

Anlage zum Schreiben des Bayerischen Städtetags vom 25.09.2019

**Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr**



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Per E-Mail

Bayerischer Landkreistag
Bayerischer Städtetag
Verkehrsverbände mit SPNV in Bayern
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

nachrichtlich

Bayerischer Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen 63-3523-2-3	Bearbeiter Herr Dr. Diller	München 28.08.2019
	Telefon / - Fax 089 2192-3732 / -13732	Zimmer LAZ67-1404	E-Mail Manuel.Diller@stmb.bayern.de

**Eckpunkte zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern;
Anhörung**

Anlage

Entwurf der Fördereckpunkte

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Staatsregierung strebt eine vollständige Abdeckung des Freistaats mit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden an und wird die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger hierbei unterstützen. Anbei übermitteln wir Ihnen den Entwurf von Eckpunkten zur künftigen Förderung von Verbundintegrationen.

Wir geben Ihnen bis zum **4. Oktober 2019** die Möglichkeit zur Stellungnahme. Für Rückfragen steht Ihnen Herr Dr. Diller (089 2192-3732, Referat-63@stmb.bayern.de) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Beer
Ministerialrat

Telefon: 089 2192-02
Telefax: 089 2192-13350

poststelle@stmb.bayern.de
www.stmb.bayern.de

Franz-Josef-Strauß-Ring 4 • 80539 München
U4, U5 (Lehel), Bus 100 (Königinstraße)

Eckpunkte zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern

Zweck der Förderung ist es, die vollständige Abdeckung des Freistaats mit verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verkehrs- und Tarifverbänden (Verbänden) zu erleichtern und zu beschleunigen. Verbundintegration im Sinne dieses Konzepts ist die Neugründung oder räumliche Erweiterung eines Verbandes oder seine erstmalige Erstreckung auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), unabhängig von der organisatorischen Ausgestaltung. Der Verband soll alle Verkehrsleistungen des SPNV und des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in seinem Gebiet umfassen. Die Förderung erfolgt ohne Rechtspflicht im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Verwaltungsvorschriften zu den Art. 23 und 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO).

1. Vorbereitende Grundlagenstudien

1.1 Fördergegenstände

Förderfähige Studien treffen qualitative und quantitative, möglichst datenbasierte Aussagen zu integrationsrelevanten Sachverhalten auf dem Gebiet der betroffenen Aufgabenträger. Dies umfasst auch Aussagen zur rechtlichen Konstruktion und zu organisatorischen Fragestellungen, die für eine Verbundintegration notwendig sind.

Insbesondere sollen die Studien die Verkehrsbeziehungen, die Fahrgastzahlen und die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration innerhalb des untersuchten Gebiets unter Einbezug der Verflechtungen mit benachbarten Aufgabenträgern und Verbänden darlegen. Hierzu zählen eine sinnvolle Gestaltung und Anpassung der Tarif-, Einnahmeaufteilungs-, Vertriebs- und Fahrplaninformationssysteme zur Integration des Untersuchungsgebiets in einen Verbund und die integrationsbedingten einmaligen oder dauerhaften Kosten. Festlegungen und Bedienungsstandards aus aktuellen Nahverkehrsplänen und dem Schienennahverkehrsplan des Freistaats sind zu beachten. Bereits vorliegende Untersuchungen sind zur Vermeidung von Doppelerhebungen in geeigneter Weise einzubeziehen.

Ein Musterfragenkatalog als Grundlage der Beauftragung liegt als Anlage bei. Er kann um Fragen ergänzt werden, soweit die Beantwortung zur Verbundintegration notwendig ist.

