

fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MLV/Service/Publikationen/Plan_fuer_den_oeffentlichen_Personen_nahverkehr_des_Landes_Sachsen-Anhalt_2020-2030.pdf) mit dem Ziel, den Angebotsstandard des Bahn-Bus-Landesnetzes sicherzustellen.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht, die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt Zuwendungen für die Einrichtung zusätzlicher Fahrten (gemäß Nummer 4.2) auf Linien des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV), sofern diese dazu beitragen, die Angebotsstandards des Bahn-Bus-Landesnetzes sicherzustellen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt darüber hinaus Zuwendungen als pauschalen Ausgleich des Mehraufwands, der durch die Umsetzung der einheitlichen Qualitätsstandards des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie der Vorgaben zur Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten auf Linien des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs entsteht.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die für die jeweiligen Linien und Linienteile örtlich zuständigen Aufgabenträger des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs nach § 4 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt.

Sofern eine Linie mehrere Konzessionsinhaber betrifft, ist je Linie nur ein gemeinsamer Förderantrag durch einen die Federführung übernehmenden Aufgabenträger möglich. Grundsätzlich ist der Aufgabenträger mit dem größten Streckenanteil an dieser Linie als Erstempfänger vorzusehen, sofern die beteiligten Aufgabenträger nichts anderes vereinbaren. Dieser hat als Erstempfänger die anteiligen Zuwendungen gegebenenfalls an die weiteren beteiligten Aufgabenträger als Letztempfänger weiterzuleiten und von diesen Abrechnungen für die jeweiligen Teilabschnitte zur Erstellung der Gesamt-Verwendungsnachweise abzufordern.

Der jeweilige Zuwendungsbescheid verpflichtet den Aufgabenträger als Zuwendungsempfänger zur Einhaltung dieser Richtlinien. Die Zuwendungen können vom Aufgabenträger gemäß Nummer 12 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts zweckbestimmt weitergeleitet werden. Die Weiterleitung kann vom Aufgabenträger mit dem für ihn tätigen Verkehrsunternehmen in öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Form erfolgen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Eine Zuwendung kann gewährt werden, wenn die nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt werden.

9240

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt

Erl. des MLV vom 10. 3. 2021 – 34.32-30117

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt auf der Grundlage

- a) von § 8b Abs. 2 Nr. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt,
- b) der §§ 23 und 44 Abs. 1 der Landeshaushaltsordnung des Landes Sachsen-Anhalt (LHO) sowie der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts (VV-Gk zu § 44 LHO)

sowie nach Maßgabe dieser Richtlinien Zuwendungen für Nahverkehre innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes auf der Grundlage des ÖPNV-Planes des Landes Sachsen-Anhalt 2020 – 2030 (<http://www.mlv.sachsen-anhalt.de/>

4.1 Grundsätze

4.1.1 Eine Zuwendung erfolgt ausschließlich für Linienverkehre auf Relationen, für die mit dem im ÖPNV-Plan des Landes Sachsen-Anhalt beschriebenen mehrstufigen Prüfverfahren ein Landesinteresse festgestellt werden kann. Die endgültige Entscheidung hierüber obliegt der Bewilligungsbehörde.

4.1.2 Die Förderung ist grundsätzlich auf Linien des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs beschränkt, die im Land Sachsen-Anhalt verlaufen. In begründeten Einzelfällen können Relationen in benachbarte Bundesländer gemäß den Verbindungskategorien des ÖPNV-Planes gefördert werden, wenn dadurch grenzüberschreitende Verbindungen zu zentralen Orten des anderen Landes in unmittelbarer Nähe der Grenze zu Sachsen-Anhalt hergestellt werden.

4.2 Ausweitung des Verkehrsangebotes

4.2.1 Zuwendungen für eine Verdichtung des Angebotes oder die Ausweitung der Bedienungszeit können nur erfolgen, wenn das vor der Förderung vorhandene ÖSPV-Angebot den in diesen Richtlinien geforderten Angebotsstandards nicht gerecht wurde. Sofern zwischen Bekanntwerden der potenziellen Förderfähigkeit einer Relation und dem Förderbeginn Änderungen am Umfang des Verkehrsangebotes vorgenommen wurden, liegt es im Ermessen der Bewilligungsbehörde, den Umfang der für die Förderung anzurechnenden Bestandskilometer auf der Grundlage des zuvor vorhandenen Verkehrsangebotes und der Grundsätze gemäß Nummer 4.2.2 festzulegen. Zusätzliche Angebotsverdichtungen auf Wunsch des Aufgabenträgers werden als Bestandskilometer berücksichtigt. Die

Einordnung der Fahrten für bereits vor dem Inkrafttreten dieser Richtlinien bestehende Landesnetzlinien orientiert sich am vor deren Einführung vorhandenen Fahrplan.

4.2.2 Angebotsänderungen, die nach Aufnahme der Linie in das Bahn-Bus-Landesnetz vorgenommen wurden, werden bei der Förderung berücksichtigt, wenn diese in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger von der Bewilligungsbehörde veranlasst wurden. Eine Angebotsreduzierung auf Fahrten der Landeslinie, die bereits vor Aufnahme der Linie in das Bahn-Bus-Landesnetz vorhanden waren, führt zu einer Reduzierung der geförderten zusätzlichen Fahrten im gleichen Umfang.

