

G. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

**Richtlinie
über die Gewährung von Zuwendungen
zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien
im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

Erl. d. MW v. 6. 4. 2022 — 44-30651/0060 —

— VORIS 93200 —

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Das Land gewährt nach § 7 Abs. 8 NNVG sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie und der VV-Gk zu § 44 LHO Zuwendungen für die Finanzierung der Betriebsleistungen von landesbedeutsamen Buslinien.

Im Interesse des landesweiten Ausbaus überregionaler Verkehrsangebote im ÖPNV zur räumlichen und qualitativen Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs sollen Betriebskostenzuschüsse den Aufgabenträgern einen Anreiz bieten, schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie Linienverkehrsangebote neu einzurichten und bestehende Angebote auszubauen und qualitativ aufzuwerten sowie verkehrliche Aufkommenschwerpunkte mit Oberzentren und Bahnknotenpunkten zu verbinden und Angebotslücken zwischen Bahnknotenpunkten zu schließen.

1.2 Im Rahmen der Umsetzung sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. 10. 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. 12. 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22) — im Folgenden: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 —,
- das PBefG in der Fassung vom 8. 8. 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. 4. 2021 (BGBl. I S. 822).

1.3 Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

2.1 Gegenstand der Förderung ist die Bestellung von Betriebsleistungen landesbedeutsamer Buslinien. Dabei muss es sich um Betriebsleistungen im Linienbetrieb des straßengebundenen ÖPNV i. S. des PBefG und der BOKraft mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards handeln, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist:

- zur Anbindung von Mittelzentren ohne eigene SPNV-Station an Oberzentren oder an SPNV-Stationen,
- zum räumlichen und zeitlichen Lückenschluss im SPNV-Netz oder
- zur Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren oder an SPNV-Stationen.

2.2 Bei den eingesetzten Fahrzeugen ist den Anforderungen an die Barrierefreiheit zu entsprechen.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsberechtigt sind niedersächsische Aufgabenträger i. S. des § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 sowie Abs. 2 und 3 NNVG und Aufgabenträger anderer Bundesländer für in ihrer Zuständigkeit bestellte Betriebsleistungen in Niedersachsen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen können unter folgenden Voraussetzungen gewährt werden:

- 4.1 Die der Förderung zugrundeliegende Betriebsleistung wird auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen erbracht.
- 4.2 Der Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsleistungen nicht befriedigend bedient werden (§ 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchst. a PBefG).
- 4.3 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, die der Förderung zugrundeliegenden Betriebsleistungen auf der betreffenden Relation für mindestens drei Jahre zu bestellen.
- 4.4 Die Betriebsleistungen werden auf Grundlage eines linienspezifischen oder eines die Linie beinhaltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie einer Linienverkehrsgenehmigung nach dem PBefG erbracht und vom Zuwendungsempfänger unter Verwendung der Förderung finanziert. Der Zuwendungsempfänger hat in Textform zu bestätigen, dass der ÖDA entsprechend den einschlägigen Vergabebestimmungen zustande gekommen ist und auch deren materiellen Anforderungen entspricht. Die der geförderten Betriebsleistung zugrunde liegenden ÖDA sowie Liniengenehmigungen, soweit sie nicht von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Liniengenehmigungsbehörde selbst erlassen wurden, müssen der Bewilligungsstelle vor der ersten Auszahlung übermittelt werden.
- 4.5 Die in der **Anlage** abgedruckten „Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und technische Regelungen“ genannten Bedien- und Qualitätsstandards werden eingehalten.
- 4.6 Der Nachweis über die Erfüllung oder zukünftige Erfüllbarkeit der vorstehenden Zuwendungsvoraussetzungen ist vor der Bewilligung in geeigneter Form zu führen.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Festbetragsfinanzierung zur Projektförderung je Fahrplankilometer gewährt.

5.2 Der Zuschuss erfolgt für Betriebsleistungen der landesbedeutsamen Buslinie, die erstmals im Zusammenhang mit der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht werden (Neuleistungen), in Höhe des vom Aufgabenträger zu zahlenden Netto-Ausgleichs, maximal jedoch 1,12 EUR je Fahrplankilometer. Bestandsleistungen, das heißt Betriebsleistungen, die bereits vor der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht worden sind, werden nicht bezuschusst.

5.3 Der in Nummer 5.2 genannte Betrag erhöht sich je nach Steuerkraft des die Leistung bestellenden niedersächsischen Aufgabenträgers auf bis zu 1,46 EUR je Fahrplankilometer. Näheres dazu ist Nummer 8 der Anlage zu entnehmen.

5.4 Förderfähige Betriebsleistungen nach Nummer 5.2 der landesbedeutsamen Buslinie, die infolge eines erstmaligen Verfahrens zur Vergabe eines ÖDA i. S. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht werden, werden mit 0,10 EUR je Fahrplankilometer zusätzlich zum Fördersatz aus Nummer 5.2 oder 5.3 bezuschusst (Anschubfinanzierung), maximal jedoch in Höhe des vom Aufgabenträger zu zahlenden Netto-Ausgleichs. Die Anschubfinanzierung wird bei fünfjährigem Bewilligungszeitraum für drei volle Kalenderjahre, bei vierjährigem Bewilligungszeitraum für zwei volle Kalenderjahre und bei dreijährigem Bewilligungszeitraum für ein volles Kalenderjahr bewilligt und beginnt jeweils mit dem ersten

Jahresbeginn (1. Januar des Jahres) innerhalb des Bewilligungszeitraums. Bei einer Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember wird der Zeitraum bis Jahresende dem ersten geförderten Kalenderjahr zugerechnet. Die Anschubfinanzierung wird nur einmalig bewilligt.