1.2 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV, wobei Aufgabenübertragungen nach Art. 9 BayÖPNVG außer Betracht bleiben. Für die gemeinsame Untersuchung des Gebiets mehrerer Aufgabenträger bestimmen diese einen Gesamtzuwendungsempfänger, der die Förderung für alle beteiligten Aufgabenträger beantragt und den Ausgleich zwischen ihnen durchführt. Die weiteren beteiligten Aufgabenträger sowie ggf. die Gemeinden i. S. d. Art. 9 BayÖPNVG bestätigen die Teilnahme an der Untersuchung durch einfache schriftliche Erklärung, die dem Förderantrag beizulegen ist. Soweit ein regionaler Nahverkehrsraum nach Art. 6 BayÖPNVG besteht, soll dieser Raum gesamthaft untersucht werden. Aufgabenträger, die bereits an einer gemeinsamen Untersuchung teilnehmen, werden für eine neuerliche separate Begutachtung ausschließlich ihres Gebiets nicht gefördert.

1.3 Art und Höhe der Förderung

Der Freistaat fördert die Studien im Wege der Anteilfinanzierung mit Höchstbetrag in Höhe von bis zu 75 %. Soweit sich mehrere Aufgabenträger zusammenschließen, beträgt der Fördersatz bis zu 85 %. Für Aufgabenträger, die sich im Raum mit besonderem Handlungsbedarf (RmbH) befinden, wird ein zusätzlicher Förderaufschlag von 5 Prozentpunkten gewährt; liegen nur Teile des Gebiets im RmbH, wird der Aufschlag anteilig nach dem Verhältnis der jüngsten amtlichen Einwohnerzahlen gewährt. Für den Gesamtzuwendungsempfänger wird ein zusätzlicher Förderaufschlag von 5 Prozentpunkten gewährt, soweit dadurch nicht eine Förderquote von 90 % überschritten wird.

1.4 Antrags- und Bewilligungszeitraum

Gefördert werden Studien, die durch Aufgabenträger in den Jahren 2019 bis 2021 beauftragt werden. Der Bewilligungszeitraum soll nicht über den 31. Dezember 2023 hinausreichen.

1.5 Antrag und Abrechnung

Der Antrag auf Gewährung von Zuwendungen ist gemäß Muster 1a zu Art. 44 BayHO zu stellen. Eine Kostenschätzung und ggf. Unterlagen nach Nr. 1.2 Satz 3 sind beizufügen. Bewilligungsbehörde ist die Regierung, in deren Gebiet der Zuwendungsempfänger bzw. Gesamtzuwendungsempfänger nach Nr. 1.2 belegen ist, es sei denn, das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) – Referat 63 – trifft eine abweichende Regelung.

Im Zuwendungsbescheid sind die Zuwendungen für alle Aufgabenträger getrennt auszuweisen. Jeder Aufgabenträger erhält eine Ausfertigung des Zuwendungsbescheids.

1.6 Gang des Förderverfahrens

Der Fördergegenstand beinhaltet zwingend die Beantwortung der Fragen aus der Anlage. Die dort festgelegten Fragestellungen sind in den dargestellten Blöcken I-II abzuarbeiten. Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung durch das StMB (Referat 63).

Nach jeder Beantwortung eines Fragenblocks hat der Zuwendungsempfänger dem StMB, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) und den Aufgabenträgern, die der Untersuchung zugestimmt haben, das Ergebnis vorzustellen. Hierzu erhalten die Beteiligten die nötigen Unterlagen spätestens 14 Tage vor dem Bericht elektronisch zur Verfügung gestellt. Es können weitere Personen zum Bericht hinzugezogen werden. Mit Zustimmung des StMB reicht ein schriftlicher Bericht ohne Vorstellung. Nach der Vorstellung des Fragenblocks I, bei Verzicht hierauf nach Zugang der Unterlagen, kann die Bewilligungsbehörde im Benehmen mit dem StMB die Förderung für den Fragenblock II mit Wirkung für die Zukunft widerrufen, wenn nicht zu erwarten ist, dass auf Grundlage des Ergebnisses eine erfolgreiche Verbundintegration umgesetzt werden kann.

2. Verbundintegrationsbedingte Investitionen

2.1 Ergänzungsförderung

Für Investitionen, die aufgrund einer Verbundintegration entstehen und nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) in Verbindung mit den ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien (RZÖPNV) zuwendungsfähig sind, kann dem erstmalig an einem Verbund teilnehmenden Aufgabenträger oder betroffenen Verkehrsunternehmen ein um 20 Prozentpunkte erhöhter Fördersatz gewährt werden.