4.2.3 Die Ausweitung des Verkehrsangebotes ist im Regelfall zuwendungsfähig, wenn die Angebotsstandards der nachfolgenden Tabelle nicht eingehalten werden und dem kommunalen Aufgabenträger das Einhalten dieser Standards ohne die Zuwendung nicht möglich wäre. Sofern ein hinreichendes Nachfragepotenzial oder eine hinreichende Nachfrage besteht, kann seitens der Bewilligungsbehörde in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Aufgabenträger von diesen Angebotsstandards nach oben abgewichen werden. Ein Abweichen nach unten ist nur dann zulässig, wenn für eine wirtschaftliche Angebotserstellung keine anderen Möglichkeiten gefunden werden können; dabei sind die jeweiligen Kriterien für PlusBus- und TaktBuslinien einzuhalten. Die Erfüllung der Angebotsstandards ist nur in Ausnahmefällen und nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Bewilligungsbehörde durch den Einsatz von flexiblen Bedienformen zu gewährleisten. Als Ausnahmefälle gelten dabei ausschließlich Fahrten in Tagesrandlage oder einzelne Fahrten an Wochenenden. Fahrten, die über den geforderten Angebotsstandard hinaus angeboten werden, können als flexible Bedienform oder feste Fahrt durchgeführt werden.

Verbindungskategorie gemäß ÖPNV-Plan	Markenname ¹⁾	Angebot (Taktfrequenz in h)			Bedienungszeit (Uhrzeit) ^{***}		
		Mo bis Fr	Sa	So und Fei	Mo bis Fr	Sa	So und Fei
Oberzentrum <> Oberzentrum	PlusBus	keine Fälle im ÖSPV					
Mittelzentrum* <> Oberzentrum	PlusBus	1 + V	2	2	5 bis 23 Uhr	7 bis 21 Uhr	8 bis 20 Uhr
Mittelzentrum* <> Mittelzentrum*	PlusBus	1	2	2	5 bis 21 Uhr	7 bis 21 Uhr	8 bis 20 Uhr
Grundzentrum <> höherrangiges Zentrum außerhalb des eigenen Landkreises	PlusBus	1	2	2	5 bis 21 Uhr	7 bis 21 Uhr	8 bis 20 Uhr
GMZ** – höherrangiges Zentrum jeder Art	mindestens TaktBus	2 + V	2	2	6 bis 20 Uhr	7 bis 19 Uhr	8 bis 20 Uhr
Landesinteresse zur Erschließung landesbedeutsamer touristischer oder gewerblicher Zentren	TaktBus	2	2	2	6 bis 20 Uhr	7 bis 19 Uhr	8 bis 20 Uhr

1) bei Durchführung als Busverkehr
 *) gilt auch für Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums
 **) Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion im ländlichen Raum oder Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums
 + V: Taktfrequenz wird um zusätzliche Fahrten verstärkt
 ***) Die Bedienzeiträume müssen durch das Fahrtenangebot an der zentrumsfernen Haltestelle der Linie gewährleistet werden; an Wochenenden ist eine einheitliche Taktlage (gerade oder ungerade Stunde) für beide Verkehrstage zu wählen

4.3 Qualitätsstandard: Fahrplan und Betrieb

4.3.1 Die Fahrplangestaltung soll nach den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans (ITF) durch die Herstellung von systematischen Bahn-Bus-, Bahn-Bahn- und BusBus-Anschlüssen innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgen. Die Fahrten verkehren grundsätzlich im Takt, der sich in der Regel an der Symmetrieminute 00 orientiert. Im Einzelfall kann zur kontinuierlichen Herstellung systematischer Anschlüsse im Bahn-Bus-Landesnetz vom Takt abgewichen werden. Zu den übrigen Verkehren des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Anschlüsse mit angemessenen Übergangszeiten sichergestellt werden. Je nach festgelegtem Fahrplanumfang sind die Angebotsstandards für den PlusBus (stündliche Angebote) oder TaktBus (zweistündliche Angebote) gemäß **Anlage 1** oder **Anlage 2** auf jeder Linie einzuhalten.

4.3.2 Anschlüsse vom und zum Schienenpersonennahverkehr sowie gegebenenfalls innerhalb des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sind zu sichern. Das Fahrpersonal der landesbedeutsamen Linien hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge, -bahnen oder -busse zu warten. Die Festlegung der Dauer der Wartezeit erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger und der Bewilligungsbehörde. Bei der Abstimmung zwischen zuständigem Aufgabenträger und Bewilligungsbehörde muss die empfohlene Wartezeit und die maximale Wartezeit festgelegt werden. Die empfohlene Wartezeit ist die Wartezeit, bis zu der der Abbringer grundsätzlich wartet. Die maximale Wartezeit ist die Wartezeit, bis zu der der Abbringer höchstens auf den Zubringer wartet. Die weiteren Anschlussbindungen entlang der Linie, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeiten werden entsprechend berücksichtigt. Bei planerischen Konfliktsituationen sind sichere Anschlüsse zumindest in die maßgebende Lastrichtung zu gewährleisten. Sofern die technischen Voraussetzungen hierzu gegeben sind (insbesondere Bereitstellung Fahrscheindrucker durch das Land Sachsen-Anhalt), ist an der automatischen Anschlussicherung des durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH bereitgestellten rechnergestützten Betriebsleitsystems oder der zentralen Datendrehscheibe des Landes Sachsen-Anhalt teilzunehmen. Die vereinbarten Anschlüsse müssen im Fahrplanungsprogramm und im genannten rechnergestützten Betriebsleitsystem – oder alternativ im eigenen rechnergestützten Betriebsleitsystem mit vergleichbaren Funktionalitäten – gepflegt werden. In den Fahrplanmedien der landesbedeutsamen Linie ist auf die gesicherte Anschlussbeziehung gezielt hinzuweisen. Wartende Fahrgäste im Fahrzeug sind über den Grund der Wartezeit zu informieren.