5.5 Die Laufzeit einer Förderung beträgt maximal 60 Monate. Die Betriebsaufnahme einer neuen landesbedeutsamen Buslinie oder einer auf diesen Stand aufgewerteten Linie muss vor dem 31. 12. 2026 erfolgen. Bereits bisher durch das Land Niedersachsen als Neuleistungen geförderte Betriebsleistungen einer landesbedeutsamen Buslinie können erneut und nach Maßgabe des Fördersatzes gemäß Nummer 5.2 oder 5.3 dieser Richtlinie bezuschusst werden, sofern die Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und die technischen Regelungen dieser Richtlinie erfüllt werden.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Angaben im Antrag und in den vorzulegenden Unterlagen und Nachweisen sind subventionserheblich i. S. des § 264 StGB. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Lauf der Abwicklung des Vorhabens und während der Zweckbindung ändern, sind von dem Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle unverzüglich mitzuteilen. Die Bewilligungsstelle hat die Antragsteller entsprechend zu befehlen.

7. Anweisung zum Verfahren

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

7.2 Bewilligungsstelle ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover.

7.3 Zuwendungsanträge müssen grundsätzlich mindestens sechs Monate vor der Betriebsaufnahme bei der Bewilligungsstelle eingehen.

7.4 Vorabkennmachungen und die Ausschreibung von Betriebsleistungen, die Bestandteil einer landesbedeutsamen Buslinie sein sollen, stellen keinen vorzeitigen Maßnahmenbeginn dar, solange die Bestellung der zu fördernden Betriebsleistungen nicht verbindlich erfolgt. Eine frühzeitige Erörterung und Abstimmung mit der Bewilligungsstelle, ob geplante Schritte die Förderfähigkeit des Projekts berühren, wird empfohlen.

7.5 Erfolgt die Bestellung der Betriebsleistungen einer landesbedeutsamen Buslinie durch mehrere Aufgabenträger, d. h. die Betriebsleistungen werden in mehreren oder einem gemeinschaftlichen Vertrag unterschiedlicher Aufgabenträger vergeben, so ist je Buslinie nur ein gemeinsamer Förderantrag durch einen die Federführung für das Zuwendungsverfahren übernehmenden Aufgabenträger möglich. Dieser hat die anteiligen Zuwendungen ggf. an die weiteren beteiligten Aufgabenträger gemäß der VV-Gk Nr. 12 zu § 44 LHO weiterzuleiten.

7.6 Die jährlichen Zuwendungen werden grundsätzlich zu einem festen Termin ausgezahlt. Die Beträge sollen die Verwendungsnachweisprüfung des Vorjahres nach Nummer 7.7 berücksichtigen.

7.7 Für jedes Kalenderjahr ist innerhalb von zwei Monaten nach der Abrechnung zwischen dem Aufgabenträger und den mit der Betriebsleistung beauftragten Verkehrsunternehmen ein Jahresverwendungs- und Qualitätsbericht einzureichen. Dieser Bericht hat die tatsächlich erbrachte Betriebsleistung, die zuwendungsfähigen Ausgaben, die linien-spezifischen Einnahmen und Daten aus Fahrgastzählungen (z. B. Personenkilometer) zu beinhalten.

7.8 Nach Ablauf des Bewilligungszeitraums und spätestens vier Monate nach Abrechnung des letzten geförderten Kalenderjahres zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ist ein Sachbericht vorzulegen, der die Angaben der Jahresverwendungs- und Qualitätsberichte und Förder-

mittelzahlungen für den Gesamtzeitraum in einer Übersicht zusammenfasst und eine verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung des Aufgabenträgers enthält.

7.9 Der LRH ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern zu prüfen (§ 91 LHO). Die Bewilligungsstelle hat darauf hinzuweisen.

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erl. tritt am 27. 4. 2022 in Kraft und mit Ablauf des 31. 12. 2026 außer Kraft.

An die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen
die Region Hannover
den Regionalverband Großraum Braunschweig
den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) — Landesgruppe Niedersachsen/Bremen —
den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

— Nds. MBl. Nr. 17/2022 S. 602

Anlage

Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und technische Regelungen

1. Förderfähige Linienverkehrsverbindungen

1.1 Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren oder an SPNV-Stationen

Gefördert wird die Anbindung von Mittelzentren ohne eigenen oder regelmäßig bedienten Zugang zum SPNV an ein Oberzentrum oder an eine SPNV-Station.

Als anzubindende Orte gelten die im LROP Niedersachsen in der aktuellen Fassung aufgeführten Städte und Gemeinden, die mittel- und oberzentrale Funktionen erfüllen. Gleiches gilt auch für Städte und Gemeinden, die mittel- und oberzentrale Funktionen erfüllen, aber nicht in Niedersachsen liegen.

Mittelzentren verfügen über keine regelmäßige SPNV-Anbindung, wenn das SPNV-Angebot nicht an allen Wochentagen eine mindestens stündliche Anbindung gewährleistet, und diese auch nicht im SPNV realisiert werden kann (z. B. aufgrund fehlender Infrastrukturkapazität).

Die Anbindung dieser Städte