Die Förderung von Investitionen in Einrichtungen für elektronischen Vertrieb (E-Tickets) richtet sich nach den Grundsätzen der Förderungen für E-Ticket-Systeme¹. Über diese Förderung hinaus wird ein Förderaufschlag von 10 Prozentpunkten gewährt, soweit die Investition aufgrund einer Verbundintegration erfolgt. Die RZÖPNV sind anzuwenden.

2.2 Originäre Förderung

Sonstige Investitionen, die aufgrund einer Verbundintegration entstehen, insbesondere für die Beschaffung von Vertriebseinrichtungen wie Automaten oder Fahrscheindruckern, sind förderfähig. Die Förderung beträgt 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Personalkosten werden nicht gefördert. Die Nummern 7 bis 12 RZÖPNV sollen angewandt werden, soweit

¹ in Vorbereitung

dies ihrem Sinn nach möglich ist; Empfänger der Übersicht über die Mittelverwendung ist das StMB (Referat-63@stmb.bayern.de).

2.3 Antrag und Abrechnung

Der Förderantrag ist schriftlich bei der Regierung einzureichen, in deren Gebiet der von der Verbundintegration betroffene Aufgabenträger liegt; diese ist Bewilligungsbehörde. Die Abrechnung erfolgt anhand der durch Rechnungen belegbaren Kosten.

3. Dauerhafte verbundintegrationsbedingte Kosten

3.1 Allgemeiner ÖPNV

Die Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste (DHV) im allgemeinen ÖPNV und verbundbedingte organisatorische Mehraufwendungen können bei den ÖPNV-Zuweisungen berücksichtigt werden und werden nicht gesondert gefördert. Die ÖPNV-Zuweisungen beinhalten eine Grundförderung für großflächige und leistungsfähige Verbände mehrerer originärer ÖPNV-Aufgabenträger.

3.2 SPNV

Sofern der Verbundtarif und die Regelungen zur Einnahmearteilung feststehen, legt die BEG sie, wenn rechtliche Fragen nicht zwingend entgegenstehen, den Ausschreibungen im betroffenen Bereich der auszuschreibenden Netze zu Grunde und berücksichtigt den Mehrbedarf in ihrer Mittelfristplanung sowie bei der Anmeldung von Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen zum Staatshaushalt.

Andernfalls stellt die BEG in der Leistungsbeschreibung sicher, dass durch Verbundintegrationen nachträglich wirksam werdende Verbundtarife auf ihr Verlangen anzuwenden sind, wenn die jeweiligen Verbände oder Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV diese Kosten tragen. Der Freistaat fördert diese Aufwendungen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel mit bis zu 66 ⅔ %, für den fünf Jahre überschreitenden Zeitraum mit bis zu 100 %.

3.3 Tarifergiebigkeit

Die Wahrung der Interessen des Freistaats bei der Anpassung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs ist durch strukturelle Vorkehrungen sicherzustellen.

Eine Förderung von DHV nach 3.2 findet nur insoweit statt, als der Verbundtarif in dem zu integrierenden Gebiet wirtschaftlich ist, d. h. die durchschnittliche mit den jeweils auf den Relationen zu erwartenden Fahrgästen gewichtete Tarifergiebigkeit für den SPNV von mindestens 90 % bezogen auf den Eisenbahn-Nahverkehrstarif (C-Preis) aufweist. Ausgenommen hiervon ist der Ausbildungstarif. Sofern die Tarifergiebigkeit im SPNV niedriger ist, sind die DHV nur bis zu dieser Grenze zuwendungsfähig.

Anlage: Musterfragenkatalog

I. Darstellung der Ausgangslage und Abwägung gegenüber Alternativen

1. a) Liegen im Untersuchungsgebiet ein gültiger Nahverkehrsplan (NVP) oder mehrere Nahverkehrspläne vor?
b) Ist hierin ein ausreichendes, bedarfsorientiertes Verkehrsangebot definiert?
c) Sind Maßnahmen zum Ausbau des derzeitigen Verkehrsangebots geplant?
2. a) Welche relevanten Verkehrsbeziehungen bestehen angebotsseitig im Untersuchungsgebiet?
b) Wie hoch ist die Nachfrage auf den relevanten Verkehrsrelationen gesamt und differenziert nach Fahrtzweck (Arbeit/Ausbildung und im Speziellen Schülerverkehr, Freizeit usw.)?
3. a) Welche dieser Relationen werden derzeit durch ein Angebot im ÖPNV bedient?
b) Welche Fahrgastzahlen bestehen auf den genannten vom ÖPNV bedienten Relationen?
c) Liegen Erkenntnisse über die Fahrtzwecke auf einzelnen Linien vor?
d) Welche Linien sind oder wären bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen für Fahrtzwecke außerhalb des Schülerverkehrs (Arbeit, Freizeit, Einkauf) nutzbar?
4. Sind die bestehenden Linien des allgemeinen ÖPNV aufeinander und auf den SPNV abgestimmt?
5. Wie ist der allgemeine ÖPNV im Untersuchungsgebiet derzeit organisiert, eigenwirtschaftlich oder über Verkehrsverträge? Wer trägt bei den Verkehrsverträgen das wirtschaftliche Risiko? Welche (weiteren) jährlichen Lasten tragen die die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV?
6. Inwieweit ist eine Überlappung mit benachbarten Verbundtarifen verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll?
7. Soweit ein Verbundbeitritt angestrebt wird: Stellt sich die Gründung eines eigenen Verbundes, ggf. mit einem nicht zum Untersuchungsgebiet gehörenden Gebiet, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller dar?
Soweit eine Verbundgründung angestrebt wird: Ist der Beitritt zu einem bestehenden Verbund, der an das Untersuchungsgebiet angrenzt, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller?

II. Ex-ante-Beurteilung der Auswirkungen der Verbundintegration

1. Welche quantifizierbaren Auswirkungen auf Fahrgastzahlen und insgesamt auf die Verkehrsnachfrage sind durch eine Verbundintegration des Untersuchungsgebietes zu erwarten und von welchen Faktoren hängt dies ab?
2. Welche Orte wären von einer solchen Verbundintegration besonders betroffen?
3. Welche Tarifstruktur und welches Tarifniveau kann für die Verbundintegration im Hinblick auf die verkehrlichen Begebenheiten im Untersuchungsgebiet sinnvoll sein, wenn der Nutzen für die Bürger maximiert und die Verluste und Kosten im Verbund minimiert werden sollen?
4. Welche Auswirkungen auf die Tarifergiebigkeit im SPNV und im allgemeinen ÖPNV sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten?
5. Wie wird die Wahrung der Interessen des Freistaats bei der Anpassung und Weiterentwicklung des Verbundtarifs sichergestellt?
6. Wie wird der Vertrieb im Verbund organisiert? Ergibt sich im Rahmen der Verbundintegration eine Anschlussfähigkeit an elektronische Fahrscheinsysteme?
7. Wie wären bestehende Nahverkehrspläne und Verkehre anzupassen, um einen im Verbund verkehrlich und wirtschaftlich maximierten Nutzen für die betroffenen Bürger zu erreichen? Bis wann wäre das unter Berücksichtigung bestehender Liniengenehmigungen möglich?
8. Welche Einmalkosten sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten? Von welchen Faktoren ist dies abhängig?
9. Welche Dauerkosten sind durch eine solche Verbundintegration zu erwarten? Wie setzen sich diese zusammen? Von welchen Faktoren ist dies abhängig? Welche Möglichkeiten bestehen, diese Kosten mittelfristig zu verringern?
10. Wie kann der Verbund organisiert werden (Aufgabenträger-, Mischverbund etc.)?
11. In welchem Zeitraum und mit welchen Schritten kann die Verbundintegration erfolgen?
12. (Individuelle Fragenstellungen der Auftraggeber nach Bedarf)