

Richtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Busverkehren im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt

In dieser Angelegenheit bitte ich ab 01.01.2020 entsprechend nachfolgender Regelungen zu verfahren:

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

Das Land gewährt auf der Grundlage von § 8 b Abs. 2 Ziffer 3 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA), nach Maßgabe dieser Richtlinie und der haushaltsrechtlichen Vorschriften des Landes, insbesondere 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) Zuwendungen für Busverkehre innerhalb des Bahn-Bus-Landesnetzes auf der Grundlage des ÖPNV-Planes des Landes Sachsen-Anhalt.

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

2 Gegenstand der Förderung

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt Zuwendungen für die Einrichtung zusätzlicher Fahrten auf Buslinien des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) mit dem Ziel, den Angebotsstandard des Bahn-Bus-Landesnetzes sicherzustellen.

Das Land Sachsen-Anhalt gewährt darüber hinaus Zuwendungen zur Kompensation des Mehraufwands, der durch die Umsetzung der einheitlichen Qualitätsstandards des Bahn-Bus-Landesnetzes sowie der Vorgaben zur Anerkennung von überregionalen Tarifangeboten auf Buslinien des ÖSPV entsteht.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die für die jeweiligen Linien bzw. Linienteile örtlich zuständigen Aufgabenträger des ÖSPV nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA.

Verläuft eine Linie im Zuständigkeitsbereich mehrerer Aufgabenträger, so ist je Buslinie nur ein gemeinsamer Förderantrag durch einen die Federführung übernehmenden Aufgabenträger möglich. Dieser hat die anteiligen Zuwendungen ggf. an die weiteren beteiligten Aufgabenträger weiterzuleiten.

Der jeweilige Zuwendungsbescheid verpflichtet den Aufgabenträger als Zuwendungsempfänger zur Einhaltung der Bestimmungen dieser Richtlinie. Hierzu verpflichtet der Zuwendungsempfänger das für ihn tätige Verkehrsunternehmen vertraglich.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Eine Zuwendung kann gewährt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

4.1 Grundsätze

4.1.1 Eine Zuwendung erfolgt ausschließlich für Busverkehre 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 ÖSPV-Linien beschränkt, die im Land Sachsen-Anhalt verlaufen. In begründeten Einzelfällen können Relationen in benachbarte Bundesländer gefördert werden, wenn dadurch grenzüberschreitende Verbindungen zu zentralen Orten des anderen Bundeslandes in unmittelbarer Nähe der Grenze zu Sachsen-Anhalt hergestellt werden.

4.2 Ausweitung des Verkehrsangebotes

4.2.1 Zuwendungen für eine Verdichtung des Angebotes bzw. die Ausweitung der Bedienungszeit können nur erfolgen, wenn das vor der Förderung vorhandene ÖSPV-Angebot dem besonderen Landesinteresse nicht gerecht wird. Sofern nach Bekanntwerden der potenziell dem Landesnetz zuzuordnenden Relationen Änderungen am Verkehrsangebot auf den betroffenen Relationen vorgenommen wurden, liegt es im Ermessen der Bewilligungsbehörde, diese Einschätzung auf Grundlage des vor dieser Änderung vorhandenen Verkehrsangebots vorzunehmen.

4.2.2 Angebotsänderungen, die nach Aufnahme der Linie in das Bahn-Bus-Landesnetz vorgenommen wurden, werden bei der Förderung berücksichtigt, wenn diese durch die 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 nachfolgende Mindeststandards 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 Mindeststandards nach oben abgewichen werden. Ein Abweichen nach unten ist nur dann zulässig, wenn für eine wirtschaftliche Angebotserstellung keine anderen Möglichkeiten gefunden werden können. Die Erfüllung der Mindeststandards 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. Darüber hinaus sind flexible Bedienformen nur für über die Mindeststandards hinausgehende Verkehre zulässig.