4.3.3 Fahrten, die gemäß Nummer 5.2.1.3 nicht Bestandteil der Bemessungsgrundlage sind, gelten nicht als Bestandteil der Landesnetzlinie und sind aus dieser herauszulösen, mindestens ist jedoch nach Nummer 5.2.1.4 zu verfahren.

4.3.4 Verfrühte Abfahrten sind sowohl an der Starthaltestelle als auch an allen Unterwegshaltestellen zu vermeiden. Falls erforderlich, ist an der jeweiligen Haltestelle bis zur planmäßigen Abfahrtszeit zu warten. Sollten sich die im Fahrplan vorgesehenen Fahrzeiten hinsichtlich der Fahrplantreue als dauerhaft nicht einhaltbar erweisen, sind diese spätestens zum nächsten Fahrplanwechsel so an-

zupassen, dass Abweichungen lediglich durch Störungen oder erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich sind.

4.3.5 Die für den Zuwendungsempfänger tätigen Verkehrsunternehmen sind zu verpflichten, Störungen im Betriebsablauf (zum Beispiel Fahrtausfälle, Unfälle, Straßensperren, Verspätungen größer als 10 Minuten) der Bewilligungsbehörde während der Besetzzeiten der Leitstelle ohne schuldhaftes Verzögern per E-Mail an stoerungoespv@nasa.de unter Angabe der voraussichtlichen Dauer zu melden. Sofern sich die Ersteinschätzung zur Dauer wesentlich verändert, sind weitere Meldungen erforderlich.

4.4 Qualitätsstandard: Fahrzeuge

4.4.1 Die Förderung setzt den Einsatz von optisch einwandfreien, dem zeitgemäßen Angebotsstandard entsprechenden und gemäß Nummer 4.4.2 barrierefreien Fahrzeugen voraus. Hierzu gehört, neben einer ausreichenden Anzahl an Sitzplätzen, insbesondere eine Fläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen (einschließlich für den Transport im öffentlichen Personennahverkehr zugelassene E-Scooter), schwerem Gepäck und Fahrrädern sowie die zur Verkehrssicherung erforderlichen Haltevorrichtungen. Alternativ oder ergänzend kann für die Gewährleistung der Fahrradbeförderung ein geeigneter Heckträger eingesetzt werden. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen hat gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang und ist an allen Tagen und zu allen Verkehrszeiten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu gewährleisten.

4.4.2 Es dürfen nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, die nur zwischen der ersten und der zweiten Tür niederflurig sind (Low-Entry-Fahrzeuge), sowie längstens bis zum 31. 12. 2026 Fahrzeuge, bei denen eine Rollstuhlmitnahme mittels Hublift gewährleistet wird (die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern muss dabei gewährleistet werden). Bei Fahrzeugen mit einer Fahrzeuglänge von bis zu neun Metern ist eine Heckniederflurplattform zulässig. Sofern durch den Einsatz von Kneeling-Technologie eine stufenlose Zugänglichkeit hergestellt werden kann, ist diese bei Bedarf auch einzusetzen.

4.4.3 Für die Fahrgastinformation ist neben der äußeren Fahrtzielanzeige gemäß § 33 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr im Fahrgastraum eine elektronische Haltestellenanzeige und -ansage vorzusehen. Bei Ausfall der Anlage hat die Ansage der Haltestellen durch das Fahrpersonal zu erfolgen.

4.4.4 Die Fahrzeuge müssen über eine Belüftungsmöglichkeit für den Fahrgastraum verfügen, sofern sie die Vorgaben gemäß Nummer 4.4.6 Buchst. d noch nicht oder noch nicht vollständig erfüllen.

4.4.5 Die Verteilung von Informationsmaterial (zum Beispiel Kundenmagazine der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH – NASA GmbH – sowie Linienfahrpläne) ist durch entsprechende Halterungen im Format A4 zu ermöglichen.

4.4.6 Die nachfolgenden Vorgaben gelten zusätzlich für Fahrzeuge, die ab dem 1. 1. 2021 neu beschafft wurden, sowie spätestens ab dem 1. 1. 2027 für alle auf den geförderten Relationen eingesetzten Fahrzeuge.

