



# Bayerisches Ministerialblatt

BayMBl. 2023 Nr. 622

13. Dezember 2023

97-B

## **Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV)**

**Gemeinsame Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Finanzen und für Heimat**

**vom 28. November 2023, Az. 52-3524-2-6 und 62-FV 6220-1/58**

### **Anlagen**

- Anlage 1: Erklärung zur Subventionserheblichkeit der Angaben
- Anlage 2: Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten
- Anlage 3: Zwischennachweis
- Anlage 4: Übersicht über die Ausgaben
- Anlage 5: Merkblatt zur Förderung von Betriebsleitsystemen (RBL/ITCS) von 06.2020
- Anlage 6: Vereinfachter Verwendungsnachweis

<sup>1</sup>Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) sowie nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Verwaltungsvorschriften zu den Art. 23 und 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO), Zuwendungen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinne des Art. 1 BayÖPNVG. <sup>2</sup>Der ÖPNV gliedert sich somit in den allgemeinen ÖPNV und in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). <sup>3</sup>Die Förderung erfolgt ohne Rechtspflicht im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **Inhaltsübersicht**

Teil 1 Allgemeine Beschreibung des Förderbereichs

1. Zweck und Grundlage der Förderung
2. Gegenstand der Förderung
3. Zuwendungsempfänger
4. Mehrfachförderung

Teil 2 Infrastrukturförderung

5. Fördervoraussetzungen
6. Art und Umfang der Förderung
7. Anmeldung der Investitionsvorhaben
8. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen

9. Zuwendungsbescheid
  10. Änderung des Vorhabens
  11. Bewirtschaftung der Mittel
  12. Auszahlung der Mittel
  13. Rechnungslegung
  14. Nachweis der Verwendung
  15. Prüfung der Verwendung
- Teil 3 Fahrzeugförderung
16. Fördervoraussetzungen
  17. Art und Umfang der Förderung
  18. Anmeldung der Investitionsvorhaben
  19. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen
  20. Zuwendungsbescheid
  21. Bewirtschaftung der Mittel
  22. Auszahlung der Mittel
  23. Nachweis der Verwendung
  24. Prüfung der Verwendung
- Teil 4 ÖPNV-Zuweisungen
25. Fördervoraussetzungen
  26. Art und Umfang der Förderung
  27. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen
  28. Zuwendungsbescheid
  29. Bewirtschaftung der Mittel
  30. Auszahlung der Mittel
  31. Nachweis der Verwendung
  32. Prüfung der Verwendung
- Teil 5 Übergangs- und Schlussvorschriften
33. Vollzugshinweise
  34. Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsvorschrift

## **Teil 1 Allgemeine Beschreibung des Förderbereichs**

### **1. Zweck und Grundlage der Förderung**

<sup>1</sup>Zur Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse fördert der Freistaat Bayern

- den Bau und Ausbau der in Art. 2, Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Halbsatz 2, Nr. 6 (Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe) und Art. 8 BayGVFG genannten Vorhaben (Infrastrukturförderung),
- die Beschaffung von Fahrzeugen gemäß Art. 2 Nr. 6 BayGVFG (Fahrzeugförderung) sowie

- die Zwecke des allgemeinen ÖPNV durch die Gewährung von ÖPNV-Zuweisungen gemäß Art. 27 BayÖPNVG in Verbindung mit Art. 13d BayFAG.

<sup>2</sup>Hierbei sind objektive Kriterien wie die verkehrspolitische Bedeutung und das überörtliche Interesse am Vorhaben, die Auswirkung auf den barrierefreien Zugang zum ÖPNV, die strukturelle Schwäche des betroffenen Gebietes sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit des Zuwendungsempfängers zu berücksichtigen. <sup>3</sup>Förderungen können im Rahmen der besonderen Programme nach § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG-Bundesprogramm), der mittelfristigen Investitionsförderungsprogramme gemäß Art. 5 BayGVFG (GVFG-Landesprogramm) und ergänzend durch Investitionshilfen nach Art. 21 und 23 BayÖPNVG in Verbindung mit Art. 13c Abs. 2 BayFAG (BayFAG-Mittel) erfolgen.

## **2. Gegenstand der Förderung**

### **2.1 Infrastrukturförderung**

- 2.1.1 Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart (zum Beispiel Seilbahnen) und nichtbundeseigener Eisenbahnen, soweit sie überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden

<sup>1</sup>Verkehrswege in diesem Sinne sind insbesondere Gleisanlagen einschließlich Bahnkörper, Tunnel- und Brückenbauten, Stationen einschließlich Innenausbau, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen, elektrische Einrichtungen, die notwendigen Grundstücksflächen, Abstellanlagen, Stromversorgungsanlagen, Betriebszentralen. <sup>2</sup>Stationen sind Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV sowie Haltestellen des allgemeinen ÖPNV. <sup>3</sup>Förderfähig sind auch Maßnahmen an bestehenden Stationen, die der dynamischen Fahrgastinformation oder der Verbesserung der Barrierefreiheit dienen.

- 2.1.2 Öffentliche Umsteiganlagen an Stationen des ÖPNV

<sup>1</sup>Umsteiganlagen an Stationen des ÖPNV sind Parkeinrichtungen für Kraftfahrzeuge oder Fahrräder, soweit sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Übergang zwischen Individualverkehr und ÖPNV zu dienen. <sup>2</sup>Förderfähig sind auch ergänzende Serviceangebote und Infrastrukturen an Umsteiganlagen.

- 2.1.3 Zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen

<sup>1</sup>Zentrale Omnibusbahnhöfe dienen insbesondere der Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. <sup>2</sup>Ihre Zentralität kann begründet sein in der zentralen verkehrlichen Lage innerhalb des Gemeindegebiets, aber auch in der Anzahl der zu verknüpfenden Linien. <sup>3</sup>Haltestelleneinrichtungen sind ortsfeste Anlagen zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen bei Fahrzeugen des ÖPNV. <sup>4</sup>Förderfähig sind auch Maßnahmen an bestehenden Haltestellen, die der dynamischen Fahrgastinformation oder der Verbesserung der Barrierefreiheit der Haltestelleneinrichtung dienen.

- 2.1.4 Betriebshöfe und zentrale Werkstätten

<sup>1</sup>Betriebshöfe sind bauliche Anlagen zum Abstellen und Warten von Fahrzeugen. <sup>2</sup>Zu ihnen gehören insbesondere Abstellflächen und Unterstellräume für Fahrzeuge, Einrichtungen für den laufenden Betrieb, Wartung, Unterhaltung und Instandsetzung von Fahrzeugen sowie Sozialräume für die Beschäftigten. <sup>3</sup>Zentrale Werkstätten sind darüber hinaus zur Instandsetzung und Grundüberholung von Fahrzeugen für einen größeren örtlichen oder für einen regionalen Nahverkehrsbereich bestimmt. <sup>4</sup>Zu ihrer Ausstattung gehören daneben die für die Zwischen- und Hauptuntersuchung sowie für die Sicherheitsprüfungen notwendigen technischen Einrichtungen.

- 2.1.5 Lade- und Tankinfrastruktur für alternative Antriebe in Omnibusbetriebshöfen und auf der Strecke, soweit sie dem Betrieb des ÖPNV dient

- 2.1.6 Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL/ITCS) und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen

- 2.1.7 Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz  
Zuwendungen können in Ausnahmefällen an nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger gewährt werden, die Kostenanteile des kreuzenden Schienenweges zu tragen haben.
- 2.1.8 Vorhaben der Deutschen Bahn AG  
<sup>1</sup>Für Vorhaben der Deutschen Bahn AG nach Art. 8 BayGVFG gelten die Bestimmungen dieser Richtlinien entsprechend. <sup>2</sup>Abweichungen können in Bau- und Finanzierungsverträgen geregelt werden.
- 2.2 Fahrzeugförderung
- 2.2.1 Förderung von Linienomnibussen  
Linienomnibusse sind Kraftomnibusse, Gelenkomnibusse sowie Buszüge und separate Anhänger, die zur Durchführung von Linienverkehren gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erforderlich sind und innerhalb Bayerns überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden.
- 2.2.2 Förderung von Schienenfahrzeugen  
Schienenfahrzeuge sind insbesondere S- und U-Bahnfahrzeuge, Stadt- oder Straßenbahnfahrzeuge sowie sonstige schienengebundene Fahrzeuge, die für Zwecke des ÖPNV überwiegend in Bayern eingesetzt werden.
- 2.3 ÖPNV-Zuweisungen  
Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs erhalten Zuweisungen für Zwecke des ÖPNV.
- 3. Zuwendungsempfänger**  
<sup>1</sup>Zuwendungen können erhalten
- Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse in Bayern in den gemäß dem Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (KommZG) vorgesehenen Formen mit eigener Rechtspersönlichkeit sowie
  - öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder Vorhabenträger, soweit sie Vorhaben in Bayern durchführen.
- <sup>2</sup>Zuwendungen zur Beschaffung von Fahrzeugen können ausnahmsweise auch nicht in Bayern ansässige Antragsteller erhalten, wenn das zu fördernde Fahrzeug weit überwiegend in Bayern eingesetzt wird und der Antragsteller von dritter Seite keine vergleichbaren Zuwendungen erhält.
- 4. Mehrfachförderung**  
<sup>1</sup>Unbeschadet der Nr. 6.4 entfällt eine Förderung nach diesen Richtlinien, wenn für den gleichen Zuwendungszweck andere Mittel des Freistaates Bayern – vorbehaltlich der Förderung aus Sonderprogrammen und nach dem Dritten Buch Sozialgesetzbuch – Arbeitsförderung – in Anspruch genommen werden. <sup>2</sup>Soweit die Inanspruchnahme zusätzlicher Fördermittel zulässig ist, sind diese Mittel auf die Zuwendungen nach diesen Richtlinien nicht anzurechnen. <sup>3</sup>Bei der Bemessung der Höhe der Zuwendung ist unter Berücksichtigung der Regelungen in den Nrn. 6.4.3, 17.4 und 26.3.2 darauf zu achten, dass ein angemessener Eigenanteil des Zuwendungsempfängers (VV Nr. 2.4.1 zu Art. 44 BayHO) verbleibt.

## Teil 2 Infrastrukturförderung

- 5. Fördervoraussetzungen**
- 5.1 Allgemeine Voraussetzungen
- 5.1.1 Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 3 BayGVFG erfüllt sind.

- 5.1.2 <sup>1</sup>Liegt ein zur Beurteilung ausreichender Plan (zum Beispiel Nahverkehrsplan) nicht vor, so hat der Aufgabenträger das Vorhaben unter Berücksichtigung der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu begutachten. <sup>2</sup>Dabei ist mindestens einzugehen auf
- das vorhandene Verkehrsangebot (Liniennetz, Bedienungshäufigkeit, Erschließung, Qualität),
  - die Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung, woraus der zukünftige Bedarf an öffentlichen Verkehrsleistungen herzuleiten ist,
  - den Standort,
  - die Frage, ob das Vorhaben hinsichtlich Größe, Kapazität und Standortwahl zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist,
  - den Beitrag zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV (vergleiche § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG).
- <sup>3</sup>Diese Voraussetzung gilt nicht für die Förderung von Haltestelleneinrichtungen.
- 5.1.3 <sup>1</sup>Bei Vorhaben gemäß Art. 2 Nr. 2 BayGVFG mit zuwendungsfähigen Kosten von 10 Millionen Euro bis zu 30 Millionen Euro ist alternativ zum Regelverfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr mit Zustimmung des Zuwendungsgebers der Nachweis über ein vereinfachtes Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr möglich. <sup>2</sup>Die jeweiligen Anwendungsvoraussetzungen in der jeweils gültigen Fassung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr sind zu beachten.
- 5.1.4 Zeitlich zusammenhängende Einzelmaßnahmen, die sachlich und örtlich in Beziehung stehen (zum Beispiel Haltestelleneinrichtungen einer Linie), sollen zu einem Fördervorhaben zusammengefasst werden.
- 5.2 Vorhabenbeginn
- 5.2.1 <sup>1</sup>Die Förderung beginnt grundsätzlich am 1. Januar des Jahres, in dem der Zuwendungsbescheid erteilt wird. <sup>2</sup>Ein Vorhabenbeginn innerhalb dieses Jahres ist damit förderunschädlich. <sup>3</sup>Planungsaufträge bis einschließlich Leistungsphase 7 gemäß Teil 3 und 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) gelten bei Baumaßnahmen nicht als Beginn des Vorhabens.
- 5.2.2 <sup>1</sup>Die Bewilligungsbehörde kann bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 100 000 Euro (Kleinstvorhaben) und in Ausnahmefällen bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 2,5 Millionen Euro (Kleinvorhaben) in eigener Zuständigkeit, bei höheren zuwendungsfähigen Kosten (Großvorhaben) mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Staatsministeriums einem vorzeitigen Vorhabenbeginn zustimmen. <sup>2</sup>Das für Verkehr zuständige Staatsministerium stellt zuvor das Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium her. <sup>3</sup>Die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn hat zur Folge, dass das Vorhaben nicht mit der Begründung eines vorzeitigen Beginns von der Förderung ausgeschlossen werden kann. <sup>4</sup>Nr. 5.2.1 bleibt unberührt. <sup>5</sup>Die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn setzt voraus, dass nach dem Ergebnis einer mindestens überschlägigen Prüfung
- das Vorhaben hinsichtlich Planung und Ausführung den Anforderungen und den sonstigen Fördervoraussetzungen entspricht,
  - die Finanzierung einschließlich der Zwischenfinanzierung für die erwartete Zuwendung grundsätzlich gesichert ist und
  - die Belastung künftiger Haushalte sich im Falle einer späteren Förderung unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Vorhabenträgers in angemessenem Umfang hält.
- <sup>6</sup>Das Finanzierungsrisiko für das Vorhaben trägt allein der Vorhabenträger. <sup>7</sup>Dieser ist in einem entsprechenden schriftlichen oder elektronischen Bescheid ausdrücklich auf dieses Risiko und darauf hinzuweisen, dass kein Rechtsanspruch auf Förderung besteht und durch den Bescheid

keine Zusicherung der Förderung erfolgt. <sup>8</sup>Sofern die Zustimmung aufgrund einer nur überschlägigen sachlichen Prüfung ergeht, ist der Zuwendungsempfänger auf diese Tatsache und die sich hieraus für die spätere Förderfähigkeit ggf. ergebenden Folgen ebenfalls ausdrücklich hinzuweisen. <sup>9</sup>Dem Bescheid sind die Nebenbestimmungen des zu erwartenden Zuwendungsbescheids beizufügen und für verbindlich zu erklären. <sup>10</sup>Bei Entscheidungen nach Art. 5 und 6 BayGVFG oder bei etwaigen Änderungen der gesetzlichen Förderbestimmungen bleibt eine erteilte Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn unberücksichtigt.

### 5.3 Besondere Voraussetzungen bei Umsteigeanlagen an Stationen

<sup>1</sup>Maßgeblich für die Zweckbestimmung und Eignung sind die räumliche Lage zum Verkehrsmittel des ÖPNV, die Ausstattung und der Umfang der Parkeinrichtungen. <sup>2</sup>Die Erfüllung ihrer Funktion muss gewährleistet sein. <sup>3</sup>Hierzu können insbesondere Zahlungen der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel angeordnet werden. <sup>4</sup>Die Ausweisung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für schwerbehinderte Menschen, die Schaffung einer barrierefreien Zuwegung zum ÖPNV, von Stellplätzen für Frauen an geeigneter, sicherer Stelle sowie einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellanlagen ist anzustreben. <sup>5</sup>Bei Fahrradabstellanlagen ist der Um- und Ausbau nach Ende der Zweckbindungsfrist einer vorhergehenden Maßnahme insoweit förderfähig, als dieser zur wesentlichen Verbesserung der Funktion und Qualität des Fahrradparkens führt. <sup>6</sup>Umsteigeanlagen sind nur förderfähig, soweit allenfalls kostendeckende Entgelte erhoben werden; hierbei können Abschreibungen, nicht aber Finanzierungskosten berücksichtigt werden. <sup>7</sup>Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ist in angemessenem Umfang bereitzustellen. <sup>8</sup>Dazu ist unter anderem die Errichtung von Stellplätzen, die für PKW mit elektrischen Antrieb reserviert und mit Ladesäulen für PKW mit elektrischen Antrieb versehen sind, mit mindestens einem Umfang von 10 % der Anlage vorzusehen. <sup>9</sup>Bei geeigneten Anlagen ist eine Photovoltaikanlage zu errichten; als geeignet gelten hierbei Anlagen, an denen eine Photovoltaikanlage wirtschaftlich betrieben und mit angemessenem Aufwand an das öffentliche Stromnetz angeschlossen werden kann. <sup>10</sup>Als ergänzende Serviceangebote und Infrastrukturen bei Umsteigeanlagen gelten zum Beispiel Anlagen zur Erfassung der und Information über die Auslastung, Fahrradreparatur- und Informationsstelen, Schließfächer, Fahrgastinformationsanzeiger sowie Toiletten.

### 5.4 Besondere Voraussetzungen bei Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe

Zur Ladeinfrastruktur für ÖPNV-Fahrzeuge zählen auch notwendige Photovoltaik- und Energiespeicheranlagen, soweit der Energieversorger die Stromversorgung der Ladeinfrastruktur nicht vollumfänglich sicherstellen kann und sie zur Energieversorgung der Fahrzeuge im ÖPNV-Einsatz notwendig ist.

### 5.5 Besondere Voraussetzungen bei Betriebshöfen und zentralen Werkstätten

#### 5.5.1 <sup>1</sup>Maßnahmen zum Bau und Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten können nur gefördert werden, soweit dadurch die Verhältnisse im ÖPNV verbessert werden. <sup>2</sup>Förderfähig sind dabei nur die zusätzlich benötigten Anlagen oder Anlagenteile; vorhandene Anlagenteile sind so weit wie möglich weiter zu nutzen.

#### 5.5.2 <sup>1</sup>Im Falle des Neubaus eines Betriebshofes (Ersatzneubau) ist die Förderung nur in den Fällen zulässig, in denen die bisher genutzten Anlagen nach Kapazität, Ausstattung, Lage oder baulichem Zustand ein ordnungsgemäßes Instandhalten und Abstellen der Fahrzeuge nicht mehr zulassen oder die Weiterbenutzung aus rechtlichen Gründen unmöglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist und der Antragsteller eine andere geeignete Anlage weder anmieten noch pachten kann. <sup>2</sup>Bei einem notwendigen Ersatzneubau an anderer Stelle sind dessen zuwendungsfähige Kosten im Sinne von Nr. 5.5.1 Satz 2 um den auf den ÖPNV-Anteil entfallenden Verkehrswert oder erzielten höheren Erlös der aufgegebenen Verkehrsanlage entsprechend dem Verhältnis des ÖPNV-Anteils der Gesamtkosten des Ersatzneubaus in der Höhe zu kürzen, in der die zuwendungsfähigen Kosten die Kosten des Ersatzneubaus übersteigen. <sup>3</sup>War die alte Anlage gemietet oder gepachtet, so ist der durch den Wegfall des üblichen Miet- oder Pachtzinses eingetretene Vermögensvorteil bei der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten angemessen zu berücksichtigen. <sup>4</sup>Hierbei ist in der Regel der zehnfache Wert des Jahresmiet- oder -pachtzinses entsprechend der ÖPNV-Nutzung abzuziehen.

- 5.5.3 <sup>1</sup>Es wird eine Betriebs- und Werkstattreserve in Höhe von bis zu 15 % anerkannt. <sup>2</sup>Bei begründeter Notwendigkeit von Reserveplätzen kann die belastbar erwartbare Erhöhung des Fahrzeugbestandes in den nächsten fünf Jahren berücksichtigt werden. <sup>3</sup>Dabei sind Flächen im Reparaturbereich als Kapazitätsreserve zu berücksichtigen. <sup>4</sup>Ob darüber hinaus Flächen im Wartungsbereich eingerechnet werden müssen, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung von Betriebszeit (zum Beispiel Nachtverkehrsbetrieb, Durchlaufwartung), Grundrissgestaltung der Anlage, Antriebsart der Fahrzeuge (zum Beispiel Havarieflächen für Elektrobusse) und Größe des Betriebes zu entscheiden.
- 5.5.4 Die Herstellung von Pkw-Parkplätzen einschließlich der Grunderwerbskosten kann nicht gefördert werden.
- 5.6 Besondere Voraussetzungen bei Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen
- <sup>1</sup>Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme/Intermodal Transport Control Systems (RBL/ITCS) sollen den Betriebsablauf von öffentlichen Nahverkehrssystemen beschleunigen oder verbessern, um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern (insbesondere durch Anschlusssicherung, Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten und Unterstützung im Störfallmanagement sowie bei der Steuerung bedarfsgerechter Verkehrsangebote). <sup>2</sup>Wesentliche RBL/ITCS-Funktionen sind die ständige Standorterfassung der Fahrzeuge, das Melden wesentlicher verkehrlicher und betrieblicher Daten an eine Zentrale, das Verarbeiten dieser Daten und das Umsetzen in verkehrswirksame Dispositions- und Steuerungsmaßnahmen. <sup>3</sup>Dispositionssysteme für flexible Bedienformen werden als Sonderform von RBL/ITCS betrachtet. <sup>4</sup>Technische Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des ÖPNV sind Anlagen zur Lichtsignalsteuerung an Lichtsignalanlagen und in Fahrzeugen. <sup>5</sup>Neben RBL/ITCS können weitere Maßnahmen, insbesondere die zusätzliche Errichtung von besonderen Gleiskörpern oder die Umgestaltung von Haltestellen, gefördert werden, soweit diese Maßnahmen dazu bestimmt und geeignet sind, die Fahrtzeiten öffentlicher Verkehrsmittel zu verkürzen oder die Fahrpläneinhaltung zu verbessern. <sup>6</sup>RBL/ITCS sowie Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation können nur bei Vorliegen der in Anlage 5 genannten ergänzend geltenden Voraussetzungen gefördert werden. <sup>7</sup>Insbesondere ist das dringende verkehrliche Erfordernis mithilfe einer Schwachstellenanalyse nachzuweisen.

## 6. Art und Umfang der Förderung

- 6.1 Art der Förderung
- 6.1.1 Die Zuwendungen werden als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung mit Höchstbetrag gewährt, soweit nicht im Einzelfall, insbesondere bei der Anwendung von Kostenrichtwerten, eine Festbetragsfinanzierung sachgerechter erscheint.
- 6.1.2 Bei Betriebshöfen und zentralen Werkstätten wird der auf den Grunderwerb gemäß Nr. 6.2.4 entfallende Teil der Förderung als rückzahlbare Zuwendung gewährt.
- 6.2 Zuwendungsfähige Kosten
- 6.2.1 Baukosten und Baunebenkosten
- 6.2.1.1 <sup>1</sup>Zuwendungsfähig sind die Kosten für den Bau oder Ausbau der in Nr. 2.1 genannten Verkehrswege und -anlagen. <sup>2</sup>Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. <sup>3</sup>Beim schienengebundenen ÖPNV sowie bei Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen zählen hierzu auch:
- in Bahnhöfen neben festen Treppen in der Regel Fahrtreppenanlagen und ein Aufzug oder eine barrierefreie Rampe je Bahnsteig,
  - Sicherungsposten,
  - Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerke oder Gleichrichterstationen,
  - Mittel- und Niederspannungsanlagen mit Notstromversorgung,

- Anlagen für Wasserversorgung, Heizung, Be- und Entlüftung, Klimaanlage für Technikräume sowie sanitäre Anlagen (Toiletten auch für das Fahrpersonal),
- Brand- und Wasserschutzanlagen,
- Funk-, Fernmelde-, Steuerungs- und Videoanlagen,
- bei Verkehrsbetrieben, die der kritischen Infrastruktur (KRITIS) zugeordnet sind, erhöhte Investitionen für Anlagen im Bereich der IT-Sicherheit,
- Anlagen zur Fahrgastinformation,
- Anlagen zur Anschlusssicherung,
- Einrichtungen, die dem Witterungsschutz und der Sicherheit wartender Fahrgäste sowie der Aufenthaltsqualität dienen,
- Zu- und Abfahrten einschließlich Beschilderung,
- planungsrechtlich erforderliche Begleitmaßnahmen,
- Lichtzeitanlagen einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen und Provisorien während der Bauphase,
- Beleuchtungsanlagen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit und insbesondere der Sicherheit der Fahrgäste erforderlich sind,
- Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Verkehrsanlagen, Beleuchtungsanlagen, Grünanlagen) im notwendigen Umfang unter Berücksichtigung eines möglichen Vorteilsausgleichs,
- erstmalige Bepflanzung einschließlich Entwicklungspflege bis zu zwei Jahren,
- Winterbaumaßnahmen,
- Anpassung von Schiebern und Schächten von Ver- und Entsorgungsanlagen in öffentlichen Verkehrsflächen beim Bau von Bahnen im Sinne der Nr. 2.1.1,
- maßnahmenbedingte Spartenmaßnahmen unter Berücksichtigung der Regelungen zum Vorteilsausgleich gemäß Nr. 6.2.8,
- Regieleistungen, die für eine Ausschreibung nicht geeignet sind, bei denen eine Ausschreibung nicht zu einem wirtschaftlichen Ergebnis führt oder die in sicherheitsrelevante Bereiche eingreifen; sie sind nach den durch das für Finanzen zuständige Staatsministerium jährlich herausgegebenen Personalausgabenhöchstsätzen für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu berechnen.

6.2.1.2 <sup>1</sup>Zuwendungsfähig sind daneben folgende Baunebenkosten:

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung (soweit nicht bereits in den Gestehungskosten enthalten),
- Beseitigung von Altlasten, soweit der Zuwendungsempfänger oder Dritte nicht bereits anderweitig dazu verpflichtet sind,
- Schutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz,
- Sicherung und Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme, soweit sie nicht vom Vorhabenträger durchgeführt werden kann,
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- Umsatzsteuer, soweit nicht als Vorsteuer absetzbar.

<sup>2</sup>Planungskosten sind in pauschalierter Form zuwendungsfähig (Nr. 6.2.3).

## 6.2.2 Grunderwerb

- 6.2.2.1 <sup>1</sup>Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten im Sinne der Nr. 6.1.2 Sätze 3 bis 5 der Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra) zuwendungsfähig. <sup>2</sup>Der Erwerb von Grundeigentum wird nur dann gefördert, wenn die Bestellung einer Dienstbarkeit oder eines Erbbaurechtes nicht möglich ist. <sup>3</sup>Beim Grunderwerb zwischen Familienangehörigen, Tochtergesellschaften, Tochtergesellschaften und Muttergesellschaften sowie zwischen Aufgabenträger und kreisangehöriger Gemeinde oder vergleichbaren Konstellationen sind nur die Ausgaben des Ersterwerbs zuwendungsfähig. <sup>4</sup>Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke, Grundstücksteile oder Grundstücksrechte, die
- nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
  - vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind,
- sind nicht zuwendungsfähig. <sup>5</sup>Kann ein Grundstück auch anderweitig genutzt werden, so sind die Grunderwerbskosten nur in Höhe des Prozentsatzes zuwendungsfähig, der dem Teilnutzwert für das Vorhaben am Gesamtnutzwert entspricht.
- 6.2.2.2 Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.
- 6.2.2.3 <sup>1</sup>Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind die Gestehungskosten zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären. <sup>2</sup>Nr. 6.2.2.1 Sätze 3 bis 5 sind zu beachten. <sup>3</sup>Gestehungskosten für vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.
- 6.2.2.4 <sup>1</sup>War ein Grundstück zur Zeit des Erwerbs bebaut oder mit Anlagen versehen, so ist der Verkehrswert der Gebäude oder Anlagen zum Zeitpunkt des Erwerbs Bestandteil der zuwendungsfähigen Gestehungskosten. <sup>2</sup>Wurde das Gebäude oder die Anlage in der Zeit zwischen dem Erwerb und der Verwendung des Grundstücks für den geforderten Zweck anderweitig genutzt, so sind von den Gestehungskosten angemessene Beträge abzusetzen. <sup>3</sup>Im Übrigen ist der Wert solcher Gebäude oder Anlagen nicht zuwendungsfähig.
- 6.2.2.5 <sup>1</sup>Für den Erwerb von Pacht- und Erbbaurechten sowie Dienstbarkeiten gelten die vorstehenden Bestimmungen entsprechend. <sup>2</sup>Als Gestehungskosten wird das Zehnfache des ortsüblichen jährlichen Erbbauzinses anerkannt.
- 6.2.2.6 Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen für den ÖPNV innerhalb der Zweckbindungsfrist nach Nr. 9.3.2.2 entbehrlich und können die auf diese Weise frei werdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so sind die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens um den Verkehrswert oder erzielten höheren Erlös der entbehrlichen Verkehrsanlage entsprechend dem Verhältnis der Gesamtkosten des Vorhabens zu dessen zuwendungsfähigen Kosten zu kürzen.
- 6.2.3 Planungskosten
- Kosten der Planung und Bauleitung sind pauschal zuwendungsfähig in Höhe von 10 % der zuwendungsfähigen Ausgaben nach den Nrn. 6.2.1 und 6.2.2.
- 6.2.4 Kostenrichtwerte, Kostenhöchstwerte
- <sup>1</sup>Zur Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben, insbesondere bei Vorhaben der Nrn. 2.1.2 und 2.1.3 sowie Omnibusbetriebshöfen nach Nr. 2.1.4, kann das für Verkehr zuständige Staatsministerium im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium Kostenrichtwerte als Kostenhöchstwerte festlegen. <sup>2</sup>Soweit kein Kostenrichtwert vorgesehen ist, sind die zuwendungsfähigen Kosten unter Beachtung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit nach den Nrn. 6.2.1 bis 6.2.3 zu ermitteln.

- 6.2.5 Vorsorgemaßnahmen
- 6.2.5.1 Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich im Zusammenhang mit einem anderen Bauvorhaben (Erstvorhaben) für ein später durchzuführendes förderungsfähiges Vorhaben (Zweitvorhaben) erbracht werden.
- 6.2.5.2 Die Kosten nach Maßgabe der Nrn. 6.2.1 bis 6.2.4 für die Vorsorgemaßnahmen werden zuwendungsfähig, wenn
- das Zweitvorhaben gefördert wird,
  - die Vorsorgemaßnahme für das Zweitvorhaben verwendet wird,
  - der Träger des Zweitvorhabens die Vorsorgemaßnahme selbst vorfinanziert sowie
  - die für das Zweitvorhaben zuständige Bewilligungsbehörde dem vorzeitigen Vorhabenbeginn für die Vorsorgemaßnahme zugestimmt hat.
- 6.2.5.3 Dem vorzeitigen Vorhabenbeginn soll nur dann zugestimmt werden, wenn
- die spätere Ausführung der Vorsorgemaßnahme mit wesentlich höheren Kosten verbunden und technisch nicht oder nur schwer durchführbar wäre sowie
  - gesichert erscheint, dass die Vorsorgemaßnahme später für das Zweitvorhaben verwendet wird.
- 6.2.5.4 <sup>1</sup>Die Kosten für die Vorsorgemaßnahme einschließlich der Grunderwerbskosten können ausnahmsweise bereits als Kosten des Erstvorhabens anerkannt und gefördert werden, wenn dieses selbst nach dem BayGVFG förderfähig ist. <sup>2</sup>Die Vorsorgemaßnahme muss in diesem Fall auf den unbedingt erforderlichen Umfang beschränkt werden.
- 6.2.5.5 <sup>1</sup>Als Kosten für die Vorsorgemaßnahme sind – soweit sich nicht aus kreuzungsrechtlichen Regelungen etwas anderes ergibt – die durch sie unmittelbar veranlassten und tatsächlich entstandenen zusätzlichen Kosten des Erstvorhabens anzusehen. <sup>2</sup>In besonders gelagerten Fällen ist eine andere Kostenaufteilung möglich.
- 6.2.6 Umleitungsstrecken
- 6.2.6.1 <sup>1</sup>Die notwendigen Kosten nach Maßgabe der Nrn. 6.2.1 bis 6.2.4 für das Herrichten von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens notwendig werden, sind zuwendungsfähig. <sup>2</sup>Zum Herrichten gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustands sowie die Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden. <sup>3</sup>In der Regel sollen Umleitungsstrecken behelfsmäßig so hergerichtet werden, wie es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs erforderlich ist. <sup>4</sup>Werden dennoch beim Herrichten der Umleitungsstrecke Maßnahmen getroffen, die allein für die Umleitung nicht erforderlich wären, so sind die insoweit entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig.
- 6.2.6.2 <sup>1</sup>Ist es wirtschaftlicher, anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung (Anmietung, gegebenenfalls Ankauf) der erforderlichen Fahrzeuge zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen durchgeführt werden kann. <sup>2</sup>Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten ist der Restwert der Fahrzeuge, den sie nach Beendigung des Ersatzverkehrs haben, zu berücksichtigen.
- 6.2.6.3 <sup>1</sup>Kosten für Betriebserschwernisse, die dem Vorhabenträger selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig. <sup>2</sup>Entschädigungen, die an einen Dritten für Betriebserschwernisse zu leisten sind, sind zuwendungsfähig.
- 6.2.6.4 <sup>1</sup>Erwirbt der Vorhabenträger durch das Herrichten der Umleitungsstrecke einen erheblichen bleibenden materiellen Vorteil, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten zu berücksichtigen. <sup>2</sup>Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst nach dem BayGVFG zuwendungsfähig ist.
- 6.2.6.5 Werden nach Beendigung der Umleitung Gegenstände zurückgewonnen (zum Beispiel Signalanlagen), so ist deren Wert von den zuwendungsfähigen Kosten abzusetzen.

### 6.2.7 ÖPNV-Anteil

<sup>1</sup>Soweit ein Vorhaben nicht ausschließlich der Verbesserung des ÖPNV dient, sind die dem Grunde nach zuwendungsfähigen Kosten nur entsprechend dem Verhältnis des Nutzens für den ÖPNV zum Gesamtnutzen als Bemessungsgrundlage (ÖPNV-Anteil) für die Zuwendung anzusetzen. <sup>2</sup>Bei Betriebshöfen und zentralen Werkstätten entspricht der ÖPNV-Anteil dem Verhältnis der im Kalenderjahr vor der Antragstellung im ÖPNV gefahrenen Kilometer zur Gesamtzahl der Jahreskilometer aller Fahrzeuge, für die der Betriebshof oder die Werkstatt zur Verfügung stehen soll. <sup>3</sup>Sind Angaben für das Kalenderjahr vor der Antragstellung nicht vorhanden oder nicht maßgebend, so ist der ÖPNV-Anteil für das erste Kalenderjahr nach Fertigstellung des Vorhabens zu schätzen.

### 6.2.8 Vorteilsausgleich

Werden im Zusammenhang mit dem Vorhaben andere Verkehrswege, Verkehrsanlagen oder sonstige Anlagen verlegt, verändert oder erneuert und tritt dadurch bei diesen eine Wertsteigerung oder eine Kostenminderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermins ein, so ist bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten ein Vorteilsausgleich zu berücksichtigen.

#### 6.2.8.1 Ein Vorteilsausgleich entfällt, soweit im notwendigen Umfang

- Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
- Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die nach Art. 2 BayGVFG selbst förderfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
- zusätzliche Anlagenteile nur infolge des Vorhabens erstellt werden müssen (zum Beispiel bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern oder Rohrmehrlängen).

#### 6.2.8.2 <sup>1</sup>Ein Vorteilsausgleich entfällt auch, wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmer keinen Vorteil oder Nachteil bringt. <sup>2</sup>Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn

- eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials nur verlegt wird oder
- nur ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlage nicht ausgespart werden kann.

#### 6.2.8.3 <sup>1</sup>Ein Vorteilsausgleich ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn bei Anlagen Dritter Folgepflicht besteht und der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. <sup>2</sup>Sofern der Dritte aufgrund eines bestehenden Vertrags nur einen Teil der Kosten für den Vorteilsausgleich zu übernehmen hat, ist dieser Anteil bei der Festsetzung des Vorteilsausgleichs anzurechnen. <sup>3</sup>Entschädigungen im Zuge von BayGVFG-Maßnahmen, die aufgrund von förderfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbstständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht. <sup>4</sup>Hierbei sind Konzessionsverträge der beteiligten Betriebe von der Bewilligungsbehörde einer besonderen Prüfung zu unterziehen.

#### 6.2.8.4 Ein Vorteilsausgleich entfällt bei Lichtsignalanlagen im Zuge von Straßen in der Baulast des Bundes oder des Freistaates Bayern, die im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen umgerüstet oder erneuert werden.

#### 6.2.8.5 Berechnung des Vorteilsausgleichs

Als Vorteilsausgleich sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten

- der Wert der anfallenden Gegenstände,
- die Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung der Anlagen Dritter zu berücksichtigen.

- 6.2.8.6 Abweichend von Nr. 6.2.8.5 sind als Vorteilsausgleich in der Regel
- bei Ver- und Entsorgungsanlagen sowie bei Lichtsignalanlagen und Verkehrsrechnern, die infolge des Verkehrswegebbaus sowie im Rahmen von Beschleunigungsmaßnahmen umgerüstet oder erneuert werden, pauschal 40 %
  - bei Telekommunikationslinien pauschal 20 %
- der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anzusetzen.
- 6.3 Nicht zuwendungsfähige Kosten
- 6.3.1 Baukosten
- Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere Kosten für
- Maßnahmen der Unterhaltung und der Instandsetzung sowie Ablösebeträge für Unterhaltsmehrkosten,
  - zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen wie Fern- und Güterverkehrsanlagen, Zivilschutzanlagen, Zugänge zu Warenhäusern, Ladenbauten,
  - Ausstattung mit Ersatzteilen, Werkzeugen und Geräten,
  - Einrichtungen für Fahrkartenerwerb und -entwertung,
  - Fahrgeldmanagementsysteme,
  - Fahrgastzähleinrichtungen,
  - Ausbildung von Sicherungsposten.
- 6.3.2 Verwaltungs- und Planungskosten
- <sup>1</sup>Nicht zuwendungsfähig sind Verwaltungskosten. <sup>2</sup>Hinsichtlich der Aufwendungen für Planung und Bauleitung gilt Nr. 6.2.3.
- 6.3.3 Weitere Baunebenkosten
- Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere auch Kosten für
- Betriebserschwernisse beim Vorhabens- oder Verkehrsträger, auch wenn sie durch das Vorhaben (auch bei von diesem ausgelösten Umleitungen) verursacht werden,
  - künstlerische Ausgestaltung,
  - Grundsteinlegungen,
  - Richtfeste und Feiern bei Inbetriebnahme,
  - Besucherkanzeln und Besichtigungstribünen,
  - Errichtung von Bautafeln,
  - Umsatzsteuerbeträge, die der Vorhabenträger als Vorsteuer nach dem Umsatzsteuerrecht absetzen kann,
  - Finanzierungskosten.
- 6.3.4 Kostenbeiträge Dritter
- Nicht zuwendungsfähig sind zudem Kosten, die ein anderer als der Vorhabenträger zu tragen verpflichtet ist (zum Beispiel Kostenanteil nach Kreuzungsrecht, Ausbaubeiträge nach den §§ 127 ff. des Baugesetzbuchs, Art. 5 des Kommunalabgabengesetzes).
- 6.4 Höhe der Förderung
- 6.4.1 Bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten können grundsätzlich Zuwendungen in folgender Höhe gewährt werden:
- 6.4.1.1 für die ergänzende Förderung von Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms:  
bis zu 20 % aus BayFAG-Mitteln,

- 6.4.1.2 für Vorhaben des GVFG-Landesprogramms:
- bis zu 80 % aus dem GVFG-Landesprogramm und ergänzend
  - bis zu 10 % bei Großvorhaben beziehungsweise bis zu 5 % für Kleinvorhaben nach Nr. 5.2.2 Satz 1 aus BayFAG-Mitteln; dies gilt nicht für Vorhaben des SPNV mit Ausnahme der S-Bahnen sowie für Kleinstvorhaben.
- 6.4.2 Bei besonderem staatlichen Interesse unter Berücksichtigung der Kriterien in Nr. 1 Satz 2 können im Einzelfall
- mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Staatsministeriums bei Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms weitere Zuwendungen von bis zu 15 % der zuwendungsfähigen Kosten aus dem GVFG-Landesprogramm gewährt und
  - mit Zustimmung des für Finanzen zuständigen Staatsministeriums die in den Nrn. 6.4.1.1 und 6.4.1.2 genannten Höchstsätze für eine Förderung aus BayFAG-Mitteln überschritten werden.
- 6.4.3 <sup>1</sup>Der Gesamtbetrag der Zuwendungen soll 90 % der zuwendungsfähigen Kosten nicht überschreiten. <sup>2</sup>Auf einen angemessenen Eigenanteil ist zu achten.

## 7. **Anmeldung der Investitionsvorhaben**

### 7.1 Anmeldeformalitäten

<sup>1</sup>Die zu fördernden Vorhaben sind zur Aufnahme in das GVFG-Bundes- oder -Landesprogramm bei der Regierung anzumelden, in deren Bereich die Verwirklichung des Vorhabens geplant ist.

<sup>2</sup>Die Vorhaben sollen frühzeitig, Großvorhaben möglichst fünf Jahre vor dem beabsichtigten Baubeginn angemeldet werden. <sup>3</sup>Folgende Unterlagen sind beizufügen:

- Beschreibung des Vorhabens,
- Angaben über die voraussichtlichen Gesamtkosten, die zuwendungsfähigen Kosten, die erwartete Zuwendung und die voraussichtlichen Zuwendungsraten,
- Angaben über die Bauzeit,
- Finanzierungsplan,
- Erläuterung, aus der ersichtlich ist, dass das Vorhaben nach Art und Umfang unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich und mit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt ist,
- Nachweis, dass das Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder in einem gleichwertigen Plan enthalten ist oder dass diese Voraussetzungen zum Zeitpunkt der Förderung voraussichtlich vorliegen werden,
- Übersichtsplan mit Darstellung des Liniennetzes.

### 7.2 Prüfung der Anmeldung

Die Regierung prüft auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen, ob für das Vorhaben die Fördervoraussetzungen nach Nr. 5 vorliegen oder zum Zeitpunkt des Erlasses des Zuwendungsbescheids voraussichtlich vorliegen werden.

### 7.3 Vorlage bei erhöhten Fördersätzen

Soweit erhöhte Fördersätze nach Nr. 6.4.2 in Betracht kommen, legt die Regierung die Anmeldung dieser Vorhaben mit einer besonderen Begründung dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium beziehungsweise dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium vor.

### 7.4 Vorlage der Anmeldungen und Fortschreibung der Programme

<sup>1</sup>Die Regierungen legen dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium auf der Grundlage der Anmeldungen einen Entwurf für die Fortschreibung des jeweiligen Abschnitts der Programme vor. <sup>2</sup>Sie setzen dabei die für eine

Förderung geeigneten Vorhaben nach Dringlichkeit geordnet ein. <sup>3</sup>Das für Verkehr zuständige Staatsministerium nimmt die von der Regierung gemeldeten Vorhaben, soweit ihre Förderung möglich ist, in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit in das GVFG-Landesprogramm auf beziehungsweise meldet sie bei Vorliegen der Voraussetzungen nach § 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zum GVFG-Bundesprogramm an. <sup>4</sup>Bei der Aufnahme in das GVFG-Landesprogramm ist festzulegen, dass sie für Vorhaben gegenstandslos wird, die nicht innerhalb der folgenden drei Kalenderjahre begonnen werden. <sup>5</sup>Die abgestimmten Programme übermittelt das für Verkehr zuständige Staatsministerium in elektronischer Form dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium und den betroffenen Regierungen.

## 8. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen

### 8.1 Antragsformalitäten

<sup>1</sup>Der Antrag auf Gewährung von Zuwendungen ist möglichst frühzeitig in schriftlicher oder elektronischer Form bei der nach Nr. 7.1 zuständigen Regierung gemäß Muster 1a zu Art. 44 BayHO zu stellen. <sup>2</sup>Soll ein Vorhaben mit mehreren Beteiligten gefördert werden, so kann die Zuwendung nur von einem Beteiligten beantragt werden. <sup>3</sup>Dieser führt intern den Ausgleich mit den anderen Beteiligten durch.

### 8.2 Antragsunterlagen

#### 8.2.1 Dem Antrag sind folgende Unterlagen, auch in elektronischer Form, beizufügen:

##### 8.2.1.1 Erklärung zur Subventionserheblichkeit der Angaben gemäß [Anlage 1](#);

##### 8.2.1.2 Nahverkehrspläne oder gleichwertige Pläne, soweit sie der Regierung noch nicht vorliegen;

##### 8.2.1.3 Erläuterungsbericht mit ausführlicher Darlegung der angestrebten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere Angaben über

- die Situation der derzeit vorhandenen Verkehrsanlagen und deren Kapazität (Liniennetze mit Angabe der Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten, zugehörige Parkmöglichkeiten et cetera) sowie
- die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der planungsrechtlichen Voraussetzungen (Bauleitpläne, Planfeststellung) sowie Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen);

##### 8.2.1.4 Übersichtsplan des Vorhabens;

##### 8.2.1.5 für die Beurteilung der Maßnahme notwendige Pläne, Regelquerschnitte, Grunderwerbspläne und -verzeichnisse, darüber hinaus, soweit zur Darstellung besonderer Bauwerke (Haltestellen, Park-and-Ride-Anlagen, Parkeinrichtungen, Betriebshöfe, zentrale Werkstätten et cetera) erforderlich (bei Tiefbauvorhaben in Anlehnung an die Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau – Ausgabe 2012 [RE 2012]);

##### 8.2.1.6 Kostenschätzung/Kostenberechnung mit Kostenzusammenfassung (bei Hochbaumaßnahmen gemäß Muster 5 zu Art. 44 BayHO, zusätzliche Einzelaufstellung für Gerätekosten; bei Tiefbaumaßnahmen in Anlehnung an die Anlage der Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau – RE – Ausgabe 2012);

##### 8.2.1.7 Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten nach [Anlage 2](#);

##### 8.2.1.8 Stellungnahme des Aufgabenträgers;

##### 8.2.1.9 Nachweis über die Anhörung gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. e BayGVFG mit dem entsprechenden Ergebnis;

##### 8.2.1.10 bei Omnibusbetriebshöfen und zentralen Werkstätten zusätzlich

- eine Aufstellung über die im Jahr vor der Antragstellung gefahrenen Kilometer, aufgegliedert nach den einzelnen Verkehrsarten,
- Bilanzen mit Gewinn- und Verlustrechnung der letzten zwei Jahre,

- eine Aussage der Baugenehmigungsbehörde über die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens und
- eine Aufstellung über vorhandene Geräte und Anlagenteile.

8.2.2 Die Regierung kann weitere Unterlagen, insbesondere über die Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Lage des Vorhabenträgers sowie über dessen wirtschaftliche Verhältnisse (zum Beispiel bei kommunalen Antragstellern die Muster 2a oder 2b zu Art. 44 BayHO), anfordern.

### 8.3 Prüfung des Antrags

<sup>1</sup>Die Regierung prüft den Antrag auf Vollständigkeit und Richtigkeit sowie darauf,

- ob die Voraussetzungen für eine Förderung nach diesen Richtlinien vorliegen,
- in welchem Umfang die Kosten des Vorhabens zuwendungsfähig sind,
- in welcher Höhe das Vorhaben zu fördern ist.

<sup>2</sup>Bei Vorhaben im Sinne des Art. 2 Nr. 2 BayGVFG nimmt die zuständige Stelle die aufsichtsbehördliche technische Überprüfung wahr. <sup>3</sup>Die Regierung erstellt über das Ergebnis ihrer Prüfung einen Prüfvermerk; dieser enthält bei Vorhaben mit Kostenhöchstwerten nach Nr. 6.2.4 auch deren Berechnung.

### 8.4 Vorlage des Antrags

<sup>1</sup>Ist das Vorhaben für den Zeitpunkt der beantragten Förderung in ein Programm aufgenommen und liegen die Voraussetzungen für eine Förderung vor, so legt die Regierung den Antrag dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium vor. <sup>2</sup>Dem für das für Finanzen zuständige Staatsministerium bestimmten Antrag sind nur die Unterlagen nach den Nrn. 8.2.1.3, 8.2.1.4, 8.2.1.6, 8.2.1.7 und 8.2.1.8 sowie der Prüfvermerk beizufügen. <sup>3</sup>Bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 500 000 Euro entfällt die Vorlage an die für Verkehr und Finanzen zuständigen Staatsministerien.

### 8.5 Vorlage von Anträgen an das Bundesverkehrsministerium

Das für Verkehr zuständige Staatsministerium übermittelt die Anträge für Vorhaben, die gemäß Nr. 7.4 Satz 3 für das GVFG-Bundesprogramm vorgeschlagen wurden, mit Unterlagen und Prüfvermerk dem Bundesverkehrsministerium.

### 8.6 Zuwendungen für die Folgejahre

Zuwendungen für die auf den ersten Zuwendungszeitraum folgenden Haushaltsjahre sind nach Muster 1b zu Art. 44 BayHO jeweils bis zum 1. Dezember des Vorjahres bei der zuständigen Regierung zu beantragen.

## 9. Zuwendungsbescheid

### 9.1 Ermächtigung

<sup>1</sup>Die Regierung erteilt den Zuwendungsbescheid, sobald sie hierzu von den zuständigen Staatsministerien ermächtigt wird. <sup>2</sup>Bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 500 000 Euro entfällt das Ermächtigungserfordernis.

### 9.2 Gemeinsamer Zuwendungsbescheid

Sofern für ein Vorhaben auch eine Komplementärförderung aus BayFAG-Mitteln erfolgen soll, ist nach Möglichkeit ein gemeinsamer Zuwendungsbescheid durch die Regierung zu erteilen.

### 9.3 Inhalt des Zuwendungsbescheids

#### 9.3.1 Darstellung der Finanzierung

<sup>1</sup>Im Zuwendungsbescheid sind die Zuwendungen nach dem BayGVFG und nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG in Prozentsätzen der zuwendungsfähigen Kosten beziehungsweise die Festbeträge sowie der Finanzierungsplan anzugeben. <sup>2</sup>Die abweichend vom Antrag als nicht zuwendungsfähig gewerteten Kosten sind detailliert darzulegen.

- 9.3.2 Der Zuwendungsempfänger ist im Zuwendungsbescheid dazu zu verpflichten,
- die geförderten Einrichtungen innerhalb von 25 Jahren,
  - bei technischen Anlagen und Wartehäuschen innerhalb von zehn Jahren,
  - bei EDV-Ausstattungen (insbesondere RBL/ITCS, Bordrechner) innerhalb von fünf Jahren
- ab Fertigstellung des Vorhabens nicht für andere Zwecke zu verwenden.
- 9.3.3 Soweit für das jeweilige Vorhaben einschlägig, ist der Zuwendungsempfänger im Zuwendungsbescheid ferner dazu zu verpflichten,
- im Anwendungsbereich der Sektorenverordnung für Bauleistungen die Teile B und C der VOB anzuwenden,
  - bei der öffentlichen Ausschreibung von Bauleistungen die örtlich zuständige Regierung in der Bekanntmachung als Nachprüfungsstelle gemäß § 21 VOB/A zu nennen,
  - Belege und Verträge im Sinne der Nr. 6.3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) beziehungsweise Nr. 6.4 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) auch für Leistungen aufzubewahren, mit deren Ausführung Dritte (zum Beispiel bei Spartenverlegungen) beauftragt sind,
  - die Korruptionsbekämpfungsrichtlinie und Nr. 2 der Verwaltungsvorschrift zum öffentlichen Auftragswesen anzuwenden,
  - nach Möglichkeit einen pauschalierten Schadensersatz für den Fall von Kartellverstößen zu vereinbaren sowie
  - Spartenträgern, auf die er oder sein Eigentümer direkt oder indirekt einen beherrschenden Einfluss ausübt, bei Beauftragung mit Leistungen die Beachtung der für ihn geltenden Vergabebestimmungen aufzuerlegen und bei nicht beherrschten Spartenträgern dafür zu sorgen, dass im Rahmen der Abrechnung (Verwendungsnachweis) nachvollziehbare Unterlagen im Sinne der Nr. 6.4 ANBest-P beziehungsweise Nr. 6.5 ANBest-K beziehungsweise der Baufachlichen Nebenbestimmungen vorgelegt werden; widrigenfalls werden die zuwendungsfähigen Kosten für Spartenverlegungen um 25 % gekürzt.
- 9.3.4 Bei Betriebshöfen und zentralen Werkstätten ist der Zuwendungsempfänger ferner dazu zu verpflichten,
- der Regierung die Beendigung der Nutzung des Grundstücks für den vorgesehenen Zweck auch nach Ablauf der Bindungsfrist anzuzeigen und den auf den Grunderwerb entfallenden Teil der Förderung zurückzuzahlen sowie
  - für den Fall, dass während der Bindungsfrist der ÖPNV-Anteil nicht nur vorübergehend um mindestens 15 Prozentpunkte zurückgeht und hierfür auch ein Rückgang der Kilometerleistung im ÖPNV ursächlich ist, die Zuwendung zeitanteilig zurückzuzahlen; der Zuwendungsempfänger kann die Verpflichtung dadurch abwenden, dass er nach Zustimmung der Regierung zur Übertragung der zeitanteiligen Restförderung die Anlage an ein anderes Verkehrsunternehmen veräußert und übereignet, das die Anlage für förderfähige ÖPNV-Verkehre nutzen und in alle Rechte und Pflichten des ursprünglichen Zuwendungsrechtsverhältnisses eintreten muss.
- 9.3.5 <sup>1</sup>Bei Umsteigeanlagen ist in den Zuwendungsbescheid ein Vorbehalt zur Neufestsetzung der zuwendungsfähigen Kosten auf Grundlage der durch Zählungen innerhalb von zwei Jahren nach Inbetriebnahme ermittelten tatsächlichen Belegung aufzunehmen. <sup>2</sup>Hierbei ist ein Reservezuschlag von in der Regel bis zu 20 % zu berücksichtigen.
- 9.3.6 Bei RBL/ITCS und DFI sind die zusätzlichen Bedingungen und Auflagen der [Anlage 5](#) zu verfügen.
- 9.3.7 In den Zuwendungsbescheid können zusätzliche Bedingungen und Auflagen, insbesondere über die Beteiligung des Vorhabenträgers an Verkehrskooperationen, aufgenommen werden.

- 9.3.8 <sup>1</sup>Privaten Trägern von Vorhaben (privater Kapitalanteil von mehr als 50 %) ist aufzugeben, dass die Mittel erst nach ausreichender Sicherung etwaiger Rückforderungsansprüche, in der Regel durch Bestellung einer Grundschuld, und nach Bestellung einer Dienstbarkeit zur Sicherung der Zweckbindung ausgezahlt werden können. <sup>2</sup>Diese Sicherungen sollen an erster Stelle im Grundbuch eingetragen werden. <sup>3</sup>Eine Bestellung an nächstbesten Stelle ist möglich, wenn diese Stelle unter Berücksichtigung des Verkehrswertes des Grundstücks und des Sicherungszwecks zur Befriedigung ausreicht. <sup>4</sup>An die Stelle der Grundschuld kann eine Bürgschaft treten; kommunale Körperschaften kommen für die Übernahme einer Bürgschaft entsprechend den kommunalen Wirtschaftsbestimmungen in der Regel nicht in Betracht.
- 9.3.9 Im Übrigen gelten die maßgeblichen Allgemeinen Nebenbestimmungen gem. VV zu Art. 44 BayHO (unter anderem ANBest-P beziehungsweise ANBest-K); diese sind zum Bestandteil des ersten Zuwendungsbescheides zu machen und in dieser Fassung für den gesamten Fördervollzug verbindlich zu erklären.
- 9.3.10 Hinweise
- 9.3.10.1 Der Bescheid muss Hinweise auf die Verpflichtungen enthalten,
- Zuwendungen für die Folgejahre jeweils bis zum 1. Dezember des Vorjahres zu beantragen (Nr. 8.6),
  - einen Auszahlungsantrag nach Nr. 12 zu stellen,
  - eine Baurechnung nach Nr. 13 zu führen und
  - der Regierung Zwischenverwendungsnachweise nach [Anlage 3](#) bis zum 1. März des folgenden Haushaltsjahres vorzulegen.
- 9.3.10.2 Der Zuwendungsempfänger ist im Zuwendungsbescheid darauf hinzuweisen, dass das Vorhaben gegenstandslos wird, wenn mit ihm nicht innerhalb von drei Kalenderjahren nach Erlass des Erstbescheides begonnen worden ist (auflösende Bedingung).
- 9.4 Information der Staatsministerien
- Die Regierung übermittelt einen Abdruck des Bescheids an das für Verkehr zuständige Staatsministerium und im Falle der Komplementärförderung aus BayFAG-Mitteln auch an das für Finanzen zuständige Staatsministerium.
- 9.5 Bewilligungszeitraum
- <sup>1</sup>Der Bewilligungszeitraum endet mit Ablauf des Haushaltsjahres. <sup>2</sup>Die Regierung kann den Bescheid ganz oder teilweise widerrufen, falls die bewilligten Mittel im laufenden Haushaltsjahr nicht oder nicht vollständig zweckentsprechend verwendet werden können.
- 10. Änderung des Vorhabens**
- 10.1 Ein Änderungsantrag mit den für seine Beurteilung erforderlichen Unterlagen (Gegenüberstellung) ist unverzüglich bei der zuständigen Regierung insbesondere zu stellen, sofern
- eine wesentliche Planänderung erforderlich wird oder
  - bei einer Anteilfinanzierung über 20 % hinausgehende Abweichungen von Einzelansätzen des Finanzierungsplans vorgesehen sind.
- 10.2 Eine nachträgliche Erhöhung der Zuwendung ist nur möglich, wenn bei der Regierung unverzüglich ein Änderungsantrag gestellt wird und die Steigerung gegenüber den festgesetzten zuwendungsfähigen Kosten
- mehr als 2 %, mindestens aber 10 000 Euro, beträgt,
  - nicht auf mangelhafte Planung und Ausgabenermittlung, unwirtschaftliche oder verzögerte Ausführung oder Nichtbeachtung von Nebenbestimmungen zurückzuführen ist und
  - bei plankonformer Ausführung für den Zuwendungsempfänger nicht vermeidbar war (zum Beispiel höhere Ausschreibungsergebnisse) oder durch Ergänzungen oder Erweiterungen

des Vorhabens verursacht wurde, die entweder zur Auflage gemacht oder von der Regierung nach unverzüglicher Anzeige als notwendig und zweckmäßig anerkannt worden sind.

10.3 <sup>1</sup>Das Ergebnis der Prüfung des Änderungsantrags ist dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium vorzulegen, falls dadurch

- die zuwendungsfähigen Kosten erstmals über 500 000 Euro steigen,
- ein Vorhaben zum Großvorhaben wird,
- bei einem Großvorhaben die Erhöhung mehr als 10 % beträgt oder
- Das Vorhaben aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms gefördert wird.

<sup>2</sup>Bei Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms leitet das für Verkehr zuständige Staatsministerium den geprüften Änderungsantrag an das Bundesverkehrsministerium weiter. <sup>3</sup>Die Regierung erlässt in den Fällen des Satzes 1 einen geänderten Zuwendungsbescheid, sobald sie hierzu von den zuständigen Ministerien die Zustimmung erhalten hat.

## 11. Bewirtschaftung der Mittel

<sup>1</sup>Die Regierungen erhalten zur Abwicklung der Programme jährlich Kontingente zur Bewirtschaftung zugewiesen. <sup>2</sup>Ihnen obliegt die Aufteilung auf die in den Programmen enthaltenen Vorhaben entsprechend deren Dringlichkeit und dem im laufenden Jahr zu erwartenden Baufortschritt. <sup>3</sup>Die Regierung leitet dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium, dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium sowie dem Bayerischen Obersten Rechnungshof bis zum 1. April des Folgejahres in elektronischer Form eine Übersicht über die Mittelverwendung ([Anlage 6](#)) im abgelaufenen Haushaltsjahr zu. <sup>4</sup>Dabei sind Rückflüsse mit Begründung in geeigneter Form darzustellen. <sup>5</sup>Geförderte Maßnahmen sind so lange aufzunehmen, bis der Verwendungsnachweis geprüft ist.

## 12. Auszahlung der Mittel

<sup>1</sup>Die Auszahlung der bewilligten Mittel erfolgt nach Maßgabe der VV zu Art. 44 BayHO entsprechend den tatsächlich angefallenen zuwendungsfähigen Kosten durch die zuständige Regierung. <sup>2</sup>Die Auszahlung der Fördermittel für den Grunderwerb (Nr. 6.2.2) erfolgt frühestens bei Beginn der Bauarbeiten.

## 13. Rechnungslegung

<sup>1</sup>Der Vorhabenträger hat eine Baurechnung nach Maßgabe der VV zu Art. 44 BayHO zu führen. <sup>2</sup>Das Bauausgabebuch kann nach [Anlage 4](#) (gegliedert zumindest nach den Hauptziffern des Finanzierungsplans) oder in anderer geeigneter Weise geführt werden.

## 14. Nachweis der Verwendung

14.1 <sup>1</sup>Der Vorhabenträger hat die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen nachzuweisen. <sup>2</sup>Hierzu ist der Regierung nach Beendigung der Maßnahme ein Verwendungsnachweis oder – sofern nach VV Nr. 10.3 zu Art. 44 BayHO möglich und im Zuwendungsbescheid zugelassen – eine Verwendungsbestätigung vorzulegen sowie auf Anforderung ein entsprechender Einzelnachweis zu übersenden. <sup>3</sup>Der Einzelnachweis, wann und in welchen Einzelbeträgen die Bauausgaben geleistet wurden, wird durch die im Rahmen der Baurechnung zu führenden Unterlagen erbracht.

14.2 <sup>1</sup>Kann eine Maßnahme nicht innerhalb der in Nr. 6.1 ANBest-P beziehungsweise ANBest-K genannten Frist abgerechnet werden, ist ein vorläufiger Nachweis der Verwendung zu erstellen. <sup>2</sup>Die Möglichkeit der VV Nr. 5.1.6 zu Art. 44 BayHO zur Fristverlängerung bei Vorliegen besonderer Umstände bleibt unberührt. <sup>3</sup>Beim Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- oder U-Bahnen oder Bahnen besonderer Bauart ist gleichzeitig die Inbetriebnahmegenehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorzulegen.

## 15. Prüfung der Verwendung

<sup>1</sup>Die Regierung prüft die Verwendung der Mittel. <sup>2</sup>Die Bekanntmachung des für Finanzen zuständigen Staatsministeriums über die Richtlinien zur Rückforderung von Zuwendungen bei schweren Vergabeverstößen in der jeweils geltenden Fassung ist zu beachten. <sup>3</sup>Vorläufige Nachweise der Verwendung, deren Prüfung länger als drei Jahre zurückliegt, können von der Bewilligungsbehörde für endgültig erklärt werden. <sup>4</sup>Die Regierung übermittelt einen Abdruck des Prüfungsvermerks und des Schlussbescheids dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und im Falle der Komplementärförderung aus BayFAG-Mitteln auch dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium.

### Teil 3 Fahrzeugförderung

## 16. Fördervoraussetzungen

### 16.1 Allgemeine Voraussetzungen

16.1.1 Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 3 BayGVFG erfüllt sind.

16.1.2 <sup>1</sup>Das PBefG (insbesondere § 8 Abs. 3) und Nahverkehrspläne oder gleichwertige Pläne sind zu beachten. <sup>2</sup>Weicht der Antragsteller von Vorgaben des Nahverkehrsplans oder eines gleichwertigen Plans zu Fahrzeugen ab, hat er eine Stellungnahme des Aufgabenträgers zum Zuwendungsantrag vorzulegen.

16.1.3 <sup>1</sup>Omnibusse müssen § 30d Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen und mit Rampe (Niederflurbus) oder Hublift (Hochflurbus mit maximal 860 mm Fußbodenhöhe) versehen sein. <sup>2</sup>Schienenfahrzeuge müssen § 3 Abs. 5 BOSTrab entsprechen.

16.1.4 Darüber hinaus müssen folgende Anforderungskriterien erfüllt werden:

- gut sichtbare Linienbeschilderung außen,
- geeignete optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle,
- optische Anzeigen und akustische Hinweise „Wagen hält“,
- geeignete optische Anzeige/Darstellung des Linienverlaufs im Fahrzeug,
- ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten,
- Vorbereitungen zur Ausstattung mit W-LAN; insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit der Stromversorgung und der geeigneten Befestigung der notwendigen Hardware.

### 16.2 Vorhabenbeginn

<sup>1</sup>Zuwendungen werden nur gewährt, wenn vor der Bestellung ein Zuwendungsbescheid ergangen ist oder die zuständige Regierung einer vorzeitigen Beschaffung zugestimmt hat. <sup>2</sup>Im Falle der Schienenfahrzeugförderung hat die Regierung vorher die Ermächtigung durch das für Verkehr zuständige Staatsministerium einzuholen. <sup>3</sup>Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass die vorzeitige Beschaffung auf eigenes Risiko erfolgt.

### 16.3 Besondere Voraussetzungen bei der Förderung von Linienomnibussen

16.3.1 Der Antragsteller muss ÖPNV-Linienverkehr nach § 42 PBefG als Konzessionär, Betriebsführer oder Auftragsunternehmer überwiegend in Bayern betreiben.

16.3.2 <sup>1</sup>Zuwendungsfähig ist die Beschaffung von Omnibussen der Klassen I M2 oder M3 und A M2 oder M3 im Sinne der UN-ECE Nr. 107, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind. <sup>2</sup>Gefördert wird die Beschaffung neuer Omnibusse. <sup>3</sup>Als neu gilt ein Omnibus, wenn er eine Laufleistung von nicht mehr als 5 000 km aufweist und nicht länger als sechs Wochen erstmals zugelassen war. <sup>4</sup>Omnibusse mit alternativer Antriebstechnologie werden vorrangig gefördert, wenn ihre Serienreife erreicht ist.

### 16.3.3 Förderung von Klimabussen

<sup>1</sup>Klimabusse sind Omnibusse nach Nr. 16.3.2 mit emissionsfreien und emissionsarmen („saubere“) Antriebe im Sinne des § 2 Nr. 5 und 6 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG). <sup>2</sup>Sie werden vorrangig gefördert. <sup>3</sup>Fahrzeuge mit anderen Antriebsformen werden nachrangig nur nach Begründung der Verkehrsunternehmen gefördert. <sup>4</sup>Ab 2025 sollen ausschließlich Klimabusse gefördert werden.

16.3.4 Voraussetzung für die Förderung einer Erstbeschaffung ist, dass der Fahrzeugbestand des Verkehrsunternehmens nicht ausreicht, den beabsichtigten Linienverkehr nach § 42 PBefG in Bayern zu betreiben.

16.3.5 Für die Förderung einer Ersatzbeschaffung, die insbesondere der Aufrechterhaltung oder qualitativen Verbesserung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Linienverkehrs nach § 42 PBefG dienen soll, gelten folgende Voraussetzungen:

- nicht geförderte Omnibusse müssen mindestens die letzten fünf Jahre auf den Antragsteller zugelassen und während dieser Zeit von der Kraftfahrzeugsteuer befreit gewesen sein,
- geförderte Omnibusse müssen die Zweckbindung (acht Jahre oder 500 000 km) erfüllt haben.

16.4 Die Regierung kann von den Zuwendungsvoraussetzungen der Nrn. 16.1.4 und 16.3.2 bis 16.3.4 in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen.

## 17. Art und Umfang der Förderung

### 17.1 Art der Förderung

Die Zuwendungen werden als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung mit Höchstbetrag beziehungsweise bei Förderung der Beschaffung von Omnibussen im Wege der Festbetragsfinanzierung gewährt.

### 17.2 Zuwendungsfähige Kosten

Anschaffungskosten sind zuwendungsfähig, sofern und soweit die Fahrzeuge und deren Ausstattung für Zwecke des ÖPNV geeignet sind.

### 17.3 Nicht zuwendungsfähige Kosten

Nicht zuwendungsfähig sind Einrichtungen für Fahrkartenerwerb und -entwertung.

### 17.4 Höhe der Förderung

<sup>1</sup>Bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten beträgt der Fördersatz grundsätzlich bis zu 50 % aus dem GVFG-Landesprogramm. <sup>2</sup>Bei besonderem staatlichen Interesse unter Berücksichtigung der Kriterien in Nr. 1 Satz 2 kann bei Schienenfahrzeugen im Einzelfall mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Staatsministeriums der Fördersatz abweichend von Satz 1 auf bis zu 80 % festgesetzt werden. <sup>3</sup>Für die Förderung von Omnibussen werden vom für Verkehr zuständigen Staatsministerium Festbeträge festgelegt.

## 18. Anmeldung der Investitionsvorhaben

### 18.1 Anmeldeformalitäten

<sup>1</sup>Zuwendungen werden nur auf schriftlichen oder elektronischen Antrag gewährt. <sup>2</sup>Der Antrag ist bis zum 1. Dezember eines jeden Jahres für das folgende Jahr an die Regierung zu richten, in deren Bereich das Verkehrsunternehmen seinen Betriebssitz hat. <sup>3</sup>Im Falle der Förderung zugunsten eines Unternehmens mit Sitz außerhalb Bayerns ist die Regierung zuständig, in deren Bereich der Verkehr überwiegend betrieben wird.

### 18.2 Bedarfsvoranmeldung durch den Aufgabenträger

<sup>1</sup>Ein ÖPNV-Aufgabenträger, der eine Ausschreibung im Sinne von § 8a Abs. 2 PBefG eingeleitet hat, kann zur Fristwahrung den Förderbedarf bei der Regierung anmelden. <sup>2</sup>Der spätere Betreiber hat innerhalb von zwei Wochen nach Zuschlagserteilung den vollständigen Förderantrag bei der zuständigen Regierung nachzureichen.

## 19. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen

### 19.1 Antragsunterlagen

Der Zuwendungsantrag muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- genaue Bezeichnung und Betriebssitz des Antragstellers,
- Erklärung zur Subventionserheblichkeit der Angaben ([Anlage 1](#)),
- Kosten für das anzuschaffende Fahrzeug (ohne Umsatzsteuer) mit Angabe des Fahrzeugtyps und Anzahl der Sitz- und Stehplätze,
- vorgesehene Finanzierung, aufgeteilt nach Eigenanteil und Zuwendungen, darüber hinaus ist anzugeben, ob der Antragsteller steuerrechtliche Vergünstigungen oder Zuwendungen von dritter Seite erhält,
- soweit sich das Vorhaben über mehrere Jahre erstreckt, Angaben über die in den folgenden Jahren voraussichtlich entstehenden zuwendungsfähigen Kosten,
- Nachweis über die Anhörung gemäß Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. E BayGVFG mit dem entsprechenden Ergebnis.

### 19.2 Zusätzliche Antragsunterlagen bei Linienomnibussen

- Erklärung des Antragstellers, dass der neu anzuschaffende Omnibus mindestens acht Jahre oder für eine Laufleistung von 500 000 km vom Antragsteller überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Bayern eingesetzt wird und dass er bereits an einer Verkehrskooperation mitwirkt oder sich verpflichtet, an einer im öffentlichen Verkehrsinteresse erforderlichen Kooperation teilzunehmen,
- im Falle einer Ersatzbeschaffung: Nachweise gemäß Nr. 16.3.4 (Tag der Erstzulassung und Laufleistung des zu ersetzenden Omnibusses sowie Bescheinigung über dessen Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für die letzten fünf Jahre im Betrieb des Antragstellers beziehungsweise Nachweis über den Verwendungszweck nach Nr. 2.2.1),
- im Falle der Beschaffung eines Omnibusses mit synthetischem Kraftstoff im Sinne des SaubFahrzeugBeschG: Erklärung und Nachweis des Antragstellers, dass der Omnibus während der Bindungsfrist ausschließlich mit einem alternativen Kraftstoff betrieben wird.

### 19.3 Zusätzliche Antragsunterlagen bei Schienenfahrzeugen

Eine Verpflichtungserklärung, das zu fördernde Schienenfahrzeug für die Dauer von 20 Jahren für Zwecke des ÖPNV überwiegend in Bayern einzusetzen.

### 19.4 Weitere Unterlagen

Die Regierung kann weitere Unterlagen anfordern, insbesondere

- zur Anzahl und Bezeichnung der gemäß § 42 PBefG betriebenen Linienverkehre, unterteilt nach Linien, die aufgrund eigener Genehmigung betrieben werden und solchen, die im Auftrag durchgeführt werden,
- bei Auftragsunternehmen: Angabe des Genehmigungsinhabers und Vorlage des Vertrags zwischen Konzessionsinhaber und Auftragnehmer,
- zur Anzahl der überwiegend im Linienverkehr gemäß § 42 PBefG eingesetzten Omnibusse, Nachweis über die im Orts-/Überlandlinienverkehr gemäß § 42 PBefG erbrachten Verkehrsleistungen,
- über die Auswirkungen des Vorhabens auf die wirtschaftliche Lage des Trägers des Vorhabens sowie über dessen wirtschaftliche Verhältnisse,
- Nahverkehrspläne oder gleichwertige Pläne, soweit sie der Regierung noch nicht vorliegen,
- Ausschreibungsunterlagen mit Entscheidungsbegründung.

## 19.5 Prüfung des Antrags

<sup>1</sup>Die Regierung prüft alle Anträge auf Vollständigkeit, Richtigkeit und Förderwürdigkeit. <sup>2</sup>Sie teilt dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium den ermittelten Bedarf bis zum 15. Januar eines jeden Jahres für das laufende Jahr mit. <sup>3</sup>Auf dieser Grundlage erstellt das für Verkehr zuständige Staatsministerium einen Plan zur Verteilung der Fördermittel.

## 20. Zuwendungsbescheid

20.1 Nach Zuweisung der Haushaltsmittel erteilt die Regierung den Zuwendungsbescheid.

20.2 <sup>1</sup>Die Allgemeinen Nebenbestimmungen gemäß VV Nr. 5.1 zu Art. 44 BayHO sind zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids zu machen und diesem beizufügen. <sup>2</sup>In Zuwendungsbescheiden an Unternehmen des privaten Omnibusgewerbes ist festzulegen, dass an die Stelle der Nr. 3 ANBest-P bei Vergaben unterhalb des Schwellenwertes gemäß § 106 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen die Verpflichtung tritt, vor der Vergabe von Aufträgen zur Erfüllung des Zuwendungszwecks im Wert von mehr als 25 000 Euro regelmäßig mindestens drei Vergleichsangebote einzuholen und zu dokumentieren; dabei sollen zur Angebotsabgabe auch kleine und mittlere Unternehmen aufgefordert werden.

20.3 <sup>1</sup>Der Zuwendungsempfänger ist im Zuwendungsbescheid zu Folgendem zu verpflichten:

- Bei der Förderung von Hochbodenbussen ist der einzubauende Hublift funktionsfähig zu erhalten.
- Hublifte und Rampen sind bei der Beförderung einzusetzen.
- Die Zuwendung ist im Rahmen von Tariferhöhungsanträgen kostenmindernd zu berücksichtigen.
- Bereitstellung der Daten gemäß § 3a PBefG sowie der Mobilitätsdatenverordnung an die Mobilitätsplattform des Freistaates Bayern.

<sup>2</sup>Darüber hinaus soll der Zuwendungsempfänger bei Projekten der Busförderung im Zuwendungsbescheid dazu verpflichtet werden, landes- oder bundesweite Tarifangebote wie das Deutschlandticket anzuerkennen, wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung durch den Bund und/oder das Land besteht, sowie an Erweiterungs- und Neugründungsvorhaben von leistungsfähigen Verkehrs- und Tarifverbänden aus Bus und Bahn mitzuwirken, sofern der Freistaat diese unterstützt.

20.4 In den Zuwendungsbescheid können zusätzliche Auflagen aufgenommen werden, die geeignet sind, die öffentliche Verkehrsbedienung zu verbessern, oder die dem Hinweis auf die Förderung durch den Freistaat Bayern dienen.

20.5 Der Zuwendungsempfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Auszahlung der Mittel bis zum 30. November eines jeden Jahres bei der zuständigen Regierung zu beantragen ist.

20.6 Soweit sich die Förderung über mehrere Jahre erstreckt,

- sind Zuwendungen für die auf den ersten Zuwendungszeitraum folgenden Haushaltsjahre nach Muster 1b zu Art. 44 BayHO jeweils bis zum 1. Dezember des Vorjahres bei der zuständigen Regierung zu beantragen,
- ist der Zuwendungsempfänger zu verpflichten, Zwischenverwendungsnachweise nach [Anlage 3](#) bis zum 1. März des folgenden Haushaltsjahres vorzulegen.

20.7 Zur Sicherung etwaiger Rückzahlungsansprüche können von dem Zuwendungsempfänger Sicherheitsleistungen verlangt werden, die auch in einer Bankbürgschaft bestehen können.

20.8 <sup>1</sup>Bei der Beschaffung von Omnibussen ist festzulegen, dass das Fahrzeug auf die Dauer von mindestens acht Jahren oder eine Laufleistung von 500 000 km überwiegend nach § 42 PBefG in Bayern einzusetzen ist und dies gegenüber der Regierung auf Verlangen jährlich nachzuweisen ist. <sup>2</sup>Überwiegend bedeutet für im Jahr 2024 geförderte Kraftomnibusse mindestens 70 %, ab dem Jahr 2025 mindestens 75 % der Laufleistung. <sup>3</sup>Bei der Beschaffung von Schienenfahrzeugen ist festzulegen, dass das Fahrzeug mindestens 20 Jahre für den Förderzweck in Bayern einzusetzen ist.

20.9 <sup>1</sup>Der Bewilligungszeitraum endet grundsätzlich mit Ablauf des Haushaltsjahres. <sup>2</sup>Ausnahmen können durch die Bewilligungsbehörden in begründeten Fällen (beispielsweise Lieferschwierigkeiten) zugelassen werden. <sup>3</sup>Die Regierung kann den Bescheid ganz oder teilweise widerrufen, falls die bewilligten Mittel im laufenden Haushaltsjahr nicht oder nicht vollständig zweckentsprechend verwendet werden können.

#### **21. Bewirtschaftung der Mittel**

<sup>1</sup>Das für Verkehr zuständige Staatsministerium weist der Regierung anhand der Bedarfsmeldungen die Mittel zur Bewirtschaftung zu. <sup>2</sup>Nach Ablauf des Haushaltsjahres leitet die Regierung dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und dem Bayerischen Obersten Rechnungshof eine Übersicht über die Mittelverwendung zu. <sup>3</sup>Dabei sind Rückflüsse mit Begründung in geeigneter Form darzustellen.

#### **22. Auszahlung der Mittel**

Die Auszahlung der bewilligten Mittel erfolgt nach Maßgabe der VV zu Art. 44 BayHO entsprechend den tatsächlich angefallenen zuwendungsfähigen Kosten.

#### **23. Nachweis der Verwendung**

<sup>1</sup>Der Vorhabenträger hat die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen nachzuweisen. <sup>2</sup>Hierzu ist der Regierung – sofern sich das Vorhaben über mehrere Haushaltsjahre erstreckt – ein Zwischennachweis und nach Beendigung der Maßnahme ein Verwendungsnachweis oder – sofern im Zuwendungsbescheid zugelassen – eine Verwendungsbestätigung vorzulegen sowie auf Anforderung ein entsprechender Einzelnachweis zu übersenden.

#### **24. Prüfung der Verwendung**

<sup>1</sup>Die Regierung prüft die Verwendung der Mittel. <sup>2</sup>Die Richtlinien zur Rückforderung von Zuwendungen bei schweren Vergabeverstößen sind zu beachten.

### **Teil 4 ÖPNV-Zuweisungen**

#### **25. Fördervoraussetzungen**

ÖPNV-Zuweisungen werden für Zwecke und zur Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs gewährt (Art. 27 BayÖPNVG).

#### **26. Art und Umfang der Förderung**

##### **26.1 Art der Förderung**

Die ÖPNV-Zuweisungen werden im Wege der Festbetragsfinanzierung gewährt.

##### **26.2 Zuwendungsfähige Kosten**

<sup>1</sup>Die Zuweisungen sind umfassend einsetzbar. <sup>2</sup>Mit den in Art. 27 BayÖPNVG genannten Zwecken vereinbar sind insbesondere auch Investitionen und Nahverkehrsplanungen, in geringem Umfang auch organisatorische Aufwendungen. <sup>3</sup>Nicht zuwendungsfähig sind Personalkosten des Aufgabenträgers beziehungsweise einer Gesellschaft mit Beteiligung des Aufgabenträgers.

##### **26.3 Höhe der Förderung**

**26.3.1** <sup>1</sup>Die Höhe der ÖPNV-Zuweisungen wird nach Maßgabe der Bewilligung im Haushalt festgesetzt. <sup>2</sup>Die Festsetzung der ÖPNV-Zuweisungen für den einzelnen Aufgabenträger erfolgt gemäß Art. 28 BayÖPNVG. <sup>3</sup>Bei der Verteilung wird neben den Kriterien in Nr. 1 Satz 2 auch berücksichtigt, ob und in welcher Qualität (erreichte Verkehrsverbesserung und Nutzen für die Allgemeinheit) Verkehrskooperationen vorhanden sind. <sup>4</sup>Die Ausweitung oder Neugründung von Verkehrskooperationen ist bei der Mittelverteilung angemessen zu berücksichtigen.

- 26.3.2 <sup>1</sup>Der Aufgabenträger muss sich angemessen, mindestens jedoch zu 33 ⅓ %, mit eigenen Mitteln beteiligen. <sup>2</sup>Werden ÖPNV-Zuweisungen ergänzend zu einer Infrastrukturförderung nach Teil 2 gewährt, ist sicherzustellen, dass beim Vorhabenträger ein Eigenanteil von mindestens 10 % der zuwendungsfähigen Kosten verbleibt.

## **27. Antrag auf Gewährung von Zuwendungen**

### **27.1 Antragsformalitäten**

<sup>1</sup>Zuwendungen werden auf schriftlichen oder elektronischen Antrag gewährt. <sup>2</sup>Der Antrag ist in der Regel bis zum 1. Dezember eines jeden Jahres für das folgende Jahr an die örtlich zuständige Regierung zu richten.

### **27.2 Antragsunterlagen**

Der Zuwendungsantrag muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- genaue Bezeichnung und Sitz des Antragstellers,
- Erklärung zur Subventionserheblichkeit der Angaben ([Anlage 1](#)),
- Anzahl der Nutzplatzkilometer im Jahr vor der Bewilligung,
- Angaben zu vorhandenen oder neu zu gründenden Verkehrskooperationen,
- Angabe der geplanten Maßnahmen mit den voraussichtlichen Kosten.

### **27.3 Prüfung des Antrags**

Die Regierung prüft alle Anträge auf Vollständigkeit, Richtigkeit und Förderwürdigkeit.

## **28. Zuwendungsbescheid**

28.1 Nach Zuweisung der Haushaltsmittel erteilt die Regierung den Zuwendungsbescheid.

28.2 Der Zuwendungsempfänger ist im Zuwendungsbescheid dazu zu verpflichten, die maßgeblichen Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-P beziehungsweise ANBest-K) anzuwenden.

28.3 In den Zuwendungsbescheid können zusätzliche Auflagen aufgenommen werden, die geeignet sind, die öffentliche Verkehrsbedienung zu verbessern.

28.4 Der Zuwendungsempfänger ist darauf hinzuweisen, dass die Auszahlung der Mittel bis zum 30. November eines jeden Jahres bei der zuständigen Regierung zu beantragen ist.

28.5 <sup>1</sup>Der Bewilligungszeitraum endet mit Ablauf des Haushaltsjahres. <sup>2</sup>Die Regierung kann den Bescheid ganz oder teilweise widerrufen, falls die bewilligten Mittel im laufenden Haushaltsjahr nicht oder nicht vollständig zweckentsprechend verwendet werden können.

## **29. Bewirtschaftung der Mittel**

<sup>1</sup>Das für Verkehr zuständige Staatsministerium weist den Regierungen die Mittel zur Bewirtschaftung zu. <sup>2</sup>Die Regierung leitet dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium und dem Bayerischen Obersten Rechnungshof bis zum 15. Januar des Folgejahres eine Übersicht über die Mittelverwendung im abgelaufenen Haushaltsjahr in elektronischer Form zu. <sup>3</sup>Dabei sind Rückflüsse mit Begründung in geeigneter Form darzustellen.

## **30. Auszahlung der Mittel**

Die Regierung veranlasst die Auszahlung der bewilligten Mittel entsprechend den zuwendungsfähigen Kosten beziehungsweise den bewilligten Kostenpauschalen.

## **31. Nachweis der Verwendung**

<sup>1</sup>Der Zuwendungsempfänger hat die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen nachzuweisen. <sup>2</sup>Hierzu ist der Regierung ein Verwendungsnachweis vorzulegen sowie auf Anforderung ein entsprechender Einzelnachweis zu übersenden.

**32. Prüfung der Verwendung**

<sup>1</sup>Die Regierung prüft die Verwendung der Mittel. <sup>2</sup>Die Richtlinien zur Rückforderung von Zuwendungen bei schweren Vergabeverstößen sind zu beachten.

**Teil 5  
Übergangs- und Schlussvorschriften****33. Vollzugshinweise**

<sup>1</sup>Das für Verkehr zuständige Staatsministerium kann – soweit die Komplementärförderung aus BayFAG-Mitteln betroffen ist, im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium – durch Vollzugshinweise insbesondere

- nähere Regelungen zu einzelnen Fördertatbeständen treffen,
- Fördersätze, Festbeträge und Kostenrichtwerte festsetzen und
- einheitliche elektronische Formulare für Anträge und Erklärungen festlegen.

<sup>2</sup>Die maßgeblichen Vollzugshinweise werden auf der Internetseite des für Verkehr zuständigen Staatsministeriums veröffentlicht.

**34. Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsvorschrift**

34.1 Diese Bekanntmachung tritt am 1. Januar 2024 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2027 außer Kraft.

34.2 Die Gemeinsame Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr und der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat über die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) vom 6. Dezember 2017 (AllMBl. S. 538), die zuletzt durch die Bekanntmachung vom 1. Dezember 2022 geändert worden ist, bleibt auf Vorhaben anwendbar, für die vor dem 1. Januar 2024 ein prüffähiger Antrag oder die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn beziehungsweise zur vorzeitigen Beschaffung vorliegt.

Bayerisches Staatsministerium  
für Wohnen, Bau und Verkehr

Dr. Thomas Gruber  
Ministerialdirektor

Bayerisches Staatsministerium  
der Finanzen und für Heimat

Harald Hübner  
Ministerialdirektor

**Anlage 1**  
(zu Nrn. 8.2.1.1, 19.1 und 27.2 RZÖPNV)

**Finanzhilfen für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)**

<b>Erklärung zur Subventionserheblichkeit der Angaben</b>	
zum Antrag des/der	
vom	
<p>Mir/uns ist bekannt, dass die Angaben im Zuwendungsantrag und in den dazu eingereichten Unterlagen, zu denen insbesondere die Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• über den Antragsteller und den Zuwendungsempfänger,</li> <li>• zum Subventionszweck und zum Vorhaben,</li> <li>• zu Kosten und Finanzierung des Projekts, insbesondere auch zu anderen Finanzierungshilfen sowie zu Zuwendungen Dritter,</li> <li>• in dem Antrag beizufügenden Unterlagen wie Bilanzen, Gewinn- und Verlustrechnungen, Haushalts- oder Wirtschaftsplänen, Überleitungsrechnungen,</li> <li>• zur Verwendung der Zuwendung,</li> <li>• zur Art und Weise der Verwendung der aus der Zuwendung beschafften Gegenstände,</li> <li>• zum Beginn des Vorhabens,</li> <li>• in den Mittelabrufen (also insbesondere, dass die Zuwendung ausschließlich zur Erfüllung des im Bewilligungsbescheids näher bezeichneten Zweckes verwendet und nicht zuwendungsfähige Beträge, Rückforderungen und Rückzahlungen abgesetzt wurden),</li> <li>• in den Mitteilungen oder Sachberichten über den Projektstand,</li> <li>• zu den Mitteilungs- und Nachweispflichten nach den Nrn. 5 und 6 der dem Zuwendungsbescheid beigelegten Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P/ANBest-K),</li> </ul> <p>zählen, für die Gewährung bzw. Rückforderung der Zuwendung von Bedeutung und somit subventionserheblich im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) sind. Auf die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (SubvG) in Verbindung mit Art. 1 des Bayerischen Strafrechtsausführungsgesetzes (BayStrAG) wurde ich/wurden wir hingewiesen.</p> <p>Ich versichere/Wir versichern, dass mir/uns die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB bekannt ist.</p> <p>Mir/Uns ist ferner bekannt, dass ich/wir unverzüglich alle Tatsachen mitteilen muss/müssen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Subventionen entgegenstehen (§ 3 SubvG in Verbindung mit Art. 1 BayStrAG), dass vorsätzliche oder leichtfertig falsche oder unvollständige Angaben sowie das vorsätzliche oder leichtfertige Unterlassen einer Mitteilung über Änderungen in den Angaben des Antrages die Strafverfolgung wegen Subventionsbetruges (§ 264 StGB) und darüber hinaus noch die Rückforderung der Zuwendung zur Folge haben können.</p> <p>Mir/Uns ist auch bekannt, dass subventionserhebliche Tatsachen auch solche sind, die durch Scheingeschäfte oder Scheinhandlungen verdeckt werden, sowie Rechtsgeschäfte oder Handlungen unter Missbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der beantragten Zuwendung (§ 4 SubvG in Verbindung mit Art. 1 BayStrAG). Für die Beurteilung ist der tatsächlich gewollte Sachverhalt maßgeblich.</p> <p>Die Richtigkeit und Vollständigkeit der im Antrag und in den Anlagen gemachten Angaben wird bestätigt:</p>	
(Datum, Unterschrift)	

**Anlage 2**  
(zu Nr. 8.2.1.7 RZÖPNV)

**Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten**

Anlage zum Antrag vom .....

Vorhaben: .....

.....

Gesamtkosten: ..... €

		<i>Prüfspalte</i>
1. Grunderwerbskosten lt. Kostenvoranschlag	..... €	
Hiervon sind abzusetzen: <sup>1</sup>		
1.1 die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter (nach Kreuzungsrecht, BauGB usw.)	..... €	
1.2 der Wert der Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht zuwendungsfähig sind	..... €	
1.3 sonstige nicht zuwendungsfähige Grunderwerbskosten	<u>..... €</u>	
insgesamt abzusetzen	<u>..... €</u>	
Zuwendungsfähige Grunderwerbskosten	..... €	
2. Baukosten lt. Kostenvoranschlag	..... €	
Hiervon sind abzusetzen: <sup>1</sup>		
2.1 die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter (nach Kreuzungsrecht, BauGB usw.)	..... €	
2.2 Wert anfallender Stoffe oder Erlöse aus ihrer Veräußerung sowie sonstige Vorteile	..... €	
2.3 Verwaltungskosten, insbesondere Kosten für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	..... €	
2.4 sonstige nicht zuwendungsfähige Baukosten, insbesondere Finanzierungskosten	..... €	
2.5 Umsatzsteuerbeträge, die nach § 15 UStG als Vorsteuer abzusetzen sind	<u>..... €</u>	
insgesamt abzusetzen	<u>..... €</u>	
Zuwendungsfähige Baukosten	..... €	
3. Zuwendungsfähige Kosten	<u>..... €</u>	

<sup>1</sup> Aufschlüsselung jeweils gemäß besonderer Anlage

**Anlage 3**  
(zu Nrn. 9.3.10.1 und 20.6 RZÖPNV)

**Zwischennachweis**

Zuwendungsempfänger: \_\_\_\_\_

Vorhaben (Bezeichnung und Programmnummer): \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Kurzgefasster sachlicher Bericht über den im Berichtszeitraum erzielten Erfolg (Fortschritt):

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Finanzielle Übersicht zum 31.12.20.... (in €)

	vorgesehen insgesamt	hiervon von Baubeginn bis 31.12.20....	hiervon vom 1.1.20.... bis 31.12.20....
A. 1. Gesamtkosten des Vorhabens	_____	_____	_____
2. davon zuwendungsfähig	_____	_____	_____
B. Deckung der Gesamtkosten			
1. Eigenanteil und Beiträge Dritter	_____	_____	_____
2. Zuwendungen GVFG-Bundesprogramm	_____	_____	_____
3. Zuwendungen GVFG-Landesprogramm	_____	_____	_____
4. Zuwendungen Art. 13c Abs. 2 BayFAG	_____	_____	_____
5. Darlehen	_____	_____	_____
6. Kapitaldienstbetrag	_____	_____	_____
Summe B 1 – B 6:	_____	_____	_____

Bescheinigung des Zuwendungsempfängers:

Die Einnahmen und Ausgaben stimmen mit der Baurechnung überein und sind in der angegebenen Höhe im Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben angefallen. Alle nach den RZÖPNV und dem Zuwendungsbescheid nicht zuwendungsfähigen Kosten sind ausgeschieden. Die Nebenbestimmungen und die besonderen Be-  
willigungsbedingungen wurden beachtet.

\_\_\_\_\_  
(Ort) (Datum)

\_\_\_\_\_  
(Unterschrift)

**Anlage 4**  
(zu Nr. 13 RZÖPNV)

**Übersicht über die Ausgaben**

Zuwendungsempfänger: .....

Vorhaben (Bezeichnung und Programmnummer): .....

Ifd. Nr.	Beleg-Nr.	Tag der Zahlung	Empfänger	Grund der Zahlung	Betrag €	zuwendungsfähig €	nicht zuwendungsfähig €	Nr. des Fin.plans

**Anlage 5**  
(zu Nrn. 5.6 und 9.3.6 RZÖPNV)

**Merkblatt zur Förderung von Betriebsleitsystemen (RBL/ITCS)**  
**von 06.2020**

Ergänzend zu den Regelungen in der RZÖPNV und unbeschadet der sonstigen Fördervoraussetzungen ist Folgendes zu beachten:

1. Fördervoraussetzungen

1.1 Schwachstellenanalyse

Ziel ist ein möglichst attraktiver ÖPNV. Das Liniennetz ist auf wesentliche Schwachstellen im Betriebsablauf zu untersuchen. Der Schwerpunkt der Untersuchung ist auf die Beurteilungskriterien „Fahr-/Reisezeit<sup>1</sup>, Verspätungen, Voreilungen und Anschlusssicherung, Staubrechnung, Leistungsreserve, Störfallmanagement und Fahrgastinformation“ auszurichten. Dabei ist nach folgender Methodik vorzugehen:

- Begründete Benennung von Problemen und verkehrlichen Zielen (qualitativ)
- Abstimmung der Methodik zur Messung oder sonstigen quantitativen Bestimmung der Probleme
- Durchführung der Messungen oder sonstigen Erhebungsverfahren
- Auswertung der Messungen oder sonstigen Erhebungsverfahren und Darstellung der Ergebnisse
- Definition messbarer Ziele, welche durch die Maßnahme erreicht werden sollen
- Angabe der Methodik zur Messung der Zielerreichung nach Abschluss der Maßnahme; sofern Änderungen gegenüber der Methodik zur Schwachstellenanalyse erforderlich sind, Begründung der Änderung

Mit den aus der Schwachstellenanalyse abgeleiteten Maßnahmen werden folgende Ziele verfolgt:

- a) Optimierung des Betriebsablaufs (Erhöhung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit)
- b) Beschleunigung des ÖPNV (Fahrzeit-/Reisezeiteinsparung<sup>2</sup>, Harmonisierung des Fahrverlaufs, Vorrang in den Innenstädten (Art. 3 BayÖPNVG)
- c) Anschlusssicherung

---

<sup>1</sup> Reisezeit: reine Fahrzeit der einfachen Strecke (theoretische Fahrzeit = 75 – 80 %), Ein- und Aussteigezeiten an den Haltestellen und Verlustzeiten bei der Ausfahrt, unproduktive Standzeiten an den LSA und Störungsschwerpunkte auf der Strecke. Die ideale Reisezeit besteht aus der theoretischen Fahrzeit und der durchschnittlichen Fahrgastwechselzeit (= 100 %).

<sup>2</sup> Summe der Teilindikatoren „unproduktive Standzeit an LSA“ und „Saldierung der Zeiten an Störungsschwerpunkten“ hat aufgrund des Ergebnisses der Schwachstellenanalyse als unnötige Verlustzeit im Verhältnis zur tatsächlichen Ist-Reisezeit einen nicht unwesentlichen Anteil (in Städten, in denen der Straßenbahnverkehr Grundlage der Nahverkehrsbedienungs ist: > 10 % bei Straßenbahn und > 15 % beim Bus; sonst: > 10 % beim Bus). Die durchschnittliche Istfahrzeit vor Durchführung der Beschleunigungsmaßnahme ist anzugeben.

- d) Steigerung der Sicherheit (zum Beispiel schneller/automatischer Notruf)
- e) Störfallmanagement (möglichst kurzer Zeitraum bis zur Rückführung des Betriebs in den Normalzustand bei „typischen“ Störfällen)
- f) Verbesserung der Fahrgastinformation
- g) gegebenenfalls bessere Verteilung der Auslastung in Spitzenzeiten

Die Schwachstellenanalyse soll zum Zeitpunkt der Antragstellung in der Regel nicht älter als ein Jahr sein.

## 1.2 Konzept

Bei Antragstellung muss ein umfassendes, in sich geschlossenes und mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) abgestimmtes und dokumentiertes Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV vorliegen. Eine Realisierung in mehreren Phasen ist möglich.

## 1.3 Dringendes verkehrliches Erfordernis

Ein RBL/ITCS ist in aller Regel dann verkehrlich dringend erforderlich, wenn mindestens 90 Fahrzeuge angeschlossen sind. Diese Mindestanzahl kann auch durch eine Kooperation mehrerer Verkehrsunternehmen beziehungsweise die Anbindung sogenannter Mandanten erreicht werden.

Soweit weniger Fahrzeuge angeschlossen werden, ist im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Vergleichsangebote von Herstellern und Systembetreibern) nachzuweisen, dass die angestrebte Verkehrsqualität nach Nr. 1.1 nicht anderweitig und kostengünstiger erreicht werden kann. Bei Realisierung kleinerer RBL/ITCS ist eine Förderung in verringertem Umfang unter Berücksichtigung der geringeren Wirtschaftlichkeit kleinerer Systeme möglich.

## 1.4 Mindestanforderungen an das System

RBL/ITCS sollen mindestens über die Basisfunktionen

- Standorterfassung mit GPS-Überwachung
- Soll-Ist-Vergleich des Fahrplanes
- Erzeugung von Prognosen
- Anschlusssicherung<sup>3</sup>
- Fahrgastinformation<sup>4</sup>
- Übertragung kodierter Meldungen und Anweisungen
- Testsystem (unabhängig vom Live-Betrieb)

<sup>3</sup> Bereitstellung und Austausch aller erforderlichen Daten für technische Anschlusssicherung und entsprechende Fahrgastinformation (Haltestellen, Fahrzeuge, elektronische Fahrgastinformationssysteme)

<sup>4</sup> Bereitstellung aller erforderlichen Daten für DFI an Haltestellen und in Fahrzeugen (optisch und akustisch) sowie für elektronische Fahrgastinformationssysteme wie DEFAS Bayern für Webservices, Apps, et cetera

verfügen.

Darüber hinaus gehende Funktionen (zum Beispiel LSA-Beeinflussung, Funkverkehr) bleiben der Einzelfallbeurteilung überlassen.

Eine funktionale Durchgängigkeit mit gleichartigen benachbarten Systemen, die in einem verkehrlichen Zusammenhang stehen, ist insbesondere hinsichtlich Anschlussicherung und Fahrgastinformation sicherzustellen. Der Vorhabensträger muss zusichern, dass er das RBL/ITCS grundsätzlich auch für Dritte diskriminierungsfrei<sup>5</sup> zugänglich macht.

Für den Austausch der Daten (RBL/ITCS und Fahrgastinformation) sind die einschlägigen VDV-Standardschnittstellen zu verwenden (insbes. VDV 452, VDV 453 und VDV 454). Die Anwendung anderer Standards oder sonstiger Formate ist mit der BEG abzustimmen.

Der Antragsteller hat die Verwendung offener Schnittstellen, den Datenaustausch auf Echtzeitbasis mit benachbarten und übergeordneten RBL-/ITCS- beziehungsweise Fahrgastinformationssystemen einschließlich Vernetzungsmöglichkeit und Datenaustausch mit weiterführenden Nahverkehrsmitteln, zum Beispiel hinsichtlich der unternehmensübergreifenden Anschlussicherung, plausibel darzulegen.

## 2. Zuwendungsfähigkeit der RBL-/ITCS-Systeme

RBL-/ITCS-Systeme lassen sich grundsätzlich in sechs Bereiche unterteilen:

- zentrale Einrichtungen
- ortsfeste Sende- und Empfangsanlagen
- Fahrzeugausrüstung
- Streckenausrüstung
- Haltestellenausrüstung
- Software / Lizenzen für RBL/ITCS und DFI

### 2.1 Hiervon sind zuwendungsfähig nach Art. 2 Nr. 3 BayGVFG und Art. 13c Abs. 2 BayFAG:

#### 2.1.1 Zentrale Einrichtungen<sup>6</sup>

- Betriebsführungsrechner (Leitrechner)<sup>7</sup>
- Mobil- und Betriebsfunk<sup>8</sup>

<sup>5</sup> in technischer Hinsicht: Verwendung von Standardlösungen/-schnittstellen; stationäre Fahrgastinformationsanlagen müssen unternehmensunabhängig alle Kurse an der betreffenden Haltestelle anzeigen können  
in organisatorischer Hinsicht: Unternehmerische Unabhängigkeit ist durch entsprechende vertragliche Regelungen sicherzustellen

<sup>6</sup> Können je nach Konzeption des RBL-Systems bei unterschiedlichen Unternehmen installiert sein; Maßnahmen für eine branchenübliche Verfügbarkeit und Ausfallsicherung.

<sup>7</sup> mit den technisch notwendigen Anlagenteilen, Drucker, externer Datenspeicher; bei Leasing und Cloud-Lösungen werden höchstens die Kosten für die einmalige Anschaffung eines vergleichbaren Systems ohne Finanzierungs- und Wartungskosten gefördert.

<sup>8</sup> Für Sprech- und Datenfunk

- Leitstellenausstattung (Arbeitsplätze für Disponenten sowie Arbeitsplatz für Datenpflege, Qualitätsüberwachung und Systemtests)<sup>9</sup>
- mobile (gegebenenfalls ortsfeste) Prüf- und Messeinrichtungen
- notwendige bauliche Maßnahmen<sup>10</sup> (mit entsprechender Begründung)
- Arbeitsplätze in Verkehrsunternehmen, die sich als Mandanten einem RBL-System anschließen

#### 2.1.2 Sende- und Empfangsanlagen<sup>11</sup>

- Datenverteilmodul
- Datenübertragung auf Fahrzeuge zum Beispiel über WLAN

#### 2.1.3 Fahrzeugausrüstung

- Bordrechner mit Baugruppenträger (Hard- und Software)
- Mobil- oder Betriebsfunk
- Fahrzeugortung
- Antennensystem
- Verkabelung
- Anlage für akustische Fahrgastinformation
- Anlage für optische Fahrgastinformation (inklusive Anzeiger)

#### 2.1.4 Streckenausstattung

- Ortsbaken/Induktionsschleifen
- Weichensteuerungsanlagen
- LSA-Steuerungsanlagen für ÖPNV-Priorisierung

#### 2.1.5 Haltestellenausstattung<sup>12</sup>

- Fahrgastinformationseinrichtungen (optisch und akustisch)<sup>13</sup>
- Videokameras
- Verkabelung/Funkverbindung zur Leitstelle

#### 2.1.6 Software / Lizenzen für RBL/ITCS und DFI

### 2.2 Nicht zuwendungsfähige Kosten vergleiche RZÖPNV

---

<sup>9</sup> Arbeitsplatzrechner, Monitor, Bedienungstastatur, Bildschirm zur Videoüberwachung zentraler Haltestellen, Drucker, Plotter, Testarbeitsplatz

<sup>10</sup> Leitstelle, Rechnerraum, Batterie- und Technikraum

<sup>11</sup> einschließlich Kabelverbindungen zwischen den ortsfesten Funkanlagen und den zentralen Einrichtungen bei entsprechender Begründung

<sup>12</sup> Haltestellen des SPNV, von S-, U-Bahnen und Stadtbahnen sowie Umsteigehaltestellen gelten als verkehrswichtig (= Vollausrüstung); bei den übrigen Haltestellen Ausstattung nach entsprechender Begründung

<sup>13</sup> Anzeiger-/Ansagensystem (mit Vorlesefunktion), DFI-Server, Schnittstellen zum RBL/ITCS

3. Auflagen neben der RZÖPNV
  - 3.1 Bei Kooperationen mehrerer Verkehrsunternehmen sind mit dem Verwendungsnachweis entsprechende Vereinbarungen vorzulegen. Bei Mandantenverhältnissen ist mit dem Verwendungsnachweis ein entsprechender Mandantenvertrag inklusive der Konditionen für eine Nutzung durch Dritte vorzulegen.
  - 3.2 Das RBL/ITCS sowie Fahrgastinformationsanlagen sind unter Verwendung offener Schnittstellen grundsätzlich auch für Dritte diskriminierungsfrei zugänglich zu machen.
  - 3.3 Die funktionale Durchgängigkeit mit gleichartigen, benachbarten Systemen, die in einem verkehrlichen Zusammenhang stehen, ist insbesondere hinsichtlich Anschlusssicherung und Fahrgastinformation sicherzustellen.
  - 3.4 Für den Austausch der Daten (RBL/ITCS und Fahrgastinformation) sind die einschlägigen VDV-Standardschnittstellen zu verwenden (insbesondere VDV 452, VDV 453 und VDV 454).
  - 3.5 Mit RBL-/ITCS-Systemen gewonnene statische und dynamische Fahrplandaten sind dem Zuwendungsgeber beziehungsweise einem Beauftragten des Zuwendungsgebers (insbesondere für DEFAS Bayern) nach entsprechender vertraglicher Vereinbarung (Datenüberlassungsvertrag) zum Aufbau und zur Pflege eines umfassenden Datenpools, ohne Zeitverzug und in definierten Datenformaten (Technischer Anhang) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.
  - 3.6 Im Rahmen der Beschaffung der Bordrechner ist sicherzustellen, dass diese über entsprechende offene Schnittstellen verfügen, die einen Anschluss an verschiedene ITCS-/RBL-Systeme ermöglichen.
  - 3.7 Die Standorte der DFI-Anzeiger sind mit den Straßenbaulastträgern abzustimmen. Bei Aufstellung auf fremdem Grund wird ein Gestattungsvertrag erforderlich.
  - 3.8 Weitere standardisierte Auflagen im Rahmen der Förderung von RBL/ITCS sowie DFI an Haltestellen und in Fahrzeugen befinden sich in der Anlage.
4. Nachweis des Förderzwecks

Die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenziele ist vom Vorhabensträger im Rahmen des Verwendungsnachweises anhand nachvollziehbarer Unterlagen nachzuweisen. Die Funktionsfähigkeit ist durch die BEG zu bestätigen.

## Abkürzungsverzeichnis

RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
ITCS	Intermodal Transportation Control System
RZÖPNV	ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
LSA	Lichtsignalanlage
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft
GPS	Global Positioning System
DEFAS Bayern	Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs- System Bayern
DFI	Dynamisches Fahrgastinformationssystem
WWW	World Wide Web
WAP	Wireless Access Point
DÜV	Datenüberlassungsvertrag
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

**Anlage zum Merkblatt zur Förderung von Betriebsleitsystemen (RBL/ITCS):****Standardisierte Auflagen zur Förderung von RBL/ITCS und DFI nach RZÖPNV****1) RBL/ITCS**

- Alle Soll- und Echtzeitdaten beziehungsweise in diesem Zusammenhang stehende Daten (zum Beispiel Metadaten, Georeferenzen von Linienwegen und Haltestellen, Störungsmeldungen) sind DEFAS Bayern zur Verfügung zu stellen.
- Vor der Aufnahme von produktiven Datenlieferungen an DEFAS Bayern ist ein unentgeltlicher Datenüberlassungsvertrag (DÜV) zwischen der BEG und dem Datenlieferanten (Betreiber des ITCS/RBL) abzuschließen. Bestandteil des DÜV ist der Technische Anhang, der das Anschlussprozedere, die zu liefernden Daten und die technischen Anforderungen im Detail beschreibt.
- Die Rechte und Pflichten, die sich durch die Datenüberlassung für die BEG und den Datenlieferanten ergeben, sind ebenfalls im DÜV beschrieben, insbesondere auch die Datennutzungsrechte.
- Tarifdaten werden ebenfalls in einem, mit dem technischen Betreiber von DEFAS Bayern abgestimmten Format zur Verfügung gestellt.
- An DEFAS Bayern gelieferten Daten müssen zunächst auf einem Testsystem auf deren Qualität überprüft werden. Im Fokus stehen dabei die Funktion der verschiedenen Geschäftsvorfälle sowie die inhaltliche Konsistenz und Plausibilität der gelieferten Daten. Im Falle einer geeigneten Qualität der Daten erfolgt der Umzug auf das DEFAS-System und anschließend eine Reihe von stichprobenartigen Tests über einen gewissen Probezeitraum. Die Funktionsfähigkeit des ITCS/RBL ist aus Sicht der BEG erreicht, wenn über einen längeren Zeitraum keine strukturellen Fehler in der Fahrgastinformation auftreten. Erst dann erfolgt die Freigabe für das Live-System (durch die BEG).
- Neue Funktionen, Mandanten et cetera sollen unabhängig vom Live-Betrieb getestet werden können. Der Datenlieferant ist für die Qualität der DEFAS Bayern zur Verfügung gestellten Daten verantwortlich und bei festgestellten Mängeln ist er aufgerufen, rechtzeitig Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität einzuleiten.
- Bezüglich der Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge unterstützt der ITCS-/RBL-Betreiber den technischen Betreiber von DEFAS Bayern bei der Erfassung der Fahrzeugtypen. Ziel ist es, in Echtzeit über die eingesetzten Fahrzeuge zu informieren insbesondere, wenn diese nicht vollständig barrierefrei sind. Insofern möglich unterstützt der ITCS-/RBL-Betreiber die BEG zusätzlich bei der Integration von Echtzeit-Infrastrukturdaten (zum Beispiel Betriebsfähigkeit von Aufzügen sowie Rolltreppen) sowie bei der laufenden Pflege der statischen Merkmale zur Barrierefreiheit und Ausstattung der von ihm (und seinen Mandanten) bedienten Haltestellen.

**2) DFI an Haltestellen**

- Alle Soll- und Echtzeitdaten beziehungsweise in diesem Zusammenhang stehende Daten (zum Beispiel Metadaten, Störungsmeldungen) sind DEFAS Bayern zur Verfügung zu stellen.

- Die Anzeiger müssen heute und auch in Zukunft allen an der Haltestelle abfahrenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen (das heißt einem Verkehrsunternehmen darf die Darstellung auf den Anzeigern nicht verwehrt werden beziehungsweise es darf dabei nicht schlechter gestellt werden als andere Unternehmen (Diskriminierungsfreiheit)).
- Die Datenversorgung der DFI-Anzeiger erfolgt je nach technischer Ausstattung der DFI-Anlage entweder über die VDV 453 DFI- oder eine XML-Schnittstelle von DEFAS Bayern. Vor Aufnahme der produktiven Datenversorgung aus DEFAS Bayern ist derzeit entweder ein unentgeltlicher Datenabgabevertrag (bei Nutzung der VDV 453 DFI-Schnittstelle) oder ein unentgeltlicher Portalvertrag (bei Nutzung der XML-Schnittstelle) zwischen der BEG und dem Betreiber der Anzeiger abzuschließen. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Betreiber gleichzeitig Datenlieferant ist und bereits einen DÜV mit der BEG abgeschlossen hat.
- Die Angaben zu einer Abfahrt müssen mindestens aus Liniennummer, Ziel der Fahrt, Steignummer und Abfahrzeit bestehen (Steigangaben können auf Anzeigern entfallen, die einem einzelnen Steig direkt zugeordnet sind beziehungsweise an Haltestellen, wo nur ein Steig vorhanden ist). Analoge Informationen müssen bei der Darstellung von Ankünften wiedergegeben werden. Sofern Echtzeitdaten verfügbar sind, sind alle Angaben auf Basis der tatsächlichen Betriebslage darzustellen.
- Die Anzeiger müssen auch textliche Hinweise (zum Beispiel zu Großstörungen, Baustellen, Fahrplanänderungen) darstellen können.
- Alle Anzeigen müssen blend- und spiegelrei sein sowie leuchtende beziehungsweise kontrastreiche und große Schriften aufweisen. Gegebenenfalls ist dies mit Behindertenvertretern abzustimmen.
- Fehlt eine Lautsprecheranlage, so müssen die Anzeiger auch die Belange von Menschen mit Sehbehinderung berücksichtigen und eine akustische Information des visuellen Inhaltes unterstützen (TextToSpeech).

### 3) DFI in Fahrzeugen

- Alle Soll- und Echtzeitdaten beziehungsweise in diesem Zusammenhang stehende Daten (zum Beispiel Metadaten, Störungsmeldungen) sind DEFAS Bayern zur Verfügung zu stellen.
- Die Datenversorgung der DFI-Anzeiger erfolgt über eine XML-Schnittstelle von DEFAS Bayern. Vor Aufnahme der produktiven Datenversorgung aus DEFAS Bayern ist derzeit ein unentgeltlicher Portalvertrag zwischen der BEG und dem Betreiber der Anzeiger abzuschließen. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Betreiber gleichzeitig Datenlieferant ist und bereits einen DÜV mit der BEG abgeschlossen hat.
- Die optische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen muss mindestens folgende Inhalte aufweisen:
  - Anzeige der Liniennummer, der Endhaltestelle und mindestens der nächsten drei Haltestellen sowie der Uhrzeit.
  - Vor Halten an Haltestellen: Anzeige des Namens der nächsten Haltestelle, der Ausstiegsseite (Ausstiegsseite nur falls flexibel) sowie der (gesicherten) Anschlüsse.
  - Zu allen angezeigten Haltestellen sind die geplanten Ankunfts- oder Abfahrtszeiten auf Basis der tatsächlichen Betriebslage (Echtzeit) darzustellen.

- Bei Störungen müssen die Fahrgäste mittels textlicher beziehungsweise redaktioneller Hinweise zu alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden, sofern diese Alternativen bestehen.
- Alle Anzeigen müssen blend- und spiefelfrei sein, sowie leuchtende beziehungsweise kontrastreiche und große Schriften aufweisen. Gegebenenfalls ist dies mit Behindertenvertretern abzustimmen.
- Außen an den Fahrzeugen sind mindestens die Liniennummern und die Endhaltestelle sowie wichtige Unterwegshalte (zum Beispiel Knotenpunkte) anzuzeigen.
- Die akustische Fahrgastinformation in den Fahrzeugen muss mindesten folgende Inhalte aufweisen:
  - Vor Halten an Haltestellen: Ansage des Namens der nächsten Haltestelle und der Ausstiegsseite (Ausstiegsseite nur falls flexibel).
  - Bei Verzögerung der geplanten Weiterfahrt beziehungsweise Stillstand zwischen Haltestellen erfolgt die umgehende Information der Fahrgäste. Innerhalb von maximal drei Minuten nach Eintritt der Störung erfolgt die Information der Fahrgäste über die Ursache, die voraussichtliche Dauer der Störung sowie über eventuelle Fahrtalternativen. Bei nicht absehbarer Dauer der Störung erfolgt die regelmäßige Versorgung der Fahrgäste mit aktuellen Informationen.
  - Allgemeine Hinweise zu den wichtigsten Umsteigemöglichkeiten an Haltestellen (zum Beispiel andere Bus-, U-Bahnlinien oder S-Bahn).
- Für die Fahrgastinformation gilt allgemein, dass:
  - automatische optische und akustische Hinweise bei Bedarf unterdrückt werden können.
  - auf besondere Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen eingegangen werden muss (zum Beispiel Spalt, Stufe beim Ausstieg).
  - die optischen und akustischen Informationen bedarfsgerecht auch in englischer Sprache erfolgen müssen (zum Beispiel vor Halten an Haltestellen, die stark von ausländischen Reisenden frequentiert werden sowie während großer Messen und Veranstaltungen).

Grundsätzlich erreichen DFI-Anlagen an Haltestellen (Nr. 2) und in Fahrzeugen (Nr. 3) aus Fahrgastsicht die beste Qualität, wenn sie die verkehrliche Situation vor Ort realistisch abbilden. Neben der technischen Funktionsfähigkeit kann dies vor allem durch eine solide Datengrundlage in DEFAS Bayern erzielt werden. Um die Versorgung der mit DFI auszurüstenden Haltestellen/Fahrzeuge mit vollständigen und korrekten Fahrplaninformationen von vornherein sicherzustellen, sind die betreffenden Betreiber der Anzeiger beziehungsweise die Verkehrsunternehmen/-verbände aufgerufen, die für die in Frage kommenden Haltestellen in DEFAS Bayern verfügbaren Daten regelmäßig zu prüfen und bei festgestellten Mängeln umgehend Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität einzuleiten.

Von einzelnen Anforderungen kann im begründeten Fällen abgewichen werden. Diese sind mit der BEG und dem StMB abzustimmen.

Anlage 6  
(zu Nr. 11 RZÖPNV)

**Vereinfachter Verwendungsnachweis**

Regierungsbezirk .....  
Haushaltsjahr 20....

Ild. Nr.	Zwendungsempfänger	Bezeichnung des Vorhabens a) Kennziffer b) Kurzbezeichnung	Gesamtkosten a) insgesamt b) 20....	Zwendungsfähige Kosten a) insgesamt b) 20....	Veranschlagte Zuwendung a) GVFG b) BayGVFG c) BayFAG	Istausgaben der einzelnen Jahre			Eigenanteil und Beiträge Dritter a) insgesamt b) 20.....	Bemerkungen a) zu erwartende Kostenüber- oder -unterschreitung b) Fälligkeit Verwendungsnachweis (VN) c) Eingang VN d) Az. u. Datum der VN-Prüfung
						GVFG/BayGVFG	BayFAG			
			€	€	€	Jahr 7	Jahr 8	€	€	
1	2	3	4	5	6	7a	8	9	10	

## **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.ii@jv.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.