

Anlage 1

**Datum:** 25. Februar 2022 um 18:09:09 MEZ

**An:** Niedergesäß Robert

**Betreff:** Antrag zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis

An den

Landrat des Landkreises Ebersberg

Herrn

Robert Niedergesäß o.V.i.A.

### **Antrag zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis**

Sehr geehrter Herr Landrat Niedergesäß,

ich bitte Sie, folgenden AfD-Antrag auf die TO der nächstfolgenden ULV-Sitzung und ggf. anschließend des Kreistages zu setzen:

**Die Verwaltung wird beauftragt, alsbald zu prüfen, inwieweit das sog. "Hofer Landbus-Konzept" mit erforderlichen spezifischen Änderungen für unseren Landkreis übernommen werden kann und die als Anlage beigefügten Förder-Richtlinien für ein evtl. "Ebersberger Landbus-Konzept" anwendbar sind. Das Prüfungsergebnis ist dem ULV in seiner nächstfolgenden Sitzung vorzulegen.**

#### **Begründung:**

Das vom oberfränkischen Landkreis Hof (Saale) zunächst als Pilotprojekt entwickelte, aber inzwischen dort fest etablierte, **Mobilitätskonzept** ermöglicht mit seiner angewandten **Digitalisierung** eine weitere Verbesserung der **Lebens- und Wohnqualität** für nahezu alle Landkreisbürger, insbesondere aber im sog. **ländlichen** Raum abseits der S-Bahn-Haltestellen.

Aufmerksam auf dieses im Sinne des **Gemeinwohls** sehr interessant erscheinende Projekt wurde ich durch den - hier beigefügten - **SZ-Artikel "Weg - nur wie"** vom 16.02.2022, worauf ich telefonischen Kontakt mit den beim Landratsamt Hof zuständigen Herren Goeths (Tel.: 09281 - 57425) und Stumpf (Tel.: 09281 - 57520) aufnahm und mich zusätzlich im Internet unter "Hofer Landbus" informierte.

Hiernach könnte dieses - natürlich auf unseren Landkreis noch speziell "zuzuschneidende" Projekt als Angebot für alle Generationen eine wertvolle Ergänzung zu den bestehenden S-Bahn- und Buslinien einschließlich der neuerdings beabsichtigten Tangential-Strecken sein.

Ein **Fahrplan entfällt** bei diesem Projekt, man kann jederzeit **täglich** (auch an Sonn- und Feiertagen) von **06.00 Uhr bis 23.00 Uhr** per **Telefon** oder **App** seinen Beförderungswunsch von der seinem Haus/Gehöft/seiner Wohnung nächst gelegenen Haltestelle zur wiederum jeder dem Zielpunkt nächst gelegenen Haltestelle anmelden; die Haltestellen sind im gesamten Landkreis so situiert und als solche gekennzeichnet, daß sie **fußläufig** in einer Entfernung von **bis zu 300 m** erreichbar sind. Die Fahrzeuge (Kleinbusse mit Platz für bis zu 8 Personen) erwarten den Fahrgast **15 Minuten** nach seinem Anruf bzw. seiner App.an der zu

bezeichnenden Haltestelle; der Fahrpreis beträgt - ohne Rücksicht auf die Entfernung - einheitlich **3 €** je Fahrt.

Besonders reizvoll und bequem erscheint mir die Tatsache, daß man **ohne jegliches Umsteig-Erfordernis** jede Wohnung bzw. jedes Haus/jedes Gehöft problemlos mit einem Fußweg von jeweils höchstens **300 m** und ebenso jede **S-Bahn**-Haltestelle **direkt** erreichen kann.

Die Vorteile, wie gesteigerte Mobilität, Reduzierung des Verkehrsaufkommens mit Verbesserung der Umwelt- und Klimasituation sowie evtl. Verzicht auf ein eigenes Kfz. bzw. Reduzierung des "Fuhrparks im Familienverband" und das alles bei einem sozial-verträglichen Einheitspreis von lediglich 3 € je Fahrt liegen derart auf der Hand, daß weitere Ausführungen dazu entbehrlich sind.

Attraktiv ist auch die **finanzielle** Förderung des Freistaates Bayern mit 65 % der notwendigen Kosten abzüglich der Einnahmen abgestuft bis zu 45 % in vier Jahren.

Zu prüfen wird zusätzlich sein, ob und wie die jüngst beschlossenen Ausschreibungen für die beabsichtigten **Tangentia-Strecken** oder auch anderweitige Bausteine unseres bisherigen Ebersberger Konzeptes zu ändern sind.

Freundliche Grüße

Manfred Schmidt, Vorsitzender der AfD-Kreistagsfraktion

## Neue, oft digitale Lösungen könnten den ÖPNV im ländlichen Raum attraktiver machen

**Hof/Bayreuth/Bad Hindelang** – Ein Dorf, irgendwo in Franken. In der Früh holt der Bus die Schulkinder ab, nachmittags bringt er sie wieder. Wer spontan zum Arzt muss, um Punkt 11.30 Uhr einen Behördentermin hat, einen Job außerhalb der Zielstadt hat oder mal abends ins Kino möchte, braucht ein Auto. Doch die Spritpreise steigen, der klassische Pkw gerät im Zuge der Klimaschutz-Debatten immer mehr in Verruf. Dass man auf einer der bunten Mitfahrbänke, die in vielen Dörfern aufgestellt sind, wartet, bis ein Autofahrer Erbarmen hat, kann keine ernsthafte Alternative sein. Öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder Sharing-Angebote nutzen, sind gute Ideen in Ballungsräumen oder in der Stadt. Doch auf dem Land?

Die Lage des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) lässt sich so zusammenfassen: Je ländlicher die Region, desto ausgedünnter die Fahrpläne. „Auf dem Land habe ich derzeit die Wahl zwischen Autofahren und Sitzenbleiben. Neue Arten des öffentlichen Verkehrs – wie Sharing, fließende Grenzen zwischen öffentlichem Verkehr und Privatverkehr oder digitale Lösungen werden die Situation auf dem Land zwar verbessern, sie werden aber nie in eine neue Qualität umschlagen“, sagt Mobilitätsexperte Lutz Fügener von der Hochschule Hof. Im Koalitionsvertrag der Ampel-Koalition im Bund heißt es: „Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern.“ Konkrete Maßnahmen sind nicht genannt.

Doch es gibt neue Ideen. Zum Beispiel im Landkreis Hof: Der Hofer Landbus hat keinen festen Fahrplan. Wer von A nach B will, kann in einer App oder am Telefon eine entsprechende Fahrt buchen. Die Rou-

ten werden flexibel berechnet. Zur Verfügung steht der Bus täglich von 6 bis 23 Uhr – auch am Wochenende. Jede Fahrt kostet drei Euro, die durchschnittliche Wartezeit auf den Bus beträgt zehn Minuten. Das Projekt läuft bereits im Bereich Regnitzlosau und soll nun auf andere Kommunen ausgeweitet werden: „Der Hofer Landbus ist ein absolutes Erfolgsprojekt, das wir ausbauen werden“, sagt Landrat Oliver Bär (CSU). Die Rückmeldungen seien extrem positiv. „Ziel ist, dass der Hofer Landbus die gesamte Region erfährt.“

### Der Rufbus kann – jenseits von Fahrplan und fester Route – per mobiler App gebucht werden

Rehaus Bürgermeister Michael Abraham sagt: „Der günstige Fahrpreis, die große Anzahl von Haltestellen, die bedarfsgesteuerte Anforderung und die umfangreichen Nutzungszeiten treffen den Zeitgeist.“ Der Hofer Landbus sei „der Durchbruch im öffentlichen Personennahverkehr“. Zusammen mit dem bestehenden Linienverkehr und der Bahn biete das Projekt „Mobilitätsangebote, die man sonst nur von Großstädten kennt“. Mit 600 000 Euro, verteilt auf fünf Jahre, unterstützt der Freistaat das Projekt. Der Landkreis Hof steuert jährlich rund 120 000 Euro bei.

Ähnlich ist das Konzept in Bad Hindelang im Allgäu. Ein neuer, elektrisch betriebener Rufbus namens „EMMI“ kann mobil per App gebucht werden. Auch hier gibt es keinen Fahrplan und keine feste Route. „Auf diese Weise können auch entlegene Weiler an den ÖPNV angeschlossen werden“, teilen die Verantwortlichen mit. Leerfahrten würden vermieden, da die Routen

immer wieder neu – je nach Bedarf – errechnet und Fahrten gebündelt würden. Als „flexibler, nutzerfreundlicher und nachhaltiger“, beschreibt Bürgermeisterin Sabine Rödel das neue Angebot. Das Projekt läuft zunächst zwei Jahre und kostet der Gemeinde jährlich 300 000 Euro.

Der ÖPNV müsse so attraktiv werden, dass in einer Familie, die auf dem Land lebt, mindestens ein Auto abgemeldet werden kann, fasst Jörg Lange vom Fahrgastverband Pro Bahn zusammen. „Kritiker malen dann gerne die Bilder von leeren Geisterbussen an die Wand. Ein Angebot an die Bürger, das genutzt werden soll, muss aber eben auch für die Bürger passen – das ist wie beim Schuhkauf.“

Im ländlichen Raum habe inzwischen fast jeder Volljährige ein Auto – denn Einkaufsmöglichkeiten und Schulen gebe es längst nicht mehr in jedem Ort. Fairerweise müsse man aber sagen, dass inzwischen viele Menschen sensibler bei den Themen Klima und Umwelt geworden seien, betonte Lange. Sie seien deshalb eher bereit, gewisse „Unbequemlichkeiten“ in Kauf zu nehmen, um trotzdem mit dem Bus oder der Bahn zu fahren. Mit flexiblen Angeboten wie dem Hofer Landbus könne ein gutes ÖPNV-Angebot auch auf dem Land organisiert werden. Als Beispiele nannte Lange auch den Lechbus im Landkreis Donau-Ries oder den Flexibus in Günzburg und Leipheim, der telefonisch gebucht werden kann. In Bayern befasst sich ein Zukunftsrat mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebots bis 2030. „Mit der ÖPNV-Strategie 2030 werden wir zahlreiche Verbesserungen anstoßen, die am Ende vor allem den Fahrgästen zugutekommen“, versprach Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) im Dezember.

KATHRIN ZEILMANN/DPA



# Bayerisches Ministerialblatt

BayMBI. 2020 Nr. 648

18. November 2020

97-B

## **Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr**

**Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

**vom 26. Oktober 2020, Az. 62-3524.3-2**

<sup>1</sup>Der Freistaat Bayern fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum durch Zuwendungen des Landes. <sup>2</sup>Für die Förderung gelten die nachstehende Richtlinie und die allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen (insbesondere die Verwaltungsvorschriften zu Art. 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO)). <sup>3</sup>Die Förderung erfolgt ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **1. Zweck der Förderung**

- 1.1 <sup>1</sup>Die Förderung soll gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen sichern. <sup>2</sup>Zweck der Förderung ist, die Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in allen Landesteilen auszubauen und die Fahrtmöglichkeiten ganztägig zu verbessern.
- 1.2 Vorrangig sollen die Räume mit besonderem Handlungsbedarf und die ländlichen Räume nach dem Landesentwicklungsprogramm in der jeweils geltenden Fassung unterstützt werden.

### **2. Gegenstand der Förderung**

- 2.1 Im Rahmen dieses Förderprogramms können Projekte zur Verbesserung der Mobilität insbesondere im ländlichen Raum gefördert werden.
- 2.2 <sup>1</sup>Förderfähige Projekte sind insbesondere:
  - flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV,
  - landkreisübergreifende Expressbusverbindungen.<sup>2</sup>Flexible und bedarfsorientierte Bedienformen sollen das Verkehrsangebot des regulären Linienverkehrs örtlich und zeitlich ergänzen. <sup>3</sup>Eine eigenständige Liniengenehmigung für das Fördervorhaben ist nicht erforderlich, doch müssen die Aufwendungen klar zuzuordnen sein. <sup>4</sup>Die Förderung von landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen erfolgt nachrangig zur Förderung von bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV.
- 2.3 Förderfähig sind auch wesentliche Erweiterungen bestehender Projekte.

