

Richtlinie
zur VwV-LGVFG über die Förderung von zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB)
und Umsteigeanlagen (ZOB-Richtlinien)

1. Anwendungsbereich

Die Richtlinie soll die gleichmäßige Handhabung bei der Bearbeitung von Anträgen auf Förderung von zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) oder Umsteigeanlagen nach § 2 Nr. 4 LGVFG sicherstellen. Sie enthält keine Planungshinweise.

2. Zweckbestimmung

Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) dienen insbesondere der Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Umsteigeanlagen sind Anlagen, die zum Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf ein anderes Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) benötigt werden.

ZOB können durch Ergänzung von Anlagen mit weiteren Mobilitätsformen (z.B. Fahrradabstellanlagen) zu multimodalen Knoten erweitert werden. Für die Ausgestaltung solcher Anlagen wird auf den Besonderen Teil ÖPNV, Ziffer 1.4.3 VwV-LGVFG und die Richtlinie Zuwendungsfähige Kosten (Anlage 7a) verwiesen.

3. Bedarfsprüfung und Unterlagen

Für die Bedarfsprüfung sind mindestens folgende Unterlagen notwendig:

- Linienplan
- Fahrpläne der einzelnen Linien
- Busbelegungsplan.

Auf die Vereinbarkeit mit dem Nahverkehrsprogramm Baden-Württemberg und den auf dessen Grundlage erlassenen Programmen für regionale Teilräume ist zu achten. Dem Förderungsantrag soll eine Stellungnahme des für die Planung im ÖPNV zuständigen kommunalen Gremiums beiliegen. Außer-

Anlage 7 h

dem sind die Aufgabenträger hinsichtlich des vorgesehenen Standorts des ZOB oder der Umsteiganlage anzuhören.

Ergänzend zu den in Ziffer 3.3.2. des Besonderen Teils ÖPNV der VwV-LGVFG sind die nachfolgend genannten Unterlagen vorzulegen:

- für Baulichkeiten Entwurfspläne Maßstab 1:100,
- Begründung der Erforderlichkeit beabsichtigter Fußgängerüber- oder Unterführungen,
- für Baulichkeiten an Stelle der unter Ziffer 3.3.2 des Besonderen Teils ÖPNV VwV-LGVFG erforderlichen Kostennachweise, Kostenanschläge der verschiedenen Arbeitsgattungen mit Massenberechnungen auf der Grundlage der Planungsunterlagen.

4. Funktionsprüfung

ZOB und Umsteiganlagen sind auf Grund der räumlichen Bündelung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs nicht nur wichtig für Umsteiger, sondern regelmäßig auch attraktiv als Ein-/Ausstiegshaltestellen. Um diese Funktion gut wahrzunehmen, sind sie möglichst nah an Aufkommensschwerpunkte zu legen und so zu gestalten, dass sie aus allen Richtungen ihres Einzugsbereichs gut (umwegfrei, barrierefrei) mit dem nichtmotorisierten Verkehr erreichbar sind.

Für die Funktionsprüfung sind folgende Unterlagen vorzulegen:

- Lage des ZOB oder der Umsteiganlage im überörtlichen Straßennetz.
 - Anbindung an vorhandene Schienenverkehre.
 - Ausbildung und Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten.
 - Lage des ZOB im Siedlungsraum sowie Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr.
 - Zuordnung der Bahnsteige zu den Warteflächen.
- Bahnsteige: die Zahl der Bahnsteige ist nicht nach der Anzahl der Linien, sondern nach Belegung in der Spitzenstunde + 20 % für künftigen Bedarf und Fahrplanänderungen festzulegen. Nicht berücksichtigt wird dabei die Zahl der Bahnsteige nach Anzahl der Linien im Fernverkehr.

- Warteflächen: nach Belegung in der Spitzenstunde.

5. Abgrenzung des Bauvorhabens zu anderen Vorhaben

Die Kosten der Änderungen von Anlagen des Schienenverkehrs, von Straßen und von Ver- und Entsorgungsanlagen, die durch das Vorhaben bedingt sind, sind zuwendungsfähig. Auf die RL Wertausgleich (Anlage 7b) wird verwiesen. Die Änderungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Eine Förderung von Taxi-Standplätzen und Parkplätzen ist ausgeschlossen, es sei denn sie sind Teil eines multimodalen Knotens.

Ausgenommen hiervon sind:

- P+R-Anlagen und
- öffentliche Parkplätze, die durch das Vorhaben verlegt werden müssen und für deren Ersatz eine rechtliche Verpflichtung besteht.

Zentrale Omnibusbahnhöfe im Sinne dieser Richtlinie enthalten keine Anlagen zur Abwicklung des Fernbus-Linienverkehrs (nach § 42a PBefG) und des Gelegenheitsverkehrs (nach §§ 48 f. PBefG). Die für diese Verkehrsformen vorgesehenen Anlagen können in räumlicher Nähe zu einem Zentralen Omnibusbahnhof errichtet werden, sind jedoch nicht förderfähig nach LGVFG.

6. Bautechnische Prüfung

6.1. Zu prüfen sind insbesondere:

- Deckenaufbau.
- Fahrbahnbreiten und Radien.
- Die Beleuchtung ist nur zuwendungsfähig, soweit sie über die allgemeine Beleuchtungspflicht hinausgeht und für den reibungslosen Betrieb des ZOB oder der Umsteigeanlage erforderlich ist.
- An Haltestellen kann ein Witterungsschutz vorgesehen werden. Die Zuwendungsfähigkeit der Kosten für eine Gesamtüberdachung der Anlage ist im Einzelfall abzuwägen und zu bewerten.
- Auf Grund der Zweckbestimmung sind insbesondere die Kosten folgender weiterer Einrichtungen zuwendungsfähig, soweit sie barrierefrei errichtet werden:

Anlage 7 h

- Räume für Kundendienst,
- ortsfeste Anlagen für Fahrkartenerwerb und -entwertung,
- Toiletten,
- Warteräume,
- Aufenthaltsräume für Betriebspersonal.

6.2. Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere die Kosten für

- Kioske,
- Gaststätten.

Die Kostenaufteilung ist nach umbautem Raum vorzunehmen.

Die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten ergibt sich im Übrigen aus § 4 Abs. 3 LGVFG und aus den Richtlinien nach den Anlagen 7a bis 7e.

7. Sonstiges

Sofern die für den Bau des ZOB oder der Umsteigeanlage benötigten Grundstücksflächen nicht vom Bauträger erworben werden, muss die Nutzung als Omnibusbahnhof rechtlich gesichert werden. Hierzu ist eine Vereinbarung zwischen dem Bauträger und dem Eigentümer der Flächen abzuschließen, aus der hervorgehen muss, dass der Eigentümer der Flächen mit der vorgesehenen Nutzung des Grundstücks und der Widmung als öffentliche Verkehrsfläche einverstanden ist. Der Omnibusbahnhof ist uneingeschränkt für jede Art des Kfz-Verkehrs im Sinne der §§ 42 ff. PBefG und der Freistellungsverordnung vom 30. August 1962 zur Verfügung zu stellen.