- a) Die Polsterung der Sitzplätze und Lehnen muss einen angenehmen Sitzkomfort für die Fahrgäste (bezogen auf Polsterdicke, ergonomische Formung) gewährleisten und somit die längeren Reisezeiten im Regionalverkehr berücksichtigen.
- b) Die Sondernutzungsfläche ist so zu gestalten, dass die Mitnahme von einem Rollstuhl oder zwei Kinderwagen sowie zusätzlich Fahrrädern gewährleistet ist. Bei Besetzung mit einem Kinderwagen oder einem Rollstuhl muss es zusätzlich möglich sein, mit dem Fahrzeug zwei Fahrräder zu transportieren. Sofern die Sondernutzungsfläche nicht durch Rollstühle oder Kinderwagen belegt ist, ist die Fläche für die Mitnahme weiterer Fahrräder freizugeben. Es muss sichergestellt werden, dass die abgestellten Fahrräder mit einem handelsüblichen Fahrradschloss an den Halterungen des Fahrzeugs befestigt werden oder anderweitig gegen Umfallen gesichert werden können. Zur Gewährleistung der Fahrradmitnahme kann alternativ oder ergänzend auch ein geeigneter Heckträger eingesetzt werden.
- c) Im Fahrgastraum eines jeden Fahrzeugs sind mindestens acht USB-C-Anschlüsse als Lademöglichkeiten für Smartphones oder alternative Lademöglichkeiten für mindestens acht Smartphones (zum Beispiel kabellos oder induktiv mit entsprechender Halterung) vorzusehen. Bei Einsatz eines Midi- oder Kleinbusses sind vier USB-C-Anschlüsse ausreichend. Die Lademöglichkeiten müssen so angeordnet werden, dass sie für sitzende Fahrgäste bequem erreichbar sind.
- d) Es ist mindestens eine Luftkühlung nach Standard des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die über alle Außentemperaturen eine um 3°C niedrigere Temperatur im Innenraum (Zieltemperatur) – mit Ausnahme der Einstiegsbereiche – erreichen kann, vorzusehen. Im Innenraum darf eine Temperatur von 15 °C nicht unterschritten werden (mit Ausnahme der Einstiegsbereiche). Abweichend davon ist bei kurzen Einsatzwegen vom Abstellungsort und niedrigen Außentemperaturen die Einhaltung dieser Vorgabe bei den ersten Fahrten zu Betriebsbeginn anzustreben, eine zwingende Einhaltung aus objektiven Gründen aber nicht verlangt. Ein Teil der Fenster muss als Notbelüftung mit abschließbaren Klappfenstern ausgerüstet sein.

4.4.7 Im Rahmen der verfügbaren Netzabdeckung kann den Fahrgästen ein kostenloser Internetzugang über WLAN angeboten werden. Zur besseren Netzabdeckung ist der WLAN-Router mit mindestens zwei SIM-Karten auszustatten. Sofern dieses Angebot auf einer Landeslinie auf allen Fahrten zur Verfügung gestellt wird, kann hierfür eine pauschale Zuwendung auf alle anerkannten oder erforderlichen Kilometer gemäß den Nummern 5.2.1 oder 5.2.4 in Höhe von 0,10 Euro je Kilometer beantragt werden.

4.4.8 Das durchführende Verkehrsunternehmen weist dem Zuwendungsempfänger den Fahrzeugeinsatz auf der geförderten Linie nach. Der Zuwendungsempfänger stellt den Nachweis dem Fördermittelgeber zur Verfügung. Zur besseren Nachvollziehbarkeit bei Qualitätskontrollen, sind die Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen oder Wagennummer, Angaben zur Fahrzeugausstattung und zum Beschaffungsjahr im Zuwendungsantrag nachzuweisen. Unterjährige Änderungen aufgrund von Fahrzeugneubeschaffungen sind anzuzeigen. Aus diesen Nachweisen

muss hervorgehen, dass der für den Einsatz auf Landeslinien erforderliche Fahrzeugpark bis zum 31. 12. 2026 kontinuierlich aufgebaut wird.

4.5 Qualitätsstandard: Kommunikation und Marketing

4.5.1 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet das die Verkehrsleistung erbringende Verkehrsunternehmen zur Mitwirkung an der Vermarktung der Angebote des Bahn-Bus-Landesnetzes im Rahmen der ÖPNV-Dachmarkenkommunikation (<O> Mein Takt – Bahn-Bus-Landesnetz) des Landes durch die Bewilligungsbehörde.

4.5.2 Die innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes eingesetzten Fahrzeuge und bedienten Haltestellen sind nach den Vorgaben der Bewilligungsbehörde (<O>-Symbol in der Zielanzeige und an der Haltestelle) als Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes zu kennzeichnen.

4.5.3 Ergänzend sind die Linien entsprechend ihrem mit der Bewilligungsbehörde abgestimmten Angebotsumfang als PlusBus (stündliche Leistungen) oder TaktBus (zweistündliche Leistungen) zu kennzeichnen und regional sowie gegebenenfalls auf Verbundebene zu vermarkten. Es gelten die Vorgaben zur Fahrgastinformation und Kommunikation gemäß Anlage 1 oder Anlage 2.

4.5.4 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet das die Verkehrsleistung erbringende Verkehrsunternehmen, die Fahrplanmedien, die über die ÖPNV-Dachmarkenkommunikation des Landes für das Bahn-Bus-Landesnetz erstellt und finanziert werden, in den Fahrzeugen auszulegen.

4.5.5 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet das die Verkehrsleistung erbringende Verkehrsunternehmen, für das landesweit zu Marketingzwecken im Bahn-Bus-Landesnetz tätige Mobilteam die kostenlose Beförderung zu dienstlichen Zwecken zu gewährleisten.

4.6 Qualitätsstandard: Fahrgastinformation

4.6.1 In den Fahrplantabellen, auch den im Internet veröffentlichten, Fahrplanbüchern und Informationsbroschüren sind mindestens die zwischen Bewilligungsbehörde und Zuwendungsempfänger definierten Anschlüsse im integralen Taktfahrplan (ITF) gemäß Nummer 4.3.1 darzustellen.

4.6.2 Das für den Aufgabenträger tätige Verkehrsunternehmen ist zu verpflichten, die Fahrgäste über geplante Fahrplanänderungen (zum Beispiel Bauarbeiten, Umleitungen) und daraus resultierende veränderte Anschlüsse rechtzeitig in geeigneter Form zu informieren. Dies betrifft mindestens die Pflege der Daten für die elektronischen Fahrplanmedien (siehe Nummer 4.6.3) und Aushänge an den Haltestellen sowie weitere übliche Informationswege des Verkehrsunternehmens (zum Beispiel Homepage, Presseinformation).

