
Merkblatt

Besonderer Teil

ÖPNV-Beschleunigung

- Stand: Mai 2016 -

Inhalt dieses Merkblattes

1. Anwendungsbereich.....	1
2. Förderfähige Maßnahmen	2
3. Voraussetzungen für Zuwendungen zu Beschleunigungsmaßnahmen	2
4. Zuwendungsfähigkeit der Anlagen und Bausteine	5
5. Zuwendungsempfänger.....	7
6. Verpflichtung des Zuwendungsempfängers.....	8
7. Dauer der Zweckbindung.....	8
8. Antragsverfahren	8

1. Anwendungsbereich

Dieses Merkblatt beschreibt die für eine Förderung aus dem ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen in Betracht kommenden baulich-technischen Maßnahmen zur Beseitigung von Störeinflüssen im ÖPNV. Es erläutert die Voraussetzung für die Förderung, die förderrechtliche Behandlung und gibt Hinweise zur Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben.

2. Förderfähige Maßnahmen

Gefördert werden können bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV.

Solche Maßnahmen sind

- streckenbezogene baulich-technische Maßnahmen, wie Einrichtungen
 - zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen,
 - von signaltechnischen Sonderformen (Zeitinseln [dynamische Haltestellen], Busschleusen, Stauüberholschleusen an Pförtneranlagen),
 - zur ÖPNV-freundlichen Verkehrsregelung (Abbiegeregelung),
 - der Neuordnung von Verkehrsflächen (Umspurungen).

Singuläre straßenbauliche Verbesserungen von LSA-Querschnitten ohne Auswirkungen auf die ÖPNV-Beschleunigung (z. B. Bordabsenkungen an Überwegen, Neuordnung von Nebenanlagen, Taktile Systeme) können im Zuge von Beschleunigungsmaßnahmen nicht gefördert werden, sondern sind durch den Träger der Straßenbaulast zu finanzieren.

- Einrichtungen zur rechnergestützten, automatischen
 - Überwachung und Steuerung des Betriebsablaufs sowie
 - zur Sicherung von Anschlüssen der Nahverkehrsfahrzeuge untereinander (Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme – RBL),
- die Beschaffung der hiermit korrespondierenden Fahrzeugausrüstung.

3. Voraussetzungen für Zuwendungen zu Beschleunigungsmaßnahmen

Unbeschadet der sonstigen Fördervoraussetzungen ist zu beachten:

3.1. Fördergrundsätze

Baulich-technische Maßnahmen als Teil eines Programms zur Beschleunigung des ÖPNV können nur gefördert werden, wenn sie den Betriebsablauf in Bezug auf Qualität (Pünktlichkeit [Fahrplantreue]), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlusssicherung), und Störungsbewältigung nachhaltig verbessern und verkehrlich dringend erforderlich sind.

Maßnahmen, von denen der ÖPNV gleichrangig mit dem Gesamtverkehr als ein Teil von ihm profitiert, können nicht gefördert werden.

3.2. Schwachstellenanalyse / dringendes verkehrliches Erfordernis

Zuwendungen zu Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV setzen voraus, dass die Ursachen von Störungen im Liniennetz des Verkehrsgebietes zuvor

ausführlich analysiert wurden und die erkannten Störungen nicht bereits mit konventionellen Mitteln wie zum Beispiel

- Sprechfunk,
- Busspuren,
- LSA-Beeinflussung durch Induktivschleifen

oder durch organisatorische bzw. andere planerische Maßnahmen wie

- Anpassung der Fahrpläne,
- Verbesserung der Einstiegsverhältnisse durch Zugang über alle Fahrzeugtüren,
- Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen von Park- und Halteverböten in Bereichen hoher Störanfälligkeit,
- zeitlich abgestimmte Müll- und Wertstoffabfuhr durch Entsorgungsfahrzeuge in den Verkehrsspitzen an den Hauptverkehrsstraßen

beseitigt werden können.

Zuwendungen für ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem können nur gewährt werden, wenn die erkannten Störungen

- nicht durch ein flexibleres, den spezifischen Anforderungen angepasstes LSA-Steuerungskonzept einschließlich flexibler Optimierung der Freigabezeiten

beseitigt werden können.

Daher ist das dringende verkehrliche Erfordernis der beantragten Maßnahmen mit Hilfe einer Schwachstellenanalyse nachzuweisen. Diese muss das Liniennetz auf wesentliche Mängel im Betriebsablauf untersuchen. Das Schwergewicht der Untersuchung ist auf die Beurteilungskriterien „Fahrzeit, Verspätungen, Voreilungen und Anschlusssicherung“ auszurichten. Sollten weitere Kriterien von Bedeutung sein, sind sie in die Analyse einzubeziehen.

Der Untersuchungsrahmen und der Aufbau der Schwachstellenanalyse soll rechtzeitig vor Antragstellung gemeinsam mit der Bewilligungsstelle abgestimmt und festgelegt werden.

Der Antragsteller hat darzulegen, inwieweit ein geplantes rechnergesteuertes Betriebsleitsystem die aufgezeigten Mängel beseitigt. Es ist neben den übrigen Voraussetzungen in der Regel nur dann verkehrlich dringend erforderlich, wenn mindestens 90 Fahrzeuge angeschlossen sind. Bei geringerer Fahrzeugzahl ist ein System ohne eigenen zentralen Betriebsführungsrechner zu wählen.

Soweit ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem auch anderen Zwecken als denen der ÖPNV-Beschleunigung dienen soll (z. B. der Echtzeitinformation für die Fahrgäste, Fahrplangestaltung, Statistik, Fahrgeldabrechnung [VDV-

Kernapplikation], Überwachung der Wartungsintervalle der Fahrzeuge), ist dies aufzuzeigen.

3.3. Wirtschaftlichkeit

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung ist nachzuweisen, dass die angestrebte Verkehrsqualität nach Nr. 3.1. mit konventionellen und organisatorischen Mitteln nach Nr. 3.2. nicht kostengünstiger erreicht werden kann.

Der Umfang des zu fördernden Vorhabens soll dem tatsächlichen Bedarf angepasst sein.

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit erfordert die verbindliche Festlegung von Mindestanforderungen an Betrieb, Einsatzgebiet und System.

Die geplanten technischen Systeme müssen dem Stand der Technik entsprechen. Sie sollen modular nach dem Baukastenprinzip entlang definierter Schnittstellen aufgebaut und damit für Systemerweiterungen, für die Zusammenfassung einzelner Bausteine zu Diensten und für die Umsetzung neuerer Entwicklungen offen sein.

Dazu sind die Systemkomponenten und die Schnittstellen bei den Verkehrsunternehmen entsprechend dem ÖPNV-Datenmodell der VDV-Schnittstelleninitiative gemäß dem VDV-Standard zu vereinheitlichen.

An den LSA-Steuerungsanlagen ist sicherzustellen, dass nur Komponenten neu verbaut werden, die den OCIT-Standard (Open Communication Interface for Road Traffic Control Systems) erfüllen, d. h. die über offene Schnittstellen miteinander zu kombinieren sind, um unterschiedliche Anlagen und Systeme in ihren Funktionen optimal aufeinander abstimmen zu können und den Wettbewerb zu gewährleisten.

Die weiteren allgemeinen technischen Vorschriften (DIN, VDE usw.) sowie die Anforderungen der Berufsgenossenschaften sind zu beachten.

3.4. Beschleunigungsmaßnahmen an Strecken und Lichtsignalanlagen

Zuwendungen zu Beschleunigungsmaßnahmen an Strecken und Lichtsignalanlagen werden nur gewährt, wenn trotz der in Nr. 3.2., 1. Absatz genannten konventionellen und organisatorischen Maßnahmen

- die nachweislich durchschnittlichen behinderungsbedingten Anteile (z. B. Verlustzeiten an den LSA) an den Beförderungszeiten im Fahrzeug
 - mehr als 10 % (schienengebundener ÖPNV)
 - mehr als 15 % (Busverkehr)
- betragen.

Die zuvor genannten Eingangsgrößen stellen zugleich anzustrebende Mindestzielwerte dar, weil bei diesen Werten nach den Feststellungen der Forschungsgesellschaft für Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, in aller Regel auch größere Streuungen der Beförderungszeit gegeben sind, so dass die an ein Nahverkehrssystem gestellten Qualitätsanforderungen nicht erfüllt werden können.

Daraus folgt, dass sich die Beschleunigungsmaßnahme in der Regel auf einen ganzen Linienweg oder auf einen wesentlichen Teil davon beziehen muss.

Zuwendungen zu Beschleunigungsmaßnahmen durch ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem können nur gewährt werden, wenn durch seinen Einsatz wesentliche Verbesserungen bei der Sicherstellung wichtiger Anschlüsse erzielt werden.

4. Zuwendungsfähigkeit der Anlagen und Bausteine

Grundsätzlich können bei Beschleunigungsmaßnahmen zu Gunsten des ÖPNV alle angemessenen Ausgaben zur betriebsfertigen und betriebssicheren Herstellung der Maßnahme gefördert werden. Dazu zählen

- Streckenausrüstung
 - elektromechanische, induktive und nicht invasive, z. B optische (infrarot) oder radarbasierte Erfassungs- und Anforderungssysteme,
 - Bakensysteme (bei Fahrzeugen mit Bake-Funk-System),
 - Weichen-Steuerungsanlagen,
 - signaltechnische Anlagen an Knotenpunkten (Umrüstung/Neubau von Lichtsignalanlagen zur ÖPNV-Bevorrechtigung)

Nicht gefördert werden können im Rahmen von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

- die erstmalige Einrichtung von Grüne-Welle-Koordinierungen an Lichtsignalanlagen,
- die Einrichtung einer verkehrsabhängigen Signalprogrammwahl,
- die Aufwendungen für die Errichtung einer strategischen Gesamtverkehrssteuerung,
- die Messwerteaufbereitung sowie für die Knoten-online-Visualisierung von „Grünen Wellen“,

da diese in ihren Zielfunktionen der Verstärkung des Gesamtverkehrs dienen und nicht ÖPNV-spezifisch sind.

Die Notwendigkeit zur Erneuerung oder Ausweitung von bestehenden Lichtsignalanlagen sowie zur Errichtung neuer Anlagen aus Anlass der ÖPNV-Beschleunigung zu deren betriebsfertiger und betriebssicherer Umsetzung ist ausführlich zu begründen.

Auf die Erneuerung von Teilen an LSA-Außenanlagen, die nicht durch die ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme veranlasst sind, die zweckmäßigerweise aber im Zuge der Umbaumaßnahme mit ersetzt werden und die dem Gesamtverkehr zu Gute kommen (z. B. LSA-Signalgeber), wird ein 50 %iger Vorteilsausgleich zu Lasten des Gesamtverkehrs angerechnet. Die nicht durch den ÖPNV veranlasste RiLSA-konforme Herrichtung von LSA-Knoten (z. B. Mehrfachsignale für eine Fahrtrichtung über Peitschenmaste) ist nicht zuwendungsfähig.

Bei der erstmaligen Neuerrichtung von Signalanlagen ist der Kostenanteil des Individualverkehrs (Anteil Straßenbaulastträger) durch Abzug eines Vorteilsausgleichs entsprechend der Signalgruppenaufteilung entsprechend zu berücksichtigen. Das Veranlasserprinzip ist nachrangig. Ein Vorteilsausgleich entfällt bei Beschleunigungsmaßnahmen im Zuge von Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes Niedersachsen.

- Straßenbauliche Maßnahmen
 - Einrichtung von Bussonderspuren (nur im Rahmen eines ÖPNV-Beschleunigungsprogramms). Die Einrichtung von Bussonderspuren wird erst ab einer Taktdichte im Busverkehr von mindestens 10 Fahrten pro Stunde und Richtung in Erwägung gezogen.

Sonderfahrstreifen für Busse im kommunalen Straßennetz kommen insbesondere auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs zugute. Als singuläre Maßnahme sind sie deshalb dem Träger der Straßenbaulast zuzuordnen und als Vorhaben des IV bei der hierfür zuständigen Bewilligungsbehörde zu beantragen.
 - Einrichtung von Busschleusen
 - Verkehrstechnische Maßnahmen (Verkehrsbeschilderung, Markierungs- und Verkehrsleiteinrichtungen)
- Zentrale Einrichtungen
 - RBL-Leitzentrale (Hard- und Software, Schnittstellen)
 - Verkehrsrechner (mit Schnittstellen)
 - Datenversorgungssysteme
 - Sende- und Empfangseinrichtungen
 - Kommunikationssystem/Datenfunknetz

- notwendige bauliche Maßnahmen (z. B. Umbau/Neubau von baulichen Anlagen für die genannten zentralen Einrichtungen)

Gefördert werden nur die der ÖPNV-Beschleunigung dienende Hard- und Software. Verwaltungs- und Statistiksysteme sind nicht zuwendungsfähig. Die Implementierung der VDV-Kernapplikation (VDV-KA) ist ebenfalls nicht zuwendungsfähig.

Die Neuanschaffung oder Erweiterung eines Verkehrsrechners nebst Schnittstellen kann nur in dem Umfang gefördert werden, in dem an ihm Lichtsignalanlagen des ÖPNV-Beschleunigungssystems aufgeschaltet werden.

Die Ausstattung mit Büromöbeln kann nicht gefördert werden.

Bedienarbeitsplätze können nur in der notwendigen Anzahl gefördert werden.

- Fahrzeugausrüstung mit folgenden Höchstbeträgen der zuwendungsfähigen Ausgaben:

Je Omnibus	8.000 Euro
Je Straßenbahn/Stadtbahn (Einrichtungsfahrzeug)	8.000 Euro
Je Straßenbahn/Stadtbahn (Zweirichtungsfahrzeug)	15.000 Euro

- Fahrzeugbordrechner mit Fahrscheindrucker (integriertes Bord-informationssystem – (IBIS) einschl. Software
- Tachograph mit elektronischem Wegimpulszähler
- Datenfunkgeräte und Antennensysteme
- Funkmodem/NF-Verteiler / Datentaugliches Funkgerät / PDAs
- Chipkartenleser
- Induktionssender
- IBIS-Verkabelung, Ethernet-Verkabelung LAN
- Infrarot-Fahrzeuggerät (bei Bake-Funk-System)

5. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen für ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen können nur durch den jeweiligen Baulastträger, in dessen Eigentum die geförderten Einrichtungen stehen, beantragt werden.

6. Verpflichtung des Zuwendungsempfängers

Mit Bewilligung des Zuschusses verpflichtet sich der Zuschussempfänger, einen zuverlässigen Betrieb des geförderten Systems durch regelmäßige Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen sicherzustellen. Im Falle des Ausfalls einzelner Komponenten hat der Zuschussempfänger schnellstmöglich für deren Instandsetzung oder Austausch zu sorgen (Auflage im Zuwendungsbescheid).

7. Dauer der Zweckbindung

Die Zweckbindungsdauer, während der die geförderten ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen betriebsbereit vorzuhalten sind, beträgt mindestens 15 Jahre. Sie beginnt erst mit der Inbetriebnahme des vollständig funktionstüchtigen Gesamtsystems zu laufen.

8. Antragsverfahren

8.1. Zustimmungen

Um sicherzustellen, dass die vollständige Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen nicht an fehlender Akzeptanz und Durchsetzbarkeit im kommunalpolitischen Bereich scheitert, sind dem Zuwendungsgeber Förderanträge erst nach Zustimmung der zuständigen kommunalpolitischen Gremien zur Aufnahme in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen vorzulegen.

8.2. Antragsunterlagen

Dem Antrag auf Zuwendungen für ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sind mindestens nachstehende Unterlagen beizufügen:

- Ausführlicher Erläuterungsbericht mit Gesamtkonzeption und Bauzeitenplan.

Der Erläuterungsbericht ist grundlegend für die Beurteilung des Vorhabens. Aus der Maßnahmenbeschreibung soll ersichtlich sein, wie die ÖPNV-Beschleunigung in den Gesamtverkehr eingebunden wird. Es sind die Gewichtungsp Parameter der Zielfunktionen der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen ausführlich zu beschreiben. Auf Anpassungen für den Individualverkehr zur Vermeidung von Staulagen bzw. zur Verbesserung der Verkehrsströme (z. B. Abbiegespuren, Veränderungen der LSA-Regelumlaufzeiten) ist ebenfalls einzugehen.

- Liniennetzplan in einem aussagefähigen Maßstab,
- Darstellung der Gesamtfinanzierung (Finanzierungsplan),

-
- Nachweis des dringenden verkehrlichen Erfordernisses mit Hilfe einer Mängel- und Schwachstellenanalyse. Bei großräumigen netzbezogenen Vorhaben sind grundsätzlich im gesamten Netz – mindestens aber für eine repräsentative Anzahl von Linien – die Mängel im Betriebsablauf anhand der Kriterien Reise- und Verlustzeiten, Verspätungen, Voreilungen und Anschlusssicherung nachzuweisen. Die Mängel- und Schwachstellenanalyse soll Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen und bewerten.
 - Formblatt A1 „Beschleunigungsmaßnahmen“,
 - Darstellung des gesamten vorgesehenen Beschleunigungsprogramms und der geplanten Maßnahmen. Die Eignung der Einzelmaßnahmen, die in der Schwachstellenanalyse aufgezeigten notwendigen verkehrlichen Verbesserungen zu erreichen und deren Wirtschaftlichkeit sind hier aufzuzeigen. Bei einer stufenweisen Realisierung der Beschleunigungsmaßnahme ist ein Zeitplan zu erstellen. Es ist auch darzulegen, ob und wie alle Verkehrsunternehmen, die ÖPNV-beschleunigte Abschnitte befahren, in die Beschleunigungsmaßnahme einbezogen werden sollen.
 - Stellungnahme des Aufgabenträgers, dass das Vorhaben den planerischen und investiven Festsetzungen des Nahverkehrsplans entspricht. In seiner Stellungnahme muss der Aufgabenträger auf die künftige Entwicklung des ÖPNV im Fördergebiet eingehen. Er muss darlegen, ob der ÖPNV im Fördergebiet im Rahmen einer auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder eigenwirtschaftlich durchgeführt wird. Wird der ÖPNV auf Grund einer auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung durchgeführt, so ist der Stellungnahme eine Kopie der Betrauung oder des öffentlichen Dienstleistungsauftrages beizufügen. Wird der ÖPNV auf eigenwirtschaftlicher Basis durchgeführt, hat der Aufgabenträger die Nachhaltigkeit der Verkehre glaubhaft zu machen.
 - In den Fällen einer Erstbeschaffung von rechnergesteuerten Betriebsleistungssystemen, die der ÖPNV-Beschleunigung dienen, die bedingungsfreie Verpflichtungserklärung des Trägers der Straßenbaulast gegenüber dem Antragsteller und der Bewilligungsstelle, dass die vorhandenen Beschleunigungseinrichtungen an den Lichtsignalanlagen und an einem Verkehrsrechner auch nach Ablauf des auf ihnen liegenden Zweckbindungszeitraums für weitere 15 Jahre aufrecht erhalten und weiterhin betrieben und unterhalten werden.
 - Stellungnahme des zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeirates zur Barrierefreiheit des Vorhabens nach § 7 Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz,

- Darstellung von Alternativlösungen, auch unterhalb von baulichen und technischen Maßnahmen (z.B. straßenverkehrsbehördliche Anordnungen von Park- und Halteverböten in Bereichen hoher Störanfälligkeit oder organisatorische Maßnahmen wie z. B. eine zeitlich abgestimmte Müll- und Wertstoffabfuhr durch Entsorgungsfahrzeuge in den Verkehrsspitzen an den Hauptverkehrsstraßen, Pfortnerampeln zur zeitlichen Zuflusssteuerung /-begrenzung, flexibles, den spezifischen Anforderungen angepasstes LSA-Steuerungskonzept) und Darlegung von Ausschlussgründen hierfür,
- Bau- und verkehrstechnische Unterlagen (z. B. Übersichtspläne zum Liniennetz, aussagekräftige Lagepläne zu den einzelnen verkehrs- und bautechnischen Maßnahmen, Querschnittspläne, signal- und anlagentechnisches Konzept),
- Detaillierte Kostenberechnungen (z.B. nach AKS, DIN 276) mit Darstellung der beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben,
- Bestätigung der Planungsvoraussetzungen (z. B. verkehrs- und planungsrechtliche Genehmigungen, Beschlussfassungen der Gremien der kommunalen Gebietskörperschaften, Beschlüsse bei den beteiligten Verkehrsunternehmen, Nachweis der erforderlichen Abstimmungen zwischen Straßenbaulasträgern und Verkehrsunternehmen, Kooperationsverträge zwischen den an der Beschleunigungsmaßnahme beteiligten Partnern insbesondere bei Anwendung eines RBL),
- Nachweis der Effizienz hinsichtlich der einzelwirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Wirkung des Beschleunigungsvorhabens in Form von vereinfachten Nutzen-Kosten-Berechnungen.

Hier sind die Wirkungen auf der Grundlage der erwarteten betrieblichen und verkehrlichen Verbesserungen (Zuverlässigkeit des Fahrplans, Verkürzung der Reisezeit [Reisezeitgewinne, Verbesserung der Anschlussicherung], Fahrgastzuwachs, Steigerung der Attraktivität, Einsparung von Fahrzeug- und Personalkosten) möglichst zu monetarisieren und den entsprechenden jährlichen Kosten für die Investitionen gegenüberzustellen.

8.3. Prüfung des Förderantrags

Während die straßenbaulichen Maßnahmen regelmäßig durch den Träger der Straßenbaulast beantragt werden, werden die Komponenten eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems immer durch das Verkehrsunternehmen beantragt. Infolge des engen technischen Zusammenwirkens der einzelnen Komponenten der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen kann die technische und wirtschaftliche Prüfung dieser verschiedenen Anträge nicht unabhängig voneinander erfolgen. Da die ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen als ein

System mit unterschiedlichen Komponenten betrachtet werden müssen, ist die Prüfung zumindest auf der konzeptionellen Ebene für beide (Teil) Anträge zusammenhängend durchzuführen. Dies betrifft insbesondere die Schnittstellen zwischen den Fahrzeugkomponenten und den ortsfesten Komponenten.

Der Förderantrag wird von der Bewilligungsbehörde erst geprüft, wenn alle zur Beurteilung notwendigen Unterlagen vorliegen. Änderungsanträge vor Beginn der Maßnahme sind ausgeschlossen.