

**Anlage 1 - Technische Richtlinie zum Förderprogramm „Regiobuslinien“**  
**vom 14.05.2024**

**Ministerium für Verkehr**  
**Baden-Württemberg**

**1. Förderfähige Verbindungen**

- a. Anbindung von Mittel- und Unterzentren sowie landesbedeutsamen touristischen Destinationen und 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, in begründeten Ausnahmefällen eine vierte Verknüpfungsstelle
- Bei der Anbindung von Unterzentren maximal zwei Verknüpfungsstellen, in begründeten Ausnahmefällen eine dritte Verknüpfungsstelle,
- Im Falle von Nationalparkzentren und landesbedeutsamen touristischen Destinationen 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 Umsteigeverbindung im SPNV höchstens 67 Prozent beträgt.

#### c. Gesonderte Regelungen für Linien zur Erschließung und Anbindung von landesbedeutsamen touristischen Destinationen

Zur Erschließung und Anbindung von landesbedeutsamen touristischen Destinationen und Nationalparkzentren an den SPNV können im Einzelfall Regiobuslinien eingerichtet

werden. Als landesbedeutsame touristische Destinationen gelten im Rahmen des Förderprogramms „Regiobuslinien“ touristische Hauptattraktionen und Ausflugsziele, deren zugehörige Gemeinde ein Übernachtungsaufkommen von mindestens 450.000 Gästen jährlich aufweisen. Diese Ausflugsziele dürfen weder Unter-, Mittel- noch Oberzentren sein. Der Zuwendungsempfänger muss bei der Antragsstellung ein schlüssiges Gesamtkonzept einreichen. In der Sommerzeit (Mai – Oktober) ist auf allen Kursen von Regiobuslinien, die zur Anbindung von landesbedeutsamen touristischen Destinationen und Nationalparkzentren dienen, die Fahrradmitnahme zu gewährleisten. Zudem muss auf mindestens einem Fahrzeugumlauf eine zusätzliche Möglichkeit der Fahrradmitnahme unter Zuhilfenahme zusätzlicher technischer Lösungen gewährleistet werden (z.B. Fahrradanhänger, Gepäckträger, ...). Auf dem Umlauf, auf dem diese Möglichkeit angeboten wird, muss in beiden Fahrtrichtungen das Beladen und das Entladen der Fahrräder an je einer Haltestelle ermöglicht werden. Dies ist im Fahrplan explizit auszuweisen.

In begründeten Ausnahmefällen, insbesondere sofern die örtlichen Gegebenheiten einen Hinderungsgrund darstellen, kann von der Verpflichtung zur zusätzlichen Transportlösung für die Fahrradmitnahme abgesehen werden. Diese Abweichung von der Förderrichtlinie muss durch das Ministerium für Verkehr genehmigt werden.

#### d. 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):

i.

<i>Raumkategorie nach LEP 2002</i>	<i>Verdichtungsraum</i>
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	Max. 1,25
Mittlere Reisegeschwindigkeit vom Startpunkt zum Zielpunkt der Linie	Min. 30 km/h

ii.

<i>Raumkategorie nach LEP 2002</i>	<i>Randzone Verdichtungsraum und ländlicher Raum</i>
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	Max. 1,25
Mittlere Reisegeschwindigkeit vom Startpunkt zum Zielpunkt der Linie	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):

<i>Betriebszeiten</i>	<i>Definition</i>	<i>Linie zur Anbindung von Mittel-, Unterzentren, und Verkehrsflughäfen ohne SPNV-Anschluss</i>	<i>Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz Verdichtungsraum/ Randzone</i>	<i>Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz ländlicher Raum</i>
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 Regiobuslinien, die dem Verdichtungsraum zugeordnet werden, 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). Eine Regiobuslinie wird dann dem Verdichtungsraum zugeordnet, wenn dieser mindestens 60% der gefahrenen Kilometer der Regiobuslinie enthält.
- 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. 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 für Regiobuslinien zur Erschließung von landesbedeutsame touristische Destinationen und Nationalparkzentren

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

- In den touristischen Schwerpunktzeiten (mindestens 6 Monaten im Jahr) muss, ein 60 Minuten Takt an allen Wochentagen (Mo – So und an Feiertagen) sichergestellt werden. Die Monate in denen die touristischen Schwerpunktzeiten liegen, können vom Aufgabenträger frei gewählt werden und müssen nicht zusammenhängen. In den verbleibenden Monaten des Jahres (touristischen Randzeiten) ist mindestens ein 120 Minuten Takt von Montag bis Freitag sicherzustellen. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertag muss ein 60 Minuten Takt eingerichtet werden.
- In den touristischen Schwerpunktzeiten muss ein zusammenhängendes Zeitfenster von 12 Stunden bedient werden. In den touristischen Randzeiten muss ein zusammenhängendes Zeitfenster von 8 Stunden bedient werden.
- 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, um kurzfristig absehbare Nachfragespitzen zu kompensieren (Betrieb Skilifte, Events etc).
- 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 im Rahmen der Endabrechnung 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. Bei Antragsstellung ist schriftlich darzulegen, in welcher Form und mit welchen technischen Lösungen die Einhaltung der systematischen Anschlusssicherung gewährleistet und kontrolliert wird.

g. Sicherung des Standards bei erforderlichen Ersatzverkehren

Der Zuwendungsempfänger hat auch bei der erforderlichen Einrichtung von Baustellen-Ersatzverkehren die Standards des Regiobusprogramms hinsichtlich Taktung und Anschlusssicherung zu gewährleisten. Die zuständige Stelle der NVBW muss frühzeitig in die Planungen miteinbezogen werden. Die hieraus entstehenden Änderungen der Kosten müssen dann als separater Posten in der Endabrechnung ausgewiesen werden. Mehrkosten werden bis zum festgesetzten Förderhöchstsatz anerkannt. Mögliche Abweichungen (insbesondere bei Absenkung der Fahrtenhäufigkeit) 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 sowie das Deutschlandticket ist in den Regiobuslinien anzuwenden, d.h. der BW-Tarif/Deutschlandticket ist anzuerkennen und auf der Linie zu vertreiben. Um die Anwendung des BW-Tarifs und des Deutschlandtickets 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/Deutschlandtickets 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. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet adäquate Marketingmaßnahmen in Höhe von 5 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bezüglich der erbrachten Fahrplanleistung über den Zeitraum der Förder-

periode durchzuführen. Das festgesetzte Marketingbudget wird anteilig vom Land gefördert und fließt in die Bemessung der Förderhöchstsumme ein. Eine entsprechende Ideenskizze zu den Marketingmaßnahmen ist dem Förderantrag beizufügen. Nach Abschluss der Förderperiode müssen Nachweise über die tatsächlich durchgeführten Marketingmaßnahmen bei der Endabrechnung vorgelegt werden.

## **6. Zuwendungsbetrag**

Die Förderung des Landes für Regiobuslinien erfolgt durch eine pauschalierte Festbetragsfinanzierung.

Das Land beteiligt sich bei Erstanträgen von Regiobuslinien mit einem festen Kilometersatz an den Kosten für den Betrieb der jeweiligen Linie. Bis zum Ende des ersten vollen Abrechnungsjahres werden Neulinien mit einem Kilometersatz von maximal 1,36 € pro Fahrplankilometer und folgend von max. 1,28 € pro Fahrplankilometer bezuschusst. Bei Neulinien, die das „bwegt“ Landesdesign anwenden, beträgt die Beteiligung des Landes anfangs maximal 1,63 € und dann 1,54 €. Die Berechnung der tatsächlichen Kilometersätze pro Neulinie erfolgt entsprechend der Regelungen in 6.1.

Bei Bestandslinien, die bereits durch das Förderprogramm „Regiobuslinien“ gefördert werden und einen Folgeantrag stellen, wird der förderfähige Kilometersatz auf Grundlage einer gewichteten mittleren, angenommenen Erlösquote, die sich an der Einwohnerdichte auf der Regiobuslinie orientiert, ermittelt. Die zugrunde gelegte Einwohnerdichte muss bei der Antragsstellung eingereicht werden.

Der jährliche Zuwendungsbetrag errechnet sich nach folgender Formel:

Zuwendungsbetrag = gefahrene förderfähige Kilometer \* Kilometersatz

Der Anteil der Fahrten von Regiobuslinien, der eigenwirtschaftlich betrieben wird, ist nicht förderfähig.

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.

### **6.1 Berechnung des Zuwendungsbetrags bei Neulinien**

Liegt der reale Kilometerkostensatz für den Zuwendungsempfänger unter 3,20 € wird der tatsächliche Kilometerkostensatz für die Berechnung herangezogen. Kostensenkend können sich niedrigere Bestellkosten, die finanzielle Beteiligung Dritter sowie andere Förderungen (u.a. EU-Mittel) auswirken. Es sind die Kosten jener Fahrplankilometer anrechenbar, die zur Herstellung des Regiobus-Fahrplanstandards erbracht werden (diese müssen bei Antragsstellung angegeben werden, s. Vorlage in Anlage 5).

Der Kilometersatz errechnet sich auf Basis des maximal geförderten Kostensatzes von bis zu 3,20 €. Weiter wird innerhalb der ersten zwölf Monate des Betriebes einer Neulinie ein Erlösverhältnis von 0,15 und für die folgenden Abrechnungsjahre ein Erlösverhältnis von 0,20 angenommen. An dem verbleibenden Aufwand beteiligt sich das Land mit 50 % bzw. 60 % bei Landesdesign.

Die Berechnung erfolgt nach folgender Formel

Kilometersatz:  $(\text{Kostensatz} - (\text{angenommenes Erlösverhältnis} * \text{Kostensatz})) * 0,5$  bzw.  $0,6$  im Einzelfall.

*[Rechenbeispiel für eine Neulinie im BW-Design im ersten Abrechnungsjahr:*

$$\text{Kilometersatz} = (3,20 \text{ €} - (0,15 * 3,20 \text{ €})) * 0,6 = 1,63 \text{ €}]$$

Zur Berechnung der Förderhöchstsumme wird der jährliche Zuwendungsbetrag pro Jahr mit fünf Prozent indexiert.

## 6.2 Berechnung des Zuwendungsbetrags bei Bestandslinien

Bei Bestandslinien (ab der zweiten Förderperiode) wird der Kilometersatz auf Grundlage

- des maximalen Kilometerkostensatzes von 3,20 € (oder des tatsächlichen Kostensatzes),
- eines angenommenen, an der Einwohnerdichte (EWD) orientierten, gewichteten mittleren Erlösverhältnisses,
- und der Beteiligung des Landes

nach der folgenden Formel berechnet:

Kilometersatz:  $(\text{Kostensatz} - ((\text{an EWD orientiertes, mittleres Erlösverhältnis}) * \text{Kostensatz})) * 0,5$  bzw  $0,6$  im Einzelfall

Liegt der reale Kilometerkostensatz für den Zuwendungsempfänger unter 3,20 € wird der tatsächliche Kilometerkostensatz für die Berechnung herangezogen. Kostensenkend können sich niedrigere Bestellkosten, die finanzielle Beteiligung Dritter sowie andere Förderungen (u.a. EU-Mittel) auswirken. Es sind die Kosten jener Fahrplankilometer anrechenbar, die zur Herstellung des Regiobus-Fahrplanstandards erbracht werden (diese müssen bei Antragsstellung angegeben werden, s. Vorlage in Anlage 5).

Das gewichtete, mittlere Erlösverhältnis, das zur Berechnung des Kilometersatzes herangezogen wird, orientiert sich an der Einwohnerdichte der Gemeinden, die durch mindestens eine Haltestelle erschlossen sind. Die Gewichtung erfolgt anhand des Streckenanteils an der Regiobuslinie, der durch eine jeweilige Gemeinde führt. Die Berechnung gestaltet sich folgendermaßen:

Der Einwohnerdichte einer jeden erschlossenen Gemeinde wird das unten gelistete, angenommene Erlösverhältnis (s. Tabelle) zugeordnet. Aus diesen verschiedenen Erlösverhältnissen wird dann ein gewichteter Mittelwert berechnet, gerundet auf die erste Nachkommastelle.

Die angenommenen Erlösverhältnisse sind wie folgt gestaffelt

<i>Einwohnerdichte</i>	<i>Angenommenes Erlösverhältnis zur Berechnung des Kilometersatzes</i>
Unter 150 Einwohner/km <sup>2</sup>	25%
Ab 150 bis 249 Einwohner/km <sup>2</sup>	27%
Ab 250 bis 349 Einwohner/km <sup>2</sup>	31%
Ab 350 bis 449 Einwohner/km <sup>2</sup>	35%
Ab 450 bis 549 Einwohner/km <sup>2</sup>	39%
Ab 550 bis 649 Einwohner/km <sup>2</sup>	43%
Ab 650 bis 749 Einwohner/km <sup>2</sup>	47%
Ab 750 bis 849 Einwohner/km <sup>2</sup>	51%
Ab 850 bis 949 Einwohner/km <sup>2</sup>	55%
Ab 950 bis 1049 Einwohner/km <sup>2</sup>	59%
Ab 1050 Einwohner/km <sup>2</sup>	65%