4.6.3 Die für den Aufgabenträger tätigen Verkehrsunternehmen sind zu verpflichten, für die durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH betriebenen Auskunftssysteme (das Fahrplanauskunftssystem INSA, das Mobilitätsportal und die deutschlandweite durchgängige elektronische Fahrplaninformation, DELFI) die Fahrplandaten bei regulären Fahrplanänderungen in elektronischer Form (ISA- oder HAFAS-Rohdatenformat in einer aktuellen

Version) mindestens zwölf Werktagen vor Fahrplanwirksamkeit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH zu übergeben. Bei geplanten Fahrplanänderungen und anhaltenden Störungen sind die Fahrplandaten frühestmöglich in das Fahrplanauskunftssystem INSA einzupflegen. Bei kurzfristigen Änderungen gilt Nummer 4.6.5.

4.6.4 An den Haltestellen ist auf das Fahrplanauskunftssystem INSA (Webadresse, Telefonnummer) hinzuweisen.

4.6.5 Die für den Aufgabenträger tätigen Verkehrsunternehmen sind zu verpflichten, bei plötzlich auftretenden Störungen fahrgastrelevante Störungshinweise (gemäß Nummer 4.3.5) während der Besetzzeiten der Leitstelle ohne schuldhaftes Verzögern in den HIM (HAFAS-Information-Manager) einzupflegen. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH stellt den Verkehrsunternehmen hierfür einen Zugang bereit.

4.6.6 Verfügt das für den Aufgabenträger tätige Verkehrsunternehmen über technische Möglichkeiten zur Erzeugung und Übermittlung von Ist-Fahrplaninformationen, ist es zu verpflichten, diese der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH zur Nutzung im Rahmen der von ihr betriebenen Auskunftssysteme (Fahrplanauskunftssystem INSA, Mobilitätsportal und DELFI) zur Verfügung zu stellen. Die Echtzeitdaten sind für alle Fahrten an die Fahrplanauskunftssysteme der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH zu übermitteln.

4.6.7 Der Zuwendungsempfänger sorgt dafür, dass die vertraglichen Vereinbarungen mit dem für ihn tätigen Verkehrsunternehmen ihn oder von ihm beauftragte Dritte sowie die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH als Bewilligungsbehörde berechtigen, fahrgastbezogene Fahrplandaten (Solldaten), Fahrzeitprognosen (Ist-Daten), Störungsmeldungen, Tarifinformationen und Anschluss-sicherungsinformationen unbegrenzt weiterzuverarbeiten, zu veröffentlichen und weiterzugeben (zum Beispiel an die DELFI-Partner des deutschlandweiten Auskunftssystems). Sind die Daten und Informationen tauglicher Gegenstand einer Softwarelizenz, genügt es, die Daten und Informationen unter eine freie Softwarelizenz zu stellen.

4.6.8 Soweit die Daten und Informationen tauglicher Gegenstand von Immaterialgüterrechten (zum Beispiel Urheberrechten, Patenten) sind, erhält der Zuwendungsempfänger oder von ihm beauftragte Dritte sowie die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH als Bewilligungsbehörde für diese Daten und Informationen ein uneingeschränktes Nutzungsrecht, das mit der Auszahlung der Zuwendung an das ausführende Unternehmen abgegolten ist.

4.7 Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten, Fahrradmitnahme

4.7.1 Der Tarif des zu fördernden Angebotes muss die Anerkennung der folgenden überregionalen Tarifangebote oder deren Nachfolgeprodukte entsprechend den Tarifbestimmungen der Deutsche Bahn AG vorsehen:

- a) Sachsen-Anhalt-Ticket (analog Sachsen- und Thüringenticket),
- b) Quer-durchs-Land-Ticket.

Die Tickets gelten für bis zu fünf gemeinsam reisende Personen. Darüber hinaus können bis zu drei Kinder bis einschließlich 14 Jahren unentgeltlich mitgenommen werden. Die Umsetzung der tariflichen Maßnahmen und gegebenenfalls dafür anfallende Kosten sind mit der Förderung der Qualitätsstandards in Nummer 5.2.2 abgegolten.

4.7.2 Der Tarif des zu fördernden Angebotes muss die Anerkennung von BahnCards oder deren Nachfolgeprodukten für den jeweiligen Inhaber entsprechend den nachfolgenden Regelungen vorsehen.

a) BahnCard 100

Die BahnCard 100 wird auf den Buslinien des Landesnetzes anerkannt.

b) BahnCard 25 und 50

Die BahnCards 25 und 50 berechtigen den Inhaber zum Kauf eines Einzelfahrscheins zum ermäßigten Tarif. Bei abweichenden Regelungen zur BahnCard 25 und 50 in Verbundgebieten haben deren Bestimmungen Vorrang.

Die Umsetzung der tariflichen Maßnahmen und gegebenenfalls dafür anfallende Kosten sind mit der Förderung der Qualitätsstandards in Nummer 5.2.2 abgegolten.

Für die Beförderung gegebenenfalls mitreisender Kinder gelten die Tarifbestimmungen der Verkehrsunternehmen. Die im Schienenpersonennahverkehr geltende Regelung, dass mitreisende Familienkinder unter 15 Jahren mit einem Eltern- oder Großelternanteil kostenlos befördert werden, findet in den Buslinien des Landesnetzes im Zusammenhang mit der Anerkennung der BahnCards keine Anwendung.

4.7.3 Beim zu fördernden Angebot muss die kostenlose Fahrradmitnahme in Übereinstimmung mit den Nummern 4.4.1 und 4.4.6 Buchst. b gewährleistet sein.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Form der Zuwendung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung. Eine Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Festbetragsfinanzierung gewährt.

5.2 Bemessungsgrundlage

5.2.1 Für die Ermittlung der Zuwendungsbeträge für Angebotsausweitungen auf ÖSPV-Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes gelten die nachfolgenden Festlegungen.

5.2.1.1 Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die im Bewilligungszeitraum geleisteten Fahrplankilometer auf den zur Erfüllung des vereinbarten Angebotsumfangs erforderlichen zusätzlichen Fahrten (keine Anrechnung von Bestandskilometern).

5.2.1.2 Anrechnungsfähig sind dabei alle Fahrplankilometer, die mit Bezug auf das im ersten Zuwendungsbescheid festgelegte Fahrplanbasisjahr zusätzlich erforderlich sind, um das sich aus dem ÖPNV-Plan ergebende besondere Landesinteresse bei Angebot und Bedienzeit oder den nach

Nummer 4.2.3 zwischen Zuwendungsempfänger und Bewilligungsbehörde abgestimmten Fahrtenumfang zu erfüllen.

5.2.1.3 Fahrplankilometer sind alle Betriebsleistungen, denen genehmigte Fahrpläne zugrunde liegen. Es werden bei der Ermittlung der Bestandskilometer nur Fahrten berücksichtigt, die im Zusammenhang mit der landesbedeutsamen Relation stehen. Es werden ausschließlich Strecken berücksichtigt, die mindestens von jeder zweiten Fahrt bedient werden. Strecken die zum Anfahren von Haltestellen, die nur von einzelnen Fahrten bedient werden, erforderlich sind, werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt. Unberücksichtigt bleiben insbesondere Fahrten, die nur Teilstrecken der landesbedeutsamen Relation bedienen, oder Fahrten, die ausschließlich an Schultagen verkehren und denen keine entsprechende Fahrt an Ferientagen gegenübersteht (gleiche Zeitlage).

5.2.1.4 Leerfahrten sowie Fahrten, die ausschließlich an Schultagen durchgeführt werden, sind keine anrechnungsfähigen Betriebsleistungen. Nicht anrechenbare Fahrten sind, sofern diese die Qualitätsanforderungen im Landesnetz nicht vollständig erfüllen, aus der betreffenden Linie herauszulösen mindestens jedoch in allen Fahrplanmedien eindeutig so zu kennzeichnen, dass für den Fahrgast erkennbar ist, dass es sich nicht um eine Fahrt der Landesnetzlinie handelt.

5.2.1.5 Die Zuwendung beträgt als pauschaler Ausgleich 1,73 Euro je tatsächlich anzurechnenden Fahrplankilometer im Kalenderjahr 2021. Die Zuwendung je anzurechnenden Fahrplankilometer erhöht sich ab 2022 und in jedem folgenden Jahr um 1,8 v. H.

5.2.1.6 Fahrten, die in Form von flexiblen Bedienformen erbracht werden, können auf Nachweis anerkannt werden. Es werden nur tatsächlich erbrachte Fahrplankilometer anerkannt. Diese werden als pauschaler Ausgleich mit 1 Euro je Fahrplankilometer gefördert.

5.2.2 Für die Gewährleistung der in den Nummern 4.3 bis 4.7 genannten Qualitätsstandards beträgt die Zuwendung 0,30 Euro je Fahrplankilometer (bezogen auf die Fahrplankilometer der zusätzlichen Fahrten zusätzlich zu dem unter Nummer 5.2.1 vorgesehenen Förderbetrag und bezogen auf die anerkannten Bestandskilometer gemäß Nummer 5.2.1.3).

Sollten bei Neueinführungen einer Linie für einen im Zuwendungsbescheid definierten Übergangszeitraum von maximal zwei Jahren die in den Nummern 4.3 bis 4.7 genannten Qualitätsstandards auf zusätzlichen Fahrten nicht erfüllt werden, so entfällt so lange die für die Erfüllung der Qualitätsstandards vorgesehene Förderung.

Die aus den Nummern 5.2.1 und 5.2.2 ermittelte Gesamtfördersumme wird je Linie auf volle 1 000 Euro aufgerundet.

5.2.3 Sofern aus nicht vom Zuwendungsempfänger oder vom Verkehrsunternehmen zu vertretenden Gründen (zum Beispiel Straßenbaumaßnahmen oder höhere Gewalt) Umwegfahrten von mehr als eineinhalb Kilometern je Fahrt erforderlich sind, sind diese nachzuweisen und der Bewilligungsbehörde unverzüglich zu melden. Auf der Basis der

Meldung werden die Mehrkilometer auf zusätzliche Fahrten angerechnet (die Förderung der Mehrkilometer auf zusätzliche Fahrten erfolgt gemäß Nummer 5.2.1). Umwegfahrten, deren Länge kürzer als eineinhalb Kilometer je Fahrt ist, werden im Verwendungsnachweis grundsätzlich nicht berücksichtigt. Sollte es erforderlich sein, den Fahrplan anzupassen (bei Abweichungen größer als 2 Minuten oder veränderter Anfahrbarkeit einzelner Haltestellen), so ist dies mit der Bewilligungsbehörde abzustimmen. Die Fahrgäste sind über alle verfügbaren digitalen und analogen Medien zu informieren (siehe Nummer 4.6.2).

5.2.4 Ist die geförderte Relation Gegenstand eines Genehmigungswettbewerbes, in dem die Linienverkehrsgenehmigung auf der Grundlage eines Konzepts zur bestmöglichen Umsetzung des Nahverkehrsplans auf der Grundlage eines feststehenden Budgets erteilt werden soll (sogenanntes Wittenberger Modell), wird die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der förderfähigen zusätzlichen Fahrplankilometer abweichend wie nachfolgend beschrieben hergeleitet.

5.2.4.1 Die nach Nummer 4.2.3 gegenüber dem Nahverkehrsplan zusätzlich erforderliche Fahrtenzahl wird mit der Entfernung auf direktem Fahrweg multipliziert. Für diese zusätzlichen Fahrten beträgt die Zuwendung 1,73 Euro je errechneten Kilometer. Die Zuwendung je errechneten Kilometer erhöht sich ab 2022 und in jedem folgenden Jahr um 1,8 v. H.

5.2.4.2 Fahrten, die in Form von flexiblen Bedienformen erbracht werden, werden nur dann gesondert gemäß Nummer 5.2.1 gefördert, wenn diese von der Bewilligungsbehörde veranlasst werden.

5.2.4.3 Für die Gewährleistung der in den Nummern 4.3 bis 4.7 genannten Qualitätsstandards beträgt die Zuwendung 0,30 Euro je Fahrplankilometer (bezogen auf die ermittelten erforderlichen Fahrplankilometer gemäß Nummer 4.2.3).

5.2.4.4 Die daraus ermittelte Gesamtfördersumme bezogen auf ein Musterjahr wird je Linie auf volle 1 000 Euro aufgerundet und fließt als Zusatzförderung in den Genehmigungswettbewerb ein.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Qualitätssicherung

6.1.1 Die Einhaltung der in den Nummern 4.3 bis 4.7 beschriebenen Qualitätsstandards durch die Verkehrsunternehmen wird vom Zuwendungsempfänger kontinuierlich überprüft. Die Bewilligungsbehörde oder durch sie beauftragte Dritte können die Einhaltung dieser Qualitätsstandards bei den Verkehrsunternehmen sowie die Durchführung der kontinuierlichen Überprüfung durch die Zuwendungsempfänger durch Stichproben oder in anderer Weise kontrollieren. Es ist zu gewährleisten, dass das Personal der Bewilligungsbehörde zu dienstlichen Zwecken kostenlos mit den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes fahren kann.

6.1.2 Die Prüfung der Qualitätsstandards seitens der Zuwendungsempfänger ist mit dem von der Bewilligungs-

behörde zur Verfügung gestellten Vordruck durchzuführen. Hierfür sind mindestens drei Kontrollen je Jahr und Linie (über drei verschiedene Quartale verteilt) durchzuführen und anhand des Vordrucks zu dokumentieren. Der Bewilligungsbehörde sind die geplanten Termine für die Kontrollfahrten eine Woche vorher per E-Mail anzuzeigen. Die ausgefüllten Vordrucke sind dem Verwendungsnachweis beizufügen. Bei den Kontrollen festgestellte Mängel sind der Bewilligungsbehörde innerhalb von 14 Tagen mitzuteilen. Der Zuwendungsempfänger hat das Verkehrsunternehmen anzuhören und das Ergebnis der Anhörung der Bewilligungsbehörde mitzuteilen. Die Bewilligungsbehörde entscheidet abschließend über die Bewertung der Mängel im Ergebnis der Anhörung und teilt dies dem Zuwendungsempfänger mit.

6.1.3 Für die bei den vom Zuwendungsempfänger oder von der Bewilligungsbehörde durchgeführten Stichproben festgestellten Mängel oder Verstöße werden die Förderbeträge entsprechend **Anlage 3** reduziert. Die Kürzungen an einem Verkehrstag dürfen dabei eins von sechshundert der jährlichen Zuwendungen nicht überschreiten. Die Kürzungen sind vom Zuwendungsempfänger im Verwendungsnachweis zu berücksichtigen und gesondert auszuweisen.

6.1.4 Bei festgestellten Beanstandungen an mehr als fünf Tagen je Kalenderjahr hat die Bewilligungsbehörde die Förderfähigkeit der Relation für das Bahn-Bus-Landesnetz zu prüfen.

6.2 Angebotsplanung und Fahrplanabstimmung

6.2.1 Die ÖSPV-Aufgabenträger und die Bewilligungsbehörde stimmen sich fortlaufend zur Angebotsgestaltung der landesbedeutsamen Linie ab. Sofern mehrere Linien die landesbedeutsame Relation bedienen, ist dieser Linienkorridor mit in die Abstimmung einzubeziehen. Eine Anpassung des Angebotes ist zu den Fahrplanwechseln von Bahn (in der Regel Mitte Dezember) und Bus (in der Regel zum Schuljahresbeginn) zu gewährleisten.

6.2.2 Bewilligungsbehörde und Zuwendungsempfänger tauschen sich fortlaufend zur Aufgabenerfüllung der Verkehrsunternehmen sowie zu Anregungen und Kritiken von Fahrgästen aus. Die gewonnenen Informationen über Anliegen der Kunden sind im Rahmen der nächsten Angebotsabstimmung hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu prüfen.

6.2.3 Der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass die Verkehrsunternehmen der Bewilligungsbehörde zur Erstellung der Fahrplanmedien sowie zu dienstlichen Zwecken die Fahrplandaten in einem Excel-Format (xls/xlsx) liefern. Über den Liefertermin setzt die Bewilligungsbehörde die Zuwendungsempfänger und zeitgleich die Verkehrsunternehmen direkt spätestens 25 Werktagen vorher in Kenntnis.