### **3. Zuwendungsempfänger**

Zuwendungsempfänger sind ausschließlich die ÖPNV-Aufgabenträger nach Art. 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

### **4. Fördergebiet**

Fördergebiet ist der Freistaat Bayern, insbesondere der ländliche Raum nach dem aktuellen Landesentwicklungsprogramm Bayern.

## **5. Voraussetzungen für eine Förderung von flexiblen und bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV**

- 5.1 <sup>1</sup>Bei Förderungen in der Anschubphase nach Nr. 7.2 muss das Projekt oder Teilprojekt neu eingeführt werden. <sup>2</sup>Eine Förderung ist grundsätzlich nicht möglich, wenn das Bedienungsgebiet vollständig oder in weiten Teilen in den vergangenen drei Jahren mit einem nach diesem oder nach einem Vorgängerprogramm geförderten Projekt erschlossen wurde.
- 5.2 Es muss sich um Projekte des ÖPNV handeln, die nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), gegebenenfalls in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG oder § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt werden beziehungsweise genehmigt sind.
- 5.3 Die Projekte müssen mit den Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers, regelmäßig etwa einem vorhandenen Nahverkehrsplan oder mit dem bestehenden Taktverkehr verkehrlich im Einklang stehen.
- 5.4 <sup>1</sup>Die einzelnen Projekte dienen der Erschließung des ländlichen Raums. <sup>2</sup>Die Mehrzahl der Nutzplatzkilometer soll im ländlichen Raum im Sinne des Landesentwicklungsprogramms Bayern in der jeweils geltenden Fassung erbracht werden. <sup>3</sup>Förderfähig sind darüber hinaus auch Projekte mit der Mehrzahl der Personenkilometer in Verdichtungsräumen, soweit sie über Gemeindegrenzen hinweg die jeweilige Stadt mit dem Umland vernetzen. <sup>4</sup>Projekte mit Schwerpunkt in Städten mit über 100 000 Einwohnern sind grundsätzlich nicht förderfähig.
- 5.5 Die europarechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007, sowie die kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben müssen erfüllt sein.
- 5.6 <sup>1</sup>Zuwendungen können grundsätzlich nur für solche Projekte bewilligt werden, mit denen noch nicht begonnen wurde, es sei denn, dass vor Beginn die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt wurde. <sup>2</sup>Beginn der Maßnahme ist grundsätzlich der Abschluss des Verkehrsbedienungsvertrags, jedoch spätestens der Beginn der Laufzeit der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. <sup>3</sup>Die Planung des Verkehrs und der Beginn des Vergabeverfahrens gelten nicht als Beginn der Maßnahme. <sup>4</sup>Die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn muss durch schriftlichen Bescheid erfolgen. <sup>5</sup>Bei Förderungen nach Nr. 7.3 dieser Richtlinie wird für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bestehenden Projekte eine Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Nr. 5.6 Satz 1 dieser Richtlinie und Nr. 1.3 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen des Freistaates Bayern an kommunale Körperschaften (VVK) zu Art. 44 BayHO) gewährt.
- 5.7 Für eine Förderung nach Ablauf der Anschubfinanzierung (Nr. 7.3) müssen folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt werden:
- 5.7.1 In Kombination mit dem vorhandenen Verkehrsangebot im ÖPNV ist montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen von 8 bis 17 Uhr grundsätzlich eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit gewährleistet.
- 5.7.2 Die Solldaten und Buchungsinformationen werden für eine Auskunft in dem durchgängigen elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem Bayern (DEFAS Bayern) zur Verfügung gestellt und bei Änderungen aktualisiert.
- 5.7.3 Eine Anmeldung für Fahrten zwischen 8 und 17 Uhr ist noch zwei Stunden vor der Fahrt möglich.

## **6. Voraussetzungen für eine Förderung von landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen**

- 6.1 Die Linien müssen grundsätzlich mit der örtlichen Nahverkehrsplanung und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgestimmt sein und die Mehrzahl der Nutzplatzkilometer muss grundsätzlich im ländlichen Raum gemäß dem aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm erbracht werden.
- 6.2 <sup>1</sup>Die Linie soll, wo die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben, eine direkte Linienführung entlang von Bundes- und Staatstraßen vorsehen und an den Haltestellen mit den jeweiligen Bahn- und wichtigen Regionalbuslinien verknüpft und, wo möglich, eine abgestimmte Übergangszeit vorgesehen werden. <sup>2</sup>Landkreisübergreifene Expressbusverbindungen müssen mindestens zwei

Landkreise erschließen sowie eine deutlich höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und eine geringere Haltestellendichte als der reguläre ÖPNV zur Naherschließung aufweisen.

- 6.3 <sup>1</sup>Es muss sich um Projekte des ÖPNV handeln, die nach § 42 PBefG, gegebenenfalls in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG oder § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt werden beziehungsweise genehmigt sind. <sup>2</sup>Die europarechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007, sowie die kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben müssen erfüllt sein.
- 6.4 Die Solldaten, Buchungsinformationen und grundsätzlich die Echtzeitdaten müssen für eine Auskunft in DEFAS Bayern zur Verfügung gestellt und bei Änderungen aktualisiert werden.

## 7. Art und Umfang der Förderung

- 7.1 Die Zuwendung wird als Projektförderung im Weg der Anteilfinanzierung gewährt.
- 7.2 <sup>1</sup>Die Förderung erfolgt für die Dauer von maximal vier Jahren mit einer degressiven Förderquote in Höhe von 65 % (erstes Jahr), 55 % (zweites Jahr), 45 % (drittes Jahr), 40 % (viertes Jahr) der entstehenden zuwendungsfähigen Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme der Betriebskostendefizite auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle entsprechend der Verordnung (EG) 1370/2007, höchstens jedoch in Höhe des bewilligten Betrages. <sup>2</sup>Eine Förderung aus der bisherigen Richtlinie ist bei dem Förderzeitraum zeitlich entsprechend anzurechnen. <sup>3</sup>Bewilligungszeitraum kann entweder das Kalenderjahr oder der gesamte Einführungszeitraum von bis zu vier Jahren sein.
- 7.3 <sup>1</sup>Projekte nach Nr. 5 dieser Richtlinie, die die zusätzlichen Qualitätskriterien nach Nr. 5.7 dieser Richtlinie erfüllen, werden, gegebenenfalls nach Ablauf der Anschubphase nach Nr. 7.2, mit 35 % der entstehenden zuwendungsfähigen Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme der Betriebskostendefizite auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle entsprechend der Verordnung (EG) 1370/2007, höchstens jedoch in Höhe des bewilligten Betrages gefördert. <sup>2</sup>Die Förderung nach Satz 1 ist auch für vor der Einführung dieser Richtlinie bestehende Projekte möglich, wenn diese die zusätzlichen Anforderungen nach Nr. 5.7 dieser Richtlinie erfüllen. <sup>3</sup>Projekte nach Satz 2 müssen die Anforderungen von Nr. 5.7 ab dem 1. Januar 2022 erfüllen, um eine Förderung nach Satz 1 über das Jahr 2021 hinaus erhalten zu können. <sup>4</sup>Bewilligungszeitraum ist grundsätzlich das Kalenderjahr.
- 7.4 Für Projekte, die sich überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf im Sinne des jeweils geltenden Landesentwicklungsprogramms befinden, wird der in den Nrn. 7.2 und 7.3 festgelegte Fördersatz um fünf Prozentpunkte erhöht.
- 7.5 Die ÖPNV-Aufgabenträger haben sich mit mindestens 20 % der förderfähigen Ausgaben für die Übernahme der Betriebskostendefizite an der Finanzierung des Projektes zu beteiligen.
- 7.6 Zahlungen von kreisangehörigen Gemeinden nach Art. 19 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG zählen zu den Eigenmitteln der ÖPNV-Aufgabenträger.
- 7.7 <sup>1</sup>Bei Förderungen nach Nr. 5 dieser Richtlinien erhalten Förderempfänger für Marketing und Weiterentwicklungen aller Projekte im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers neben der Förderung nach Nrn. 7.2 beziehungsweise 7.3 dieser Richtlinie einen Festbetrag von grundsätzlich 10 000 Euro, wenn alle bedarfsorientierten Projekte im Gebiet des kommunalen Aufgabenträgers bis zu 50 000 Einwohner erschließen. <sup>2</sup>Werden über 50 000 Einwohner erschlossen, beträgt der Festbetrag grundsätzlich 15 000 Euro pro Jahr. <sup>3</sup>Es sind nur tatsächlich entstandene Aufwendungen zuwendungsfähig.

## 8. Zuwendungsfähige Ausgaben

- 8.1 Zuwendungsfähig sind die von dem ÖPNV-Aufgabenträger zu tragenden Betriebskostendefizite, die sich auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle nach der Verordnung (EG) 1370/2007 ergeben.
- 8.2 <sup>1</sup>Nicht zuwendungsfähig sind die Ausgaben für die Planungs- und Ausschreibungsleistung, Investitions- und Sachkosten sowie vergleichbare Maßnahmen. <sup>2</sup>Satz 1 gilt nicht für Förderungen nach Nr. 7.7.

- 8.3 <sup>1</sup>Zuwendungsfähig sind die notwendigen Ausgaben. <sup>2</sup>Nicht zuwendungsfähig ist der Anteil des Betriebskostendefizits, der 10 Euro je erschlossenem Einwohner im Jahr übersteigt. <sup>3</sup>Abweichend von Satz 2 ist bei Förderungen nach Nr. 7.3 der Anteil des Betriebskostendefizits nicht förderfähig, der 10 Euro je erschlossenem Einwohner im Jahr und zusätzlich 50 Euro je durchschnittlichem Beförderungsfall im Jahr übersteigt. <sup>4</sup>Bei Projekten, die überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf liegen, ist jeweils ein um 25 % erhöhter Wert heranzuziehen. <sup>5</sup>Bei den erschlossenen Einwohnern hat der Zuwendungsempfänger eine Selbstauskunft auf Grundlage der Grenzwerte des Einzugsbereichs in Anhang C der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern vorzulegen.
- 8.4 <sup>1</sup>Nicht zuwendungsfähig sind durch unangemessen niedrige Beförderungsentgelte entstandene Betriebskostendefizite. <sup>2</sup>Für die Überprüfung der Angemessenheit eines Nutzerentgelts ist ein vergleichbares Angebot im regulären Taktverkehr heranzuziehen.
- 8.5 Für Förderungen nach Nr. 7.7 dieser Richtlinie werden insbesondere Kosten für Marketingmaßnahmen, Informationsveranstaltungen für Kommunen und Bürgerinnen und Bürger, Werbemaßnahmen, Veranstaltungen und Planungen zur Weiterentwicklung des Projektes und konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung, insbesondere im Rahmen der Digitalisierung, wie Entwicklung einer Smartphone-Applikation anerkannt.
- 9. Mehrfachförderung**
- <sup>1</sup>Die Summe aller öffentlichen Mittel für ein nach diesem Förderprogramm gefördertes Projekt darf im Rahmen von Förderungen 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht übersteigen. <sup>2</sup>Eine kombinierte Förderung mit anderen Förderinstrumenten, etwa den ÖPNV-Zuweisungen, ist bis zu diesem Anteil nachrangig im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel möglich.
- 10. Antragsverfahren**
- 10.1 Die Anträge sind bei der örtlich zuständigen Regierung (Bewilligungsbehörde) einzureichen.
- 10.2 Den Anträgen ist insbesondere beizufügen:
- aussagekräftige Vorhabensbeschreibung,
  - Kosten- und Finanzierungsplan,
  - Erklärung über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans,
  - gegebenenfalls Darlegung der voraussichtlichen Genehmigungsfähigkeit nach dem Personenbeförderungsgesetz,
  - Eigenerklärung zur Bevölkerungszahl im Erschließungsgebiet,
  - Erklärung zur Subventionserheblichkeit,
  - Erklärung zur Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben der Finanzierung, insbesondere zur Verordnung (EG) 1370/2007.
- 10.3 Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.
- 10.4 Über die Gewährung der Zuwendung entscheiden die Regierungen im Rahmen der durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erteilten Ermächtigung in eigener Zuständigkeit.
- 10.5 <sup>1</sup>Die Zweckbindungsfrist ist im Bewilligungsbescheid als Nebenbestimmung festzusetzen. <sup>2</sup>In der Anschubphase geförderte Projekte müssen nach Ende des Förderzeitraums ein Jahr im wesentlichen Umfang weiterbetrieben werden, wenn keine Förderung nach Nr. 7.3 dieser Richtlinie möglich ist.
- 11. Auszahlungsantrag und Verwendungsnachweis**
- 11.1 <sup>1</sup>Die Auszahlungsanträge sind bei den Regierungen einzureichen. <sup>2</sup>Die Auszahlung erfolgt über die Regierungen.
- 11.2 Die Regierungen überwachen die ordnungsgemäße und zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen.

11.3 <sup>1</sup>Es ist ein jährlicher Verwendungsnachweis beziehungsweise bei mehrjährigen Bewilligungen ein jährlicher Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen. <sup>2</sup>Dieser Verwendungs- oder Zwischenverwendungsnachweis muss insbesondere die geleisteten Nutzplatzkilometer, die Anzahl der erschlossenen Einwohner und die Anzahl der beförderten Fahrgäste (Beförderungsfälle) umfassen.

## **12. Rücknahme, Widerruf und Rückforderung**

Zuwendungsbescheide können zurückgenommen oder widerrufen und bereits gewährte Fördermittel ganz oder teilweise zurückgefordert werden, insbesondere dann, wenn die der Bewilligung zugrundeliegenden Fördervoraussetzungen nach Abschluss nicht (mehr) erfüllt sind.

## **13. Prüfungsrecht**

Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern beziehungsweise Maßnahmenträgern zusätzlich zu prüfen.

## **14. Subventionserhebliche Tatsachen**

Die VV Nr. 3.5 zu Art. 44 BayHO (Verweis auf das Bayerische Subventionsgesetz) sind zu beachten.

## **15. Ausnahmemöglichkeiten**

Im Einzelfall kann die örtliche Regierung im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Ausnahmen von den Vorgaben dieser Richtlinie zulassen.

## **16. Evaluierung**

<sup>1</sup>Die Regierungen haben dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bis zum 30. Juni des Folgejahres eine Aufstellung über alle geförderten Projekte, und für jedes Projekt einzeln die Höhe der Förderung, die jährlichen Gesamtkosten, die Anzahl der erschlossenen Einwohner und der Beförderungsfälle zu übermitteln. <sup>2</sup>Der Evaluierungsbericht zum Stichtag 31. Dezember 2024 wird vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bis zum 30. September 2025 erstellt.

## **17. Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

<sup>1</sup>Diese Bekanntmachung tritt am 1. Dezember 2020 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2024 außer Kraft. <sup>2</sup>Mit Ablauf des 30. November 2020 tritt die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 12. April 2017 (AllMBl. 2017, S. 231) außer Kraft.

Brigitta Brunner  
Ministerialdirektorin

**Impressum****Herausgeber:**

Bayerische Staatskanzlei, Franz-Josef-Strauß-Ring 1, 80539 München

Postanschrift: Postfach 220011, 80535 München

Telefon: +49 (0)89 2165-0, E-Mail: direkt@bayern.de

**Technische Umsetzung:**

Bayerische Staatsbibliothek, Ludwigstraße 16, 80539 München

**Druck:**

Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech, Hindenburgring 12, 86899 Landsberg am Lech

Telefon: +49 (0)8191 126-725, Telefax: +49 (0)8191 126-855, E-Mail: druckerei.betrieb@jva-ll.bayern.de

**ISSN 2627-3411****Erscheinungshinweis / Bezugsbedingungen:**

Das Bayerische Ministerialblatt (BayMBl.) erscheint nach Bedarf, regelmäßiger Tag der Veröffentlichung ist Mittwoch. Es wird im Internet auf der Verkündungsplattform Bayern [www.verkuendung.bayern.de](http://www.verkuendung.bayern.de) veröffentlicht. Das dort eingestellte elektronische PDF/A-Dokument ist die amtlich verkündete Fassung. Die Verkündungsplattform Bayern ist für jedermann kostenfrei verfügbar.

Ein Ausdruck der verkündeten Amtsblätter kann bei der Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech gegen Entgelt bestellt werden. Nähere Angaben zu den Bezugsbedingungen können der Verkündungsplattform Bayern entnommen werden.