*[Rechenbeispiel für eine Bestandslinie mit max. Kilometerkostensatz und Förderung im Landesdesign:*

*Die Linie durchfährt drei Gemeinden.*

<i>Gemeinde</i>	<i>Streckenanteil der Gemeinde an der Gesamtstrecke</i>	<i>Einwohnerdichte</i>	<i>Angenommene Erlösquote</i>
<i>A</i>	60%	270	31%
<i>B</i>	10%	420	35%
<i>C</i>	30%	90	25%

*Im Ergebnis ergibt sich ein gewichtetes Mittel der angenommenen Erlösquote von:*

$$31\% * 0,6 + 35\% * 0,1 + 25\% * 0,3 = 29,6\%.$$

$$\text{Kilometersatz} = (3,20 \text{ €} - (0,296 * 3,20 \text{ €})) * 0,6 = 1,35 \text{ €}]$$

Zur Berechnung der Förderhöchstsumme wird der jährliche Zuwendungsbetrag pro Jahr mit fünf Prozent indexiert.

### **6.3 Sonderfall: Nettoverträge nach wettbewerblichen Vergabeverfahren**

Werden Regiobuslinien durch Nettoverträge nach wettbewerblichen Vergabeverfahren finanziert, wird pauschal mit dem maximalen Kostensatz gerechnet. Die Berechnung der Fördersummen entspricht der Methodik, die in 6.1. & 6.2. dargelegt ist.

### **6.4 Verfahren zur Anforderung und Auszahlung des Zuwendungsbetrags**

Jeweils im September ist durch den Zuwendungsempfänger eine Mittelanforderung gemäß Bewilligungsbescheid einzureichen. Die Auszahlung für das jeweilige Kalenderjahr der Förderung erfolgt frühestens zum 01. Oktober für die im laufenden Jahr erbrachte Betriebsleistung und entspricht 90 Prozent des im Förderbescheid festgelegten Betrags für jedes Förderjahr. Die Bemessung bezieht sich auf die Kalenderjahre.

Nach Ende der Förderperiode werden die zu Beginn der Förderung berechneten jährlichen Zuwendungsbeträge rückwirkend mit dem BW-Index fortgeschrieben. Diese so ermittelten Beträge werden anschließend im Rahmen der Endabrechnung mit den durch das Verkehrsministerium tatsächlich ausgezahlten Beträgen verrechnet. Ein höherer Endabrechnungsbetrag als die maximale Förderhöchstsumme ist nicht möglich.

### **6.5 Unwirksamkeit von Zuwendungsbescheiden, Erstattung und Verzinsung**

Bei Nichteinhaltung der in diesem Förderprogramm 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. Die Bewilligungsstelle kann den Zuwendungsbescheid insbesondere ganz oder teil-



weise widerrufen und bereits gewährte Zuwendungen zurückfordern, wenn der Zuwendungsempfänger die Mittel nicht entsprechend dem Zweck verwendet bzw. wenn das Projekt vor dem im Antrag beschriebenen und im Bewilligungsbescheid festgesetzten Zeitraum beendet wird.

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

## **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 und Bestätigung eines wirtschaftlichen Defizites der Linie,
- Darstellung des Linienvverlaufs,
- 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 Linielänge 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, inklusive Beschreibung über getroffene Maßnahmen zur Anschlusssicherung
- 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 inkl. angewandter technischer Lösung sowie der Kontrolle der Einhaltung
- 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)
- Ideenskizze zu möglichen Marketingmaßnahmen
- Summe der voraussichtlichen jährlichen Fahrplankilometer

b. Nur für bestehende Linien

- Vorlage des Status-quo-Fahrplans im aktuellen Fahrplanjahr
- dabei ggf. besondere Kennzeichnung der antragsgegenständlichen bereits bezuschussten Fahrten,
- Vorlage des Fahrplanentwurfs für den Mit-Fall unter besonderer Kennzeichnung der antragsgegenständlichen zusätzlichen Fahrten,
- Nachvollziehbare Darstellung der eigenwirtschaftlichen Fahrten und der antragsgegenständlichen Mehrleistungen

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