Tabelle der Mindeststandards des Verkehrsangebotes im Bahn-Bus-Landesnetz

Verbindungskategorie gemäß ÖPNV-Plan	Angebot (Taktfrequenz in h)			Bedienungszeit (Uhrzeit)		
	Mo-Fr	Sa	So/Fei	Mo-Fr	Sa	So/Fei
Oberzentrum <> Oberzentrum	keine Fälle im Regionalbusverkehr					
Mittelzentrum* <> Oberzentrum	1 + V	2	2	5-23 Uhr	7-21 Uhr	8-20 Uhr
Mittelzentrum* <> Mittelzentrum*	1	2	2	5-21 Uhr	7-21 Uhr	8-20 Uhr
Grundzentrum <> höherrangiges Zentrum außerhalb des eigenen Landkreises	1	2	2	5-21 Uhr	7-21 Uhr	8-20 Uhr
GMZ** – höherrangiges Zentrum jeder Art	2 + V	2	2	6-20 Uhr	7-19 Uhr	8-20 Uhr
Landesinteresse zur Erschließung landesbedeutsamer touristischer oder gewerblicher Zentren	2	2	2	6-20 Uhr	7-19 Uhr	8-20 Uhr
*) gilt auch für Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums **) Grundzentrum mit besonderer Versorgungsfunktion im ländlichen Raum bzw. Grundzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums + V: Taktfrequenz wird um zusätzliche Fahrten verstärkt						

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- und Bus-Bus-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 ÖPNV sollen Anschlüsse mit angemessenen Übergangszeiten sichergestellt werden. Je nach festgelegtem Fahrplanumfang sind die Angebotsstandards für den PlusBus (stündliche Angebote) bzw. Takt-Bus (zweistündliche Angebote) gemäß Anlage 1 bzw. Anlage 2 auf jeder Linie einzuhalten.
- 4.3.2 Anschlüsse vom und zum SPNV, sowie ggf. innerhalb des ÖSPV sind zu sichern. Das Fahrpersonal der landesbedeutsamen Buslinien hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge bzw. -busse zu warten. Die Festlegung der Dauer der Wartezeit erfolgt in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger, sowie der Bewilligungsbehörde. Bei der Abstimmung zwischen zuständigen Aufgabenträger sowie 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 (insb. Bereitstellung Fahrscheindrucker durch das Land Sachsen-Anhalt), ist an der automatischen Anschlusssicherung des INSA-RBL teilzunehmen. Die vereinbarten Anschlüsse müssen im Fahrplanungsprogramm und INSA-RBL oder alternativ im eigenen RBL mit vergleichbaren Funktionalitäten gepflegt werden. In den Fahrplanmedien der landesbedeutsamen Buslinie ist auf die gesicherte Anschlussbeziehung gezielt hinzuweisen. Wartende Fahrgäste im Bus sind über den Grund der Wartezeit zu informieren.
- 4.3.3 Fahrten, die gemäß 5.2.1 Ziffer 3 nicht Bestandteil der Bemessungsgrundlage sind, gelten nicht als Bestandteil der Landesnetzlinie und sind aus dieser herauszulösen.
- 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 anzupassen, 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 (Fahrtausfälle, Unfälle, Straßensperrungen, größere Verspätungen etc.) der Bewilligungsbehörde unverzüglich per E-Mail an stoerungsbus@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 Fahrzeugen voraus. Hierzu gehört, neben einer ausreichenden Anzahl an Sitzplätzen, insbesondere eine Fläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen (inklusive für den Transport zugelassene E-Scooter), schwerem Gepäck und Fahrrädern sowie die zur Verkehrssicherung erforderlichen Haltevorrichtungen. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen hat gegenüber der Fahrradbeförderung Vorrang und ist an allen Tagen und zu allen Verkehrszeiten 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). 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 auch einzusetzen.
- 4.4.3 Für die Fahrgastinformation ist neben der äußeren Fahrtzielanzeige gemäß der BOKraft 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 Verteilung von Informationsmaterial (z. B. Kundenmagazine der NASA GmbH sowie Linienfahrpläne) ist durch entsprechende Halterungen im Format A4 zu ermöglichen.
- 4.4.5 Spätestens ab dem 01.01.2022 müssen die eingesetzten Fahrzeuge zusätzlich folgende Anforderungen erfüllen:
- a. Es ist eine Überlandbestuhlung (Sitzpolsterung für lange Verweilzeit) und eine Teilklimatisierung vorzusehen.
 - b. Es muss im Rahmen der verfügbaren Netzausstattung ein kostenloser Internetzugang für Fahrgäste über WLAN im Fahrzeug vorhanden sein. Eine Teilnahme am Landesprojekt Fahrgastinformation in Landesbussen wird empfohlen.
 - c. Es ist ein Mehrzweckbereich vorzusehen, welcher mindestens 2600 mm x 900 mm groß ist. Bei Einsatz eines Midi oder Kleinbusses darf der Mehrzweckbereich kleiner ausfallen (mindestens jedoch 900 mm x 1300 mm).
- 4.4.6 Auf Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes, die die Kriterien des Markennamens „PlusBus“ gemäß Anlage 1 erfüllen, werden ab 01.01.2022 folgende zusätzliche Qualitätsstandards vorausgesetzt:
- a. kostenloses Internet über WLAN mit einem Router/Modem, das mindestens zwei Mobilfunkmodule für verschiedener Provider mit jeweils zwei SIM-Karten enthält (zur Erhöhung der Netzausstattung), sowie
 - b. Mindestens 8 USB-C-Anschlüsse als Lademöglichkeiten für Smartphones im Fahrgastraum je Bus oder alternative Lademöglichkeiten (z.B. kabellos) für mindestens 8 Smartphones je Bus.

4.5 Qualitätsstandard: Kommunikation und Marketing

- 4.5.1 Die Vermarktung der Angebote des ÖPNV-Bahn-Bus-Landesnetzes erfolgt im Rahmen der ÖPNV-Dachmarkenkommunikation (<O> Mein Takt – Bahn-Bus-Landesnetz) des Landes durch die Bewilligungsbehörde. Die durchführenden Verkehrsunternehmen sind zur Mitwirkung an dieser Vermarktung zu verpflichten.
- 4.5.2 Die innerhalb des ÖPNV-Bahn-Bus-Landesnetzes eingesetzten Fahrzeuge und bedienten Haltestellen sind nach den Vorgaben der Bewilligungsbehörde als Teil des Bahn-Bus-Landesnetzes zu kennzeichnen.
- 4.5.3 Ergänzend sind die Linien entsprechend ihres mit der Bewilligungsbehörde abgestimmten Angebotsumfangs als PlusBus (stündliche Leistungen) bzw. TaktBus (zweistündliche Leistungen) zu kennzeichnen und regional zu vermarkten. Es gelten die Vorgaben zur Fahrgastinformation und Kommunikation gemäß Anlage 1 bzw. Anlage 2.
- 4.5.4 Fahrplanmedien (z. B. Fahrplanbroschüren) können auf Veranlassung der Bewilligungsbehörde über die ÖPNV-Dachmarkenkommunikation des Landes für das ÖPNV-Bahn-Bus-Landesnetz erstellt und finanziert werden. Das die Verkehrsleistung erbringende Verkehrsunternehmen ist zu verpflichten, diese Fahrplanmedien in den Fahrzeugen auszuliegen.

4.5.5 Zu Marketingzwecken wird seitens der Bewilligungsbehörde ein Mobilteam eingesetzt. Dieses ist landesweit im Bahn-Bus-Landesnetz im Einsatz, verteilt Fahrplanmedien und Broschüren und steht den Fahrgästen als Ansprechpartner zur Verfügung. Die kostenfreie Beförderung des Mobilteams zu dienstlichen Zwecken ist 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 ITF-Anschlüsse gemäß Ziff. 4.3.1 darzustellen.

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

4.6.3 Die für den Aufgabenträger tätigen Verkehrsunternehmen sind zu verpflichten, für die Auskunftssysteme der NASA GmbH (das Fahrplanauskunftssystem INSA, das Mobilitätsportal und DELFI) sind die Fahrplandaten bei Fahrplanänderungen in elektronischer Form (ISA- oder HAFAS-Rohdatenformat in einer aktuellen Version) mindestens 12 Werktage vor Fahrplanwirksamkeit der NASA GmbH zu übergeben. Bei geplanten Fahrplanänderungen und anhaltenden Störungen sind die Fahrplandaten frühestmöglich in INSA einzupflegen. Hierfür steht bei kurzfristig wirksam werdenden Änderungen auch der HIM (siehe 4.6.5.) zur Verfügung.

4.6.4 An den Haltestellen ist auf die INSA-Fahrplanauskunft (Webadresse, Telefonnummer) hinzuweisen.

4.6.5 Die für den Aufgabenträger tätigen Verkehrsunternehmen sind zu verpflichten, bei plötzlich auftretenden Störungen fahrgastrelevante Störungshinweise unverzüglich in das HIM (HAFAS-Information-Manager) einzupflegen. Die NASA 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 NASA GmbH zur Nutzung im Rahmen ihrer Auskunftssysteme (Fahrplanauskunftssystem INSA, Mobilitätsportal und DELFI) zur Verfügung zu stellen. Die Echtzeitdaten sind für alle Fahrten an die Fahrplanauskunftssysteme der NASA GmbH zu übermitteln.

4.6.7 Der Zuwendungsempfänger trägt dafür Sorge, dass die vertraglichen Vereinbarungen mit dem für ihn tätigen Verkehrsunternehmen ihn oder von ihm beauftragte Dritte (z.B. die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH als Bewilligungsbehörde) berechtigen, Fahrplandaten (Solldaten), Fahrzeitprognosen (Ist-Daten), Störungsmeldungen, Tarifinformationen und Anschlusssicherungsinformationen unbegrenzt weiterzuverarbeiten, zu veröffentlichen und weiterzugeben (z.B. 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 (beispielsweise Urheberrechten, Patenten etc.) sind, erhält der Zuwendungsempfänger oder von ihm beauftragte Dritte für diese Daten und Informationen ein uneingeschränktes Nutzungsrecht, das mit der Weiterleitung 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 vorsehen:

- a. Sachsen-Anhalt-Ticket (analog Sachsen- und Thüringenticket)
- b. Quer-durchs-Land-Ticket
- c. BahnCard 100
- d. BahnCard 25/50 (berechtigt zum Kauf eines ermäßigten Einzelfahrscheins)

4.7.2 Bei abweichenden Regelungen zur BahnCard 25/50 in Verbundgebieten haben deren Bestimmungen Vorrang.

4.7.3 Beim zu fördernden Angebot muss die kostenlose Fahrradmitnahme 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 Ermittlung der Zuwendungsbeträge für Angebotsausweitungen auf ÖSPV-Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes gelten folgende Festlegungen:

1. Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sind die im Bewilligungszeitraum geleisteten Fahrplankilometer auf den zur Erfüllung des vereinbarten Angebotsumfanges erforderlichen **zusätzlichen Fahrten** (keine Anrechnung von Bestandskilometern).
2. Anrechnungsfähig sind dabei alle Fahrplankilometer, die mit Bezug auf das im Zuwendungsbescheid festgelegte Fahrplanbasisjahr zusätzlich erforderlich sind, um das sich aus dem ÖPNV-Plan ergebende besondere Landesinteresse bei Angebot und Bedienzeit bzw. den nach den Regelungen von Ziffer 4.2.3 zwischen Zuwendungsempfänger und Bewilligungsbehörde abgestimmten Fahrtenumfang zu erfüllen.
3. Fahrplankilometer sind alle Betriebsleistungen, denen genehmigte Fahrpläne zugrunde liegen. Es werden bei der Ermittlung der Bestandskilometer keine Fahrten berücksichtigt, die nicht im Zusammenhang mit der landesbedeutsamen Relation stehen (z. B. kurze Teilstrecken im Schülerverkehr).
4. Leerfahrten sowie Fahrten, die ausschließlich an Schultagen durchgeführt werden, sind keine anrechnungsfähigen Betriebsleistungen. Nicht anrechenbare Fahrten sind aus der betreffenden Buslinie herauszulösen.
5. Die Zuwendung beträgt 1,70 € je tatsächlich anzurechnendem Fahrplankilometer. Die Zuwendung erhöht sich 2021 auf 1,72 € und in jedem folgenden Jahr um weitere 0,02 €.
6. Sollten bei Neueinführungen für einen im Zuwendungsbescheid definierten Übergangszeitraum von maximal einem Jahr die unter Ziff. 4.3 bis 4.7 genannten Qualitätsstandards auf zusätzlichen Fahrten nicht erfüllt werden, so werden diese Fahrplankilometer bis zur Erfüllung der Qualitätsstandards mit 1,40 € je Fahrplankilometer gefördert.
7. Fahrten, die in Form von flexiblen Bedienformen erbracht werden, können auf Nachweis anerkannt werden. Es werden nur tatsächlich erbrachte Fahrplankilometer anerkannt. Diese werden mit 1,00 € je Fahrplankilometer gefördert.

5.2.2 Für die Gewährleistung der in Ziff. 4.3 bis 4.7 dieser Richtlinie genannten Qualitätsstandards beträgt die Zuwendung pauschal 25.000 € je angefangener 100.000 Fahrplankilometer (zusätzliche Fahrten sowie Bestandskilometer gemäß Ziffer 5.2.1.3).

- 5.2.3 Sofern durch nicht vom Zuwendungsempfänger oder vom Verkehrsunternehmen zu vertretenden Gründen (z.B. Straßenbaumaßnahmen oder höherer Gewalt) Umwegfahrten außerhalb geschlossener Ortschaften erforderlich sind, sind diese nachzuweisen und der Bewilligungsbehörde unverzüglich zu melden. Auf Basis der Meldung werden die Mehrkilometer auf zusätzlichen Fahrten angerechnet (die Förderung der Mehrkilometer auf zusätzlichen Fahrten erfolgt gemäß Ziffer 5.2.1). Sollte es erforderlich sein, den Fahrplan anzupassen (bei Abweichungen größer zwei 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 Ziffer 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 Grundlage eines feststehenden Budgets erteilt werden soll (sogenanntes Wittenberger Modell), wird die Bemessungsgrundlage für die Ermittlung der förderfähigen zusätzlichen Fahrplankilometer abweichend wie folgt hergeleitet:
1. Die nach Ziff. 4.2 gegenüber dem Nahverkehrsplan zusätzlich erforderliche Fahrtenzahl wird mit der Entfernung auf direktem Fahrweg multipliziert. Für diese zusätzlichen Fahrten beträgt die Zuwendung 1,70 € je errechnetem Kilometer. Die Zuwendung erhöht sich 2021 auf 1,72 € und in jedem folgenden Jahr um weitere 0,02 €.
 2. Fahrten die in Form von flexiblen Bedienformen erbracht werden, werden nur dann gesondert gemäß 5.2.1 gefördert, wenn diese von der Bewilligungsbehörde veranlasst werden.
 3. Für die Gewährleistung der in Ziff. 4.3 bis 4.7 dieser Richtlinie genannten Qualitätsstandards beträgt die Zuwendung pauschal 25.000 € je angefangener 100.000 ermittelter Kilometer (zusätzliche Fahrten und Fahrten gemäß Nahverkehrsplan).
 4. Die daraus ermittelte Gesamtfördersumme bezogen auf ein Musterjahr wird auf aufgerundet auf den nächsthöheren Tausenderbetrag und fließt als Zusatzförderung in den Genehmigungswettbewerb ein.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Qualitätssicherung

- 6.1.1 Die Einhaltung der in Ziff. 4.3 bis 4.7 beschriebenen Qualitätsstandards durch die Verkehrsunternehmen wird durch den 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 Buslinien des Bahn-Bus-Landesnetzes fahren kann.
- 6.1.2 Die Prüfung der Qualitätsstandards seitens der Zuwendungsempfänger ist mit dem von der Bewilligungsbehörde 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. Diese ausgefüllten Vordrucke sind dem Verwendungsnachweis beizufügen. Bei diesen Kontrollen festgestellte Mängel sind der Bewilligungsbehörde innerhalb von 14 Tagen mitzuteilen. Das Verkehrsunternehmen ist durch den Zuwendungsempfänger 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 Bei durch den Zuwendungsempfänger oder die Bewilligungsbehörde durchgeführten Stichproben festgestellte Mängel oder Verstöße werden mit den in Anlage 3 aufgeführten Abzügen von der ermittelten Zuwendung geahndet. Die Kürzungen sind durch den Zuwendungsempfänger im Verwendungsnachweis zu berücksichtigen.
- 6.1.4 Bei festgestellten Beanstandungen an mehr als 5 Tagen je Kalenderjahr ist die Relevanz der Relation für das ÖPNV-Bahn-Bus-Landesnetz durch die Bewilligungsbehörde zu prüfen.

6.2 Angebotsplanung und Fahrplanabstimmung

- 6.2.1 Die ÖSPV-Aufgabenträger und das Land, vertreten durch die NASA GmbH, stimmen sich fortlaufend zur Angebotsgestaltung der landesbedeutsamen Linie ab. Sofern mehrere Buslinien 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 der Bewilligungsbehörde zur Erstellung der Fahrplanmedien sowie zu dienstlichen Zwecken die Fahrplandaten in einem Excel-Format (xls /.xlsx) durch die Verkehrsunternehmen zugeliefert werden. Über den Liefertermin setzt die Bewilligungsbehörde die Zuwendungsempfänger und zeitgleich die Verkehrsunternehmen direkt spätestens 25 Werktage vorher in Kenntnis.

6.3 Fahrgasterhebungen

- 6.3.1 Die Nachfrage der Linien des ÖPNV-Bahn-Bus-Landesnetzes wird im Regelfall alle zwei Jahre durch vom Land in Auftrag gegebene Fahrgasterhebungen (Zählungen und/oder Befragungen) ermittelt. Die Zuwendungsempfänger und Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, diese Erhebungen zu dulden und auf Verlangen zu unterstützen.
- 6.3.2 Die Bewilligungsbehörde kann verlangen, dass durchgeführte eigene Erhebungen des Verkehrsunternehmens bzw. des Zuwendungsempfängers der Bewilligungsbehörde zu Planungszwecken zur Verfügung zu stellen sind.

6.4 Doppelförderung

Die auf der Grundlage dieser Richtlinie geförderten Fahrplankilometer sowie die mit diesen Verkehren erfolgten Fahrten je Einwohner bleiben bei der Berechnung der Zuweisungen nach § 8 a Abs. 1 ÖPNVG LSA unberücksichtigt.

7 Anweisungen zum Verfahren

Das Zuwendungsverfahren richtet sich nach § 44 Abs. 1 LHO und VV-Gk, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie anderes bestimmt wird. Für Rücknahme, Widerruf, Erstattung und Verzinsung gelten die §§ 48 bis 49a des VwVfG i.V.m. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA.

7.1 Antragsverfahren

- 7.1.1 Anträge auf Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinie sind für das jeweils folgende Haushaltsjahr bis zum 01.12. des Vorjahres an die Bewilligungsbehörde zu richten.
- 7.1.2 Bewilligungsbehörde ist die NASA GmbH, Am Alten Theater 4, 39104 Magdeburg. Der erstmalige Zuwendungsbescheid soll auf der Grundlage des Antrags bis zum 01.03. des Bewilligungsjahres erlassen werden.

7.2 Auswahl der Vorhaben

Die Auswahl der Vorhaben erfolgt gemäß dem im ÖPNV-Plan 2020 – 2030 in Kapitel 6.3.1 beschriebenen Prüfverfahren.

7.3 Auszahlung

- 7.3.1 Die Auszahlungen erfolgen in vier Raten zum 10.03. 10.06., 10.09. 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 für das jeweils vorvergangene Haushaltsjahr wird dem Zuwendungsempfänger im Rahmen des Zuwendungsbescheides für das aktuelle Haushaltsjahr mitgeteilt. Soweit sich eine Erstattung ergibt, soll der Erstattungsbetrag mit der Zuwendungsrate am 10.06. des Jahres verrechnet werden. Übersteigt der Erstattungsbetrag den Betrag dieser Rate, kann auch mit weiteren Zuwendungsraten verrechnet werden.
- 7.3.3 Sich ergebende Nachzahlungen (z.B. aufgrund Ziff. 5.2.3 dieser Richtlinie) sollen mit der Zuwendungsrate am 10.06. ausgezahlt werden.
- 7.3.4 Über Grund und Höhe einer Verrechnung oder einer Nachzahlung ist durch die Bewilligungsbehörde ein entsprechender Bescheid zu erlassen.
- 7.3.5 Erhält ein Aufgabenträger in einem Haushaltsjahr keine regelmäßige Zuwendung aufgrund dieser Richtlinie, findet insoweit kein Verrechnungsverfahren statt.

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 (30.06.) 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 aussagefähige Unterlagen (sämtliche im Bewilligungszeitraum gültigen Fahrpläne bzw. Fahrplanstände inklusive ggf. vorhandener baustellenbedingter Umleitungsfahrpläne, mit der Bewilligungsbehörde abgestimmte Kilometertabellen für alle Fahrplanzustände, bereits durchgeführte Qualitätskontrollen), vorzulegen, die eine Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Zahlungen nach Ziff. 5 dieser Richtlinie ermöglichen.

7.5 Formblätter

- 7.5.1 Die Bewilligungsbehörde kann zur Durchführung dieser Richtlinie Formblätter (z. B. für den Antrag und für den Verwendungsnachweis) erstellen und als verbindlich einführen. Soweit technisch möglich, sollen sie als pdf-Datei zum Download zur Verfügung gestellt werden.
- 7.5.2 Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts (ANBest-Gk) sind nur insoweit obligatorischer Bestandteil des Zuwendungsbescheides, wie sie den vorgenannten besonderen Nebenbestimmungen nicht entgegenstehen. Im Zuwendungsbescheid ist daher explizit anzugeben, welche Regelungen der ANBest-Gk nicht Bestandteil des Zuwendungsbescheides werden.

8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt zum 01.01.2020 in Kraft. Sie tritt mit der Veröffentlichung einer

neuen Förderrichtlinie für die Busverkehre im Bahn-Bus-Landesnetz des Landes Sachsen-Anhalt außer Kraft (vsl. zum 01.01.2027).

Anlage 1 Angebotskriterien PlusBus

1 Produktmerkmale

Linien, die als „PlusBus“ vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen.

Kriterium	Mindestvorgabe		tolerierte Abweichungen Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	15 Fahrtenpaare (FP) im Zeitraum zw. 5 und 21 Uhr	Mo-Fr ist je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.
	Sa:	6 FP	
	So:	4 FP	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 60-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: - Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) - Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -

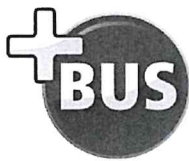
Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.

2 Fahrgastinformation und Kommunikation

2.1 Anwendung der Marke PlusBus

- a. Kennzeichnung PlusBus am Bus: über Zielmatrix und/oder Busbeklebung
Zielmatrix: Darstellung mit Sonderzeichen $\langle \oplus \rangle$ (Plus im Kreis)
- b. Publikationen zur Fahrplankommunikation (Fahrplanbuch und/oder Linienflyer, Fahrplantabelle)
- c. Anwendung in Aushangfahrplänen
- d. Anwendung in digitalen Medien, z.B. Verbindungsauskunft
- e. Kennzeichnung von Haltestellen durch das Signet der Busmarke PlusBus.

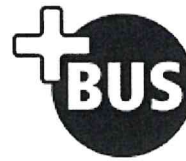
2.2 Produktsignets PlusBus



Signet PlusBus – 3 D



Signet PlusBus – flach



Signet PlusBus – s/w

2.3 Anordnung der Logos am Haltestellenschild

- 2.3.1 Sofern die Haltestellenschilder im Bediengebiet die Anordnung von Produktsignets zulassen, ist das PlusBus-Signet vor der Liniennummer anzuordnen.
- 2.3.2 Bei Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes ist das $\langle O \rangle$ -Logo wie nachfolgend dargestellt hinter dem Zielort anzuordnen.



Anlage 2 Angebotskriterien TaktBus

1 Produktmerkmale

Linien, die als TaktBus vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen:

Kriterium	Mindestvorgabe		tolerierte Abweichungen Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	7 Fahrtenpaare (FP)	- entfällt -
	Sa:	4 FP	
	So:	keine Vorgabe	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: - Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) - Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.

2 Fahrgastinformation und Kommunikation

2.1 Anwendung der Busmarke TaktBus:

- a. Publikationen zur Fahrplankommunikation (Fahrplanbuch und/oder Linienflyer, Fahrplantabelle)
- b. Anwendung in Aushangfahrplänen
- c. Anwendung in digitalen Medien, z.B. Verbindungsauskunft
- d. Kennzeichnung von Haltestellen durch das Signet der Busmarke TaktBus
- e. Kennzeichnung TaktBus in Zielmatrix: <O>

2.2 Produktsignets TaktBus



Signet TaktBus – 3 D



Signet TaktBus – flach



Signet TaktBus – s/w

2.3 Anordnung der Logos am Haltestellenschild

- 2.3.1 Sofern die Haltestellenschilder im Bediengebiet die Anordnung von Produktsignets zulassen, ist das TaktBus-Signet vor der Liniennummer anzuordnen.
- 2.3.2 Bei Linien des Bahn-Bus-Landesnetzes ist das <O>-Logo wie nachfolgend dargestellt hinter dem Zielort anzuordnen.



Anlage 3
Tabelle der zu reduzierenden Förderbeträge bei Nichteinhaltung der Qualitätsstandards

Mangel	erstmalige Feststellung pro Tag je festgestelltem Sachverhalt	Mehrfach festgestellter nicht behobener Mangel je festgestelltem Sachverhalt
Haltestellenbezogener Mangel		
Haltestellenkennzeichnung mit „<O> Mein Takt“ fehlt	10 €	20 €
Hinweis auf INSA fehlt an Haltestelle	5 €	10 €
Fahrzeugbezogener Mangel		
Fahrplanmäßige Fahrt wurde nicht durchgeführt	800 €	800 €
- Fahrzeug ist nicht barrierefrei zugänglich (kein Niederflur, kein Low-Entry) oder keine Mitnahmemöglichkeit von Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad - Mitnahme von Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad wird trotz vorhandener Kapazität verweigert	300 €	750 €
- Klimatisierung ist nicht vorhanden/funktioniert nicht (ab 2023) - Weder elektronische Zielanzeige innen vorhanden noch Haltestellenansage durchgeführt	100 €	250 €
- Fehlende Befestigungsmöglichkeit für Fahrräder - Anzuerkennende Bahntarife gemäß 4.2 werden nicht anerkannt - Ein gemäß 4.1.5 zu sichernder Anschluss wurde nicht abgewartet - Keine Zielanzeige außen	50 €	125 €
- Elektronische Zielanzeige innen fehlt - Haltestellenansage wurde nicht durchgeführt - Elektronische Zielanzeige außen fehlt (Ersatzbeschilderung vorhanden) - Kostenlose Internetnutzung für Fahrgäste funktioniert auf gesamter Fahrt nicht (ab 2023) - USB-Steckdosen fehlen/sind defekt (PlusBus ab 2023)	30 €	75 €
- Fahrzeug ist innen stark verschmutzt (erkennbar keine Tagesverschmutzung) - Es befindet sich Unrat aus vorheriger Fahrt im Fahrzeug - Scheiben sind durch Scratching beschädigt - Fahrzeug befindet sich in vermeidbarem stark verschmutzten Zustand (außen)	20 €	50 €
- Fehlende Halterung für Infomaterialien „<O>“ Mein Takt in Zielanzeige fehlt	10 €	25 €
Frühzeitiges Abfahren von Haltestellen von mehr als 300 Sekunden	800 €	800 €

Frühzeitiges Abfahren von Haltestellen von mehr als 120 Sekunden	300 €	750 €
Frühzeitiges Abfahren von Haltestellen von mehr als 60 Sekunden	50 €	125 €
Frühzeitiges Abfahren von Haltestellen von mehr als 30 Sekunden	5 €	5 €
Ausbleibende Fahrplan- oder Störungsinformation an INSA	100 €	250 €
Verspätet an INSA übermittelte Fahrplan- oder Störungsinformation	30 €	75 €
Unterschreitung einer Echtzeirate von 80 Prozent (pro Kalendermonat)	300 €	
Unterschreitung einer Echtzeirate von 90 Prozent (pro Kalendermonat)	100 €	
Unterschreitung einer Echtzeirate von 95 Prozent (pro Kalendermonat)	50 €	

Zwischen der erstmaligen Feststellung und der mehrfachen Feststellung eines Mangels wird durchführenden Verkehrsunternehmen eine 14-tägige Frist zum Beheben des Mangels eingeräumt. Die zu reduzierenden Förderbeträge sind gedeckelt auf maximal 5 v. H. der Fördersumme je Förderzeitraum.