auf Daten des Vorjahrs beruht und nicht das eigentliche Jahr abbildet, wird eine Abschlagszahlung in Höhe von 90 % des ermittelten Zuwendungsbetrags gewährt.

Nach Einreichung der Mehrerlösermittlung erhält der Zuwendungsempfänger einen Zuwendungsbescheid mit dem entsprechenden Abschlagsbetrag. Dieser kann anschließend mit dem Mittelanforderungsformular beim Ministerium für Verkehr abgerufen werden.

Beispiel:

Betriebsbeginn der Linie XYZ: Fahrplanwechsel 2019

Erste (vereinfachte) Abschlagszahlung: Mittelabruf spätestens im November 2020

Ab dem zweiten Betriebsjahr (Mehrerlösermittlung):

- Abrechnungsjahr 2021: Im August 2021 = Einreichung der Mehrerlösermittlung auf Basis der Daten von 2020
- Abrechnungsjahr 2022: Im August 2022 = Einreichung der Mehrerlösermittlung auf Basis der Daten von 2021
- ...

6.3. Sonderfall: „Reine“ Nettoverkehre nach wettbewerblichen Vergabeverfahren

Werden Regiobuslinien durch Nettoverträge nach wettbewerblichen Vergabeverfahren finanziert, sind zur Berechnung des Zuwendungsbetrags die kalkulierten Kosten und Erlöse für das erste Betriebsjahr der Linie gemäß der Definition in der Technischen Richtli-

nie für die Regiobuslinie auszuweisen. Bei Antragsstellung muss die entsprechende Kalkulation mit eingereicht werden. Eine Gesamtkalkulation für ein Linienbündel wird nicht akzeptiert. Es müssen explizit die Fahrten der Regiobuslinie (inkl. entsprechenden Kilometern und Fahrtenanzahl) bei den Berechnungen der Kosten und Erlöse ausgewiesen werden. Ist dies nicht möglich, findet der Punkt 6.3. keine Anwendung und es greift Punkt 6.2.

Das vom Land mit 50 % bzw. 60 % bezuschusste Defizit ergibt sich aus den kalkulierten Kosten minus den kalkulierten Erlösen.

Die prognostizierten Defizite für die Folgejahre der Förderung werden als förderfähige Kosten anerkannt, vorbehaltlich einer anteiligen Absenkung, wenn die Vollkosten im ersten Betriebsjahr die anerkannte Höchstgrenze überschreiten.

Die vom Land bezuschusteten Defizitausgleiche können direkt mit der Mittelabforderung abgerufen werden (die Fristen sind der Anlage 3 zu entnehmen). Zusätzliche Berechnungen sind nicht einzureichen.

7. Antragsunterlagen zur Förderung

Der Antragsteller hat mit dem Zuwendungsantrag folgende Unterlagen einzureichen:

a) in allen Fällen:

- 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,
- bei Linien zum Schließen von räumlichen Lücken im SPNV-Netz: die Reisezeit und ggf. die Linienlänge im Vergleich zur bestehenden SPNV-Verbindung
- Fahrplanentwurf differenziert nach Verkehrstagegruppen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag) und mit Kennzeichnung der Verkehrstagebeschränkungen,
- fahrtenweise Angaben zum beabsichtigten Fahrzeugeinsatz (Gelenk-, Standard-, Midibus),
- tabellarischer oder kartographischer Vermerk der Anschlusslinien, zu denen gesicherte Anschlüsse hergestellt werden,
- Darstellung der Anschlussverbindungen und der Übergangszeiten zum und vom SPNV nach Richtung und Gegenrichtung und je Fahrt in Form von Anschlussleisten im Fahrplanentwurf Darstellung der Art der Anschlusssicherung
- gemeindewirtschaftsrechtliche Prüfung durch die zuständige Rechtsaufsichtsbehörde

- Erklärungen gemäß den Hinweisen des Ministeriums für Verkehr für die Beantragung von Zuwendungen nach den Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zu § 44 Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg (Anlage 6)

b) nur für bestehende Linien

- Vorlage des Status-quo-Fahrplans im aktuellen Fahrplanjahr
- dabei ggf. besondere Kennzeichnung der antragsgegenständlichen bereits bezuschussten Fahrten,
- Nachweis über linienscharfe Zuschüsse zu bestehenden Fahrten,
- Vorlage des Fahrplanentwurfs für den Mit-Fall unter besonderer Kennzeichnung der antragsgegenständlichen zusätzlichen Fahrten,
- Nachvollziehbare Berechnung der Nutzwagenleistung im eigenwirtschaftlichen Kern der Linie und für die antragsgegenständlichen Mehrleistungen,
- Kalkulation der Mehrkosten gemäß Ziff. 6,
- Darstellung der Basiserlöse der Linie gemäß Ziff. 6, und eine
- nachvollziehbare Prognose der Mehrerlöse der Linie gemäß Ziff. 6

c) nur für neu einzurichtenden Linien

- Kalkulation der Mehrkosten gemäß Ziff. 6 (Gesamtbetriebskosten der Regiobuslinie) und eine
- nachvollziehbare Prognose der Mehrerlöse gemäß Ziff. 6 (prognostizierte Gesamterlöse der Regiobuslinie).

Für die Antragstellung ist beiliegendes Formblatt (Anlage 5) zu verwenden.