6.3 Fahrgasterhebungen

6.3.1 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet das die Verkehrsleistung erbringende Verkehrsunternehmen, Fahrgasterhebungen auf den Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes, die durch den Fördermittelgeber in Auftrag gegeben werden, zu dulden und auf Verlangen zu unterstützen. Dies umfasst Zählungen und Befragungen, die in der Regel alle zwei Jahre durchgeführt werden.

6.3.2 Die Bewilligungsbehörde kann verlangen, dass durchgeführte eigene Erhebungen des Verkehrsunternehmens oder des Zuwendungsempfängers der Bewilligungsbehörde zu Planungszwecken zur Verfügung zu stellen sind.

6.4 Doppelförderung

Die auf der Grundlage dieser Richtlinien geförderten Fahrplankilometer bleiben bei der Berechnung der Zuweisungen nach § 8a Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt unberücksichtigt.

7. Anweisungen zum Verfahren

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV-Gk zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

7.1 Antragsverfahren

7.1.1 Anträge auf Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinien sind je Linie für das jeweils folgende Haushaltsjahr bis zum 1. 12. des Vorjahres an die Bewilligungsbehörde zu richten. Sofern eine Linie mehrere Konzessionsinhaber betrifft, ist Nummer 3 Abs. 2 zu beachten.

7.1.2 Antrags- und Bewilligungsbehörde ist die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg. Dokumente und Informationen, die für die Antragstellung, Durchführung und den Abschluss des Verfahrens wesentlich sind, sind dort erhältlich oder im Internet unter www.nasa.de abrufbar. Der erstmalige Zuwendungsbescheid soll auf der Grundlage des Antrags bis zum 1. 3. des Bewilligungsjahres erlassen werden.

7.2 Auswahl der Vorhaben

Die Auswahl der Vorhaben erfolgt gemäß dem in Kapitel 6.3.1 des ÖPNV-Plans 2020 – 2030 beschriebenen Prüfverfahren. Anträge zur Auswahl weiterer Vorhaben sind durch die ÖSPV-Aufgabenträger möglich. Über die Aufnahme oder Nichtaufnahme von Linien in das Bahn-Bus-Landesnetz entscheidet die Bewilligungsbehörde. Darüber erhält der Aufgabenträger nach erfolgter Prüfung gemäß dem Prüfverfahren eine förmliche Benachrichtigung mit entsprechender fachlicher Begründung.

7.3 Auszahlung

7.3.1 Die Auszahlungen der Zuwendungen durch die Bewilligungsbehörde erfolgen in vier Raten zum 10. 3. 10. 6., 10. 9. und 10. 11. eines jeden Jahres. Im ersten Jahr der Antragstellung kann die Bewilligungsbehörde den Auszahlungstermin der ersten Rate davon abweichend festlegen.

7.3.2 Das Ergebnis der Verwendungsnachweisprüfung, aufgerundet je Linie auf volle 1 000 Euro für das jeweils vorvergangene Haushaltsjahr, wird dem Zuwendungsemp-

MBI. LSA Nr. 11/2021 vom 29. 3. 2021

fänger im Rahmen des Zuwendungsbescheides für das aktuelle Haushaltsjahr mitgeteilt. Soweit sich eine Erstattung ergibt, soll der Erstattungsbetrag mit der Zuwendungsrate am 10. 6. des Jahres verrechnet werden. Übersteigt der Erstattungsbetrag den Betrag dieser Rate, kann er auch mit weiteren Zuwendungsraten verrechnet werden. Sich ergebende Nachzahlungen (zum Beispiel aufgrund Nummer 5.2.3) sollen mit der Zuwendungsrate am 10. 6. ausgezahlt werden.

7.3.3 Über Grund und Höhe einer Verrechnung oder einer Nachzahlung erlässt die Bewilligungsbehörde einen entsprechenden Bescheid.

7.3.4 Erhält ein Aufgabenträger in einem Haushaltsjahr keine regelmäßige Zuwendung aufgrund dieser Richtlinien, findet insoweit kein Verrechnungsverfahren statt. Die Bewilligungsbehörde stellt in diesem Fall eine Rückforderung an den Zuwendungsempfänger.

7.4 Verwendungsnachweisführung

7.4.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats (30. 6.) der Bewilligungsbehörde nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Die Zustimmung zu einer Verlängerung der Frist ist schriftlich bei der Bewilligungsbehörde einzuholen.

7.4.2 Der Bewilligungsbehörde sind mit dem Verwendungsnachweis sowie jederzeit auf Verlangen aussage-

fähige Unterlagen (sämtliche im Bewilligungszeitraum geltenden Fahrpläne und Fahrplanstände einschließlich gegebenenfalls vorhandener baustellenbedingter Umleitungsfahrpläne, mit der Bewilligungsbehörde abgestimmte Kilometertabellen für alle Fahrplanzustände, bereits durchgeführte Qualitätskontrollen) vorzulegen, die eine Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Zahlungen nach Nummer 5 ermöglichen.

7.4.3 Das Ministerium, die Bewilligungsbehörde und der Landesrechnungshof sind jederzeit berechtigt, die zweckentsprechende und fristgerechte Verwendung der Zuwendung zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen sowie Auskünfte einzuholen. Die Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, die für die Durchführung der Prüfung notwendigen Auskünfte zu erteilen und dies auch bei den Verkehrsunternehmen, an die die Zuwendung als Ausgleich des Mehraufwands ausgezahlt wurde, zu ermöglichen.

8. Sprachliche Gleichstellung

Personen- und Funktionsbezeichnungen in diesem Erl. gelten jeweils in männlicher und weiblicher Form.

9. Inkrafttreten

Dieser Erl. tritt mit Wirkung vom 1. 1. 2021 in Kraft.

An
die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH