

Richtlinie zur VwV-LGVFG über die Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen und verkehrstelematischen Maßnahmen (RL Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik)

1. Anwendungsbereich

Diese Richtlinie beschreibt und regelt die für eine Förderung aus Mitteln des LGVFG in Betracht kommenden baulich-technischen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung oder Verbesserung des Betriebsablaufs (Beschleunigungsmaßnahmen nach § 2 Nr. 5 des LGVFG) sowie Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des ÖPNV (verkehrstelematische Maßnahmen nach § 2 Nr. 5a des LGVFG). Sie nennt die Voraussetzungen der Förderung und gibt Hinweise zur Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten.

2. Rechtsgrundlage

Grundlage für die Gewährung von Zuwendungen nach dieser Richtlinie ist das LGVFG vom 20. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. November 2015 (GBl. vom 18. November 2015) und die VwV-LGVFG vom 9. März 2016 (GABl. vom 27. April 2016), soweit in dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist. Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Im Übrigen wird auf die VwV-LGVFG, Allgemeiner Teil, Ziffer 2 verwiesen.

3. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag) gewährt, vgl. VwV-LGVFG, Allgemeiner Teil Ziffer 5. Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten. Pauschalierte Förderhöchstbeträge bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme sind dieser Richtlinie zu entnehmen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen werden nur unter den Voraussetzungen des § 3 LGVFG gewährt. Im Übrigen sind die Ziffern 1.6 und 1.7. des Besonderen Teils ÖPNV der VwV-LGVFG zu beachten.

4.1. Beschleunigungsmaßnahmen

- 4.1.1. Zuwendungen zu baulich-technischen Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV setzen voraus, dass die Ursachen von Störungen im gesamten ÖPNV-Netz des betroffenen kommunalen bzw. regionalen Verkehrsgebiets ausführlich analysiert wurden und die erkannten Störungen nicht bereits durch organisatorische bzw. andere planerische Maßnahmen beseitigt werden können (z.B. Anpassung und Veränderung der Netzgestaltung, Anpassung der Fahrpläne, etc.). Entsprechende Untersuchungen sind vorzulegen.

Einzelmaßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV sind bzgl. ihrer Auswirkungen auf den Gesamtverkehrsablauf zu prüfen und zu quantifizieren. Sie sind Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets.

- 4.1.2. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Beschleunigung oder zur Verbesserung des Betriebsablaufs haben dem aktuellen Stand der Technik zu entsprechen. Entsprechende Nachweise sind vorzulegen.
- 4.1.3. Die geplanten Maßnahmen müssen Komponenten eines Gesamtsystems sein und allen Verkehrsunternehmen innerhalb eines Verkehrsgebiets eine vorteilhafte Nutzung des Systems ermöglichen.
- 4.1.4. Die geplanten Maßnahmen müssen mit städtebaulichen Belangen abgestimmt sein. Entsprechende Nachweise sind vorzulegen.
- 4.1.5. Vollsystemlösungen (ITCS/RBL-advanced) zur Steuerung, Optimierung und Überwachung der Verkehrs- und Betriebsabläufe im Linienbetrieb umfassen mindestens 100 Fahrzeuge. Die verkehrliche Notwendigkeit von Vollsystemen bei einer Fahrzeuganzahl von weniger als 100 Fahrzeugen ist umfassend zu begründen und ggf. anhand einer vereinfachten Nutzen-Kosten-

Anlage 7 i

Untersuchung nachzuweisen. Die Begründung ist dem Zuwendungsgeber vorzulegen.

Teilsysteme (ITCS/RBL-light) zur Steuerung, Optimierung und Überwachung der Verkehrs- und Betriebsabläufe im Linienbetrieb umfassen mindestens 30 Fahrzeuge.

- 4.1.6. Beschleunigungsmaßnahmen sind an die Bedürfnisse des Verkehrsgebiets unter Berücksichtigung der absehbaren Verkehrsentwicklung angemessen anzupassen.
- 4.1.7. Erforderliche Rechtsgenehmigungen sowie die Zustimmung der kommunalpolitischen Gremien sind vorzulegen.
- 4.1.8. Das erarbeitete Gesamtkonzept muss mit dem Zuwendungsgeber abgestimmt sein.

4.2. Telematische Maßnahmen

- 4.2.1. Die Maßnahme folgt einem mit allen Vorhabenbeteiligten abgestimmten Gesamtkonzept. Hierbei sind die Ziele und Bewertungskriterien der geplanten Beschleunigungs- und Optimierungsmaßnahmen (z.B. Beförderungszeiten, Fahrzeitverluste, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Qualitätsverbesserungen, Attraktivitätssteigerungen des ÖPNV) ausführlich darzulegen. Das Konzept ist dem Zuwendungsgeber vorzulegen.
- 4.2.2. Ein flächenhaft ausgestattetes E-Ticketing-Gesamtkonzept umfasst mindestens ein Verbundgebiet oder mindestens 200 Fahrzeuge. Es umfasst dabei flächendeckend alle Linien eines oder mehrerer Verbünde und erstreckt sich über alle Verkehrsarten. Der SPNV ist hierbei zu integrieren (z.B. über Kartenlesegeräte an Bahnhöfen), insbesondere ist der Zugang zum SPNV zu gewährleisten.

Das eingerichtete System muss an die VIP-BW (Verbundintegrationsplattform) bei der NVBW angeschlossen sein, sodass eine verbundübergreifende Nutzung von E-Ticketing ermöglicht wird.

E-Ticketingsysteme umfassen für Kunden mit Zeitkarten sowie für Gelegenheitsfahrer Ticketangebote in einem Verbundgebiet (z.B. Einzel-, Monats- und/oder Jahrestickets) und ermöglichen eine bargeldlose Bezahlungsfunktion.

- 4.2.3. Im Rahmen des Gesamtkonzeptes ist darzulegen, wie die Daten gepflegt werden. Es ist dabei sicherzustellen, dass im Falle von Störungen oder Planabweichungen aktuelle Informationen zur Verfügung gestellt werden.
- 4.2.4. Die unternehmens- und verbundübergreifende Nutzbarkeit und Zusammenarbeit der Systeme zur Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und Anschlussinformation muss gewährleistet sein (Interoperabilität).
- 4.2.5. Die erforderlichen Daten müssen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden. Der zentralen Datendrehscheibe der NVBW sind sämtliche Daten kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Vorschriften des Bundes- und des Landesdatenschutzgesetzes sind einzuhalten.
- 4.2.6. Nur DFI-Standard-Anzeiger im Zusammenhang mit der Einrichtung und Nachrüstung von Systemen zur Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und -information an verkehrswichtigen ÖPNV-Knotenpunkten mit hoher Umsteigerzahl sind zuwendungsfähig.

DFI-Light-Anzeiger sind nur an Bushaltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen oder Bushaltestellen, an denen der Umstieg in mindestens eine andere Linie des ÖPNV möglich ist, zuwendungsfähig.

Auf DFI Anzeigern müssen alle an der Haltestelle verkehrenden Linien diskriminierungsfrei angezeigt werden.

5. Zuwendungsfähige Maßnahmen

- 5.1. Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung und Verbesserung des Betriebsablaufs (bau-, verkehrs- und steuerungstechnische Maßnahmen)

Gefördert werden bauliche und steuerungstechnische Investitionsmaßnahmen zur Beschleunigung oder Verbesserung des Betriebsablaufs des ÖPNV, wenn sie den Betriebsablauf von öffentlichen Personennahverkehrssystemen

in Bezug auf Qualität (Pünktlichkeit (Fahrplantreue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Störungsbewältigung) sowie die Wirtschaftlichkeit dauerhaft verbessern. Diese Maßnahmen sind betrieblicher Art und berücksichtigen betriebswirtschaftliche Belange (z.B. Verkürzung der Fahrzeugumläufe). Sie haben Auswirkungen auf den Gesamtverkehrsablauf und sind Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets.

Solche Maßnahmen sind:

5.1.1. Einrichtungen und Nachrüstungen zur Steuerung, Optimierung und Überwachung der Verkehrs- und Betriebsabläufe im Linienbetrieb (z.B. „Intermodal Transport Control Systems ITCS“ bzw. „Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme RBL“). Entsprechend den verkehrlichen und betrieblichen Anforderungen sind folgende Systemlösungen förderfähig:

- Vollsysteme ITCS / RBL-advanced
- Teilsysteme ITCS / RBL-light

Die förderfähigen ITCS / RBL-Systeme umfassen folgende Komponenten:

- Fahrzeugausrüstungen (ausschließlich für Busfahrzeuge im Linienverkehr),
- Zentrale Einrichtungen (Hard- und Software, einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Systemschnittstellen).

5.1.2. Bauliche Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. separate Bussonderspuren, Busschleusen an Knotenpunkten, haltestellenbezogene Beschleunigungsmaßnahmen, besondere Beschleunigungsmaßnahmen für integrierte Bussysteme)). In Bezug auf Busschleusen ist grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Bewertung durch die Straßenverkehrsbehörde vorzulegen.

5.1.3. Signaltechnische Steuerungsmaßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung (z.B. Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, signaltechnische Maßnahmen zur koordinierten Signalfreischaltung bzw. dynamischen Straßenraumfreigabe, Zeitinseln, etc.)

Anlage 7 i

- 5.1.4. Haltestellenbezogene baulich-technische Maßnahmen zur Verbesserung der Lage, baulichen Gestaltung und Ausstattung, um die Erreichbarkeit der Fahrzeuge des ÖPNV zu verbessern.
- 5.1.5. Einrichtungen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI)
- 5.2. Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der ÖPNV-Nutzung (verkehrstelematische Maßnahmen)

Gefördert werden Maßnahmen, die primär den Nutzern des ÖPNV dienen und damit einhergehend zu flächenhaften Erleichterungen im Ablauf des ÖPNV führen. Sie sollen durch eine bessere Abwicklung und insbesondere eine erleichterte unternehmens- und verbundübergreifende Nutzung einen höheren Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer bieten und die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Solche Maßnahmen sind:

- 5.2.1. Einrichtungen und Nachrüstungen für Systeme zur Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und Anschlussinformation
- 5.2.2. Einrichtungen zur Dynamischen Fahrgastinformation DFI sowie zur Anschlusssicherung und Anschlussinformation von Bus- und Bahnverkehr an Bahnhöfen, Haltestellen und Umsteigeanlagen des ÖPNV / SPNV.
- 5.2.3. Einrichtungen und Nachrüstungen für interoperable elektronische Fahrausweise (E-Ticket) gemäß Standard der VDV Kernapplikation Stufe 3 (Check-in/Check-out bzw. Be-in/Be-out) für Maßnahmen im ÖPNV/SPNV:
 - Fahrzeugausrüstungen
 - Zentrale Einrichtungen (z.B. Hard- und Software, einschließlich Kommunikationseinrichtungen und Systemschnittstellen, Sendeeinheiten, Lesegeräte)

Anlage 7 i

- Nachrüstung von VDV-KA Stufe 2 Systemen nach VDV-KA Stufe 3. Vorrangig ist aber die flächenhafte Ausstattung (Erstausrüstung) aller Verkehrsarten des Landes mit Geräten. Eine Ausnahme kann im Einzelfall mit Zustimmung des Ministeriums für Verkehr gewährt werden.

6. Höhe der Zuwendungen

Die zuwendungsfähigen Kosten für folgende Einrichtungen werden anhand von pauschalisierten Höchstbeträgen (Nettobeträge) wie folgt festgelegt:

6.1. Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung

6.1.1. ITCS / RBL Gesamtpauschale für Fahrzeugausrüstung und zentrale Einrichtungen:

- bei Vollsystemen ITCS / RBL-advanced psch 5.000,- € / Fz.
- bei Teilsystemen ITCS / RBL-light psch 3.000,- € / Fz.
- Hinweis: Ausrüstungen für Schienenfahrzeuge zählen zu den nicht zuwendungsfähigen Kosten
- Hinweis: bei Fahrzeugausrüstungen ohne zusätzliche Aufwendungen für zentrale Einrichtungen, z.B. bei bereits vorhandenen Einrichtungen, werden die Förderhöchstbeträge jeweils auf 70 v.H. der o.g. Gesamtpauschalen begrenzt.

6.1.2. Bauliche Beschleunigungsmaßnahmen:

Die zuwendungsfähigen Aufwendungen für bauliche Maßnahmen sind im Einzelfall festzulegen. Die Kostenansätze für bauliche Beschleunigungsmaßnahmen werden mit einem Kostenrichtwert in Höhe von EP = 150,- € pro qm Verkehrsflächen (nach DIN 277) begrenzt.

6.1.3. Signaltechnische Steuerungsmaßnahmen (Umrüstungen von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Bevorrechtigung):

Anlage 7 i

- LSA-Umrüstung bei ´kleinen` Verkehrsknoten 15.000,- € / Anlage
(Anlagen mit bis zu 10 Signalgruppen)
- LSA-Umrüstung bei ´mittleren` Verkehrsknoten 25.000,- € / Anlage
(Anlagen mit > 10 bis 25 Signalgruppen)
- LSA-Umrüstung bei ´großen` Verkehrsknoten 35.000,- € / Anlage
(Anlagen mit über 25 Signalgruppen)

Die zuwendungsfähigen Aufwendungen für koordinierte Signalfreischaltungen (z.B. Pförtnerampeln, dynamische Straßenraumfreischaltung) sind im Einzelfall festzulegen.

6.1.4. Einrichtungen zur Dynamische Fahrgastinformation (DFI):

Die pauschalierten Förderhöchstbeträge sind der RL zuwendungsfähige Kosten zu entnehmen.

6.2. Maßnahmen zur ÖPNV-Optimierung (Verkehrstelematik)

Es erfolgt eine Förderung mit einem pauschalen Höchstbetrag anhand der Einheit „Fahrzeug“. Die so errechnete Gesamtsumme kann dabei für alle Komponenten eines Systems eingesetzt werden.

6.2.1. Einrichtungen und Nachrüstungen für Systeme zur Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und Anschlussinformation

- Ersteinbau Systemlösungen zur ÖPNV-Optimierung (Teilsysteme ITCS/RBL-Light) psch. 2.500,- €/ Fz.
- Nachrüstung bereits bestehender Systeme psch. 1.500,-€/ Fz.
- Einrichtungen zur Dynamische Fahrgastinformation (DFI): Die pauschalierten Förderhöchstbeträge sind der RL zuwendungsfähige Kosten zu entnehmen.
- Hinweis: Ausrüstungen für Schienenfahrzeuge sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.2. Einrichtungen und Nachrüstungen für interoperable elektronische Fahrausweise (E-Ticketing)

- Systemlösungen für E-Ticketing (Ersteinbau) psch 2.000,-
€ / Fz.

Die jeweiligen pauschalen Höchstbeträge erhöhen sich um 10 v.H., wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 350 Fahrzeuge und maximal 500 Fahrzeuge umfasst und um 20 v.H., wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 500 Fahrzeuge umfasst.

Sofern zentrale Einrichtungen bereits vorhanden sind, werden die jeweiligen pauschalen Höchstbeträge auf 70 v. H. der o.g. Gesamtpauschalen begrenzt.

Sofern das Gesamtkonzept weniger als ein Verbundgebiet oder weniger als wenigstens 200 Fahrzeuge umfasst, sind im Einzelfall geringere pauschale Höchstbeträge vorzusehen. Hierüber entscheidet die Bewilligungsstelle im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr.

- Nachrüstungen bei bereits vorhandenen Systemen (bspw. von VDV-KA Stufe 2 auf VDV-KA Stufe 3): die pauschalierten Höchstbeträge sind im Einzelfall mit Zustimmung des Ministeriums für Verkehr festzulegen.

Die Förderpauschalen für die Systemlösungen „Echtzeitinformation, Anschlussicherung, Anschlussinformation“ und „E-Ticketing“ können kombiniert werden.

7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Wurden Zuwendungen für Vorhaben gewährt, die elektronische Komponenten enthalten, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation, Anschlussicherungs- und Anschlussinformationssysteme oder E-Ticketing-Systeme, gilt eine Zweckbindungsfrist von fünf Jahren. In begründeten Einzelfällen kann mit Zustimmung des Ministeriums für Verkehr eine kürzere

Zweckbindungsfrist gelten. Im Übrigen gilt Ziffer 3.9.1. der VwV-LGVFG Besonderer Teil ÖPNV.

Die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenziele ist vom Vorhabenträger anhand nachvollziehbarer Datenerhebungen (Nacherhebungen im Vergleich zu Vorhermessungen) spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme der Gesamtmaßnahme nachzuweisen.

8. Antragsverfahren

In Ergänzung zu den im Besonderen Teil unter II. 3.3.2.1 genannten Antragsunterlagen sind folgende Unterlagen und Nachweise zur Prüfung und Genehmigung zusätzlich beizufügen:

- Nachweis des dringenden verkehrlichen Erfordernisses mit Hilfe einer Mängel- und Schwachstellenanalyse (Untersuchung der Ist-Situation hinsichtlich der wesentlichen Mängel in der Betriebs- und Verkehrsabwicklung),
- Diskussion von Alternativlösungen,
- Darstellung der konkreten Ziele der Maßnahme und der dafür gewählten Bewertungskriterien (Kennzahlen),
- Darstellung der geplanten Maßnahmen in einem umfassenden Gesamtkonzept,
- Nachweis der Effizienz und gesamtwirtschaftlichen Wirkung des Vorhabens ggf. in Form einer vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung,
- Darstellung, ob und ggf. welche Zusammenhänge zwischen den geplanten Maßnahmen und dem städtebaulichen Vorhaben bestehen. Die geplanten Maßnahmen müssen mit städtebaulichen Belangen abgestimmt sein.
- Erforderliche Rechtsgenehmigungen sowie die Zustimmung der kommunalpolitischen Gremien müssen vorliegen.

Im Übrigen gelten die Grundsätze zum Verfahren im ÖPNV nach der VwV-LGVFG (Besonderer Teil II, Ziffer 3.).

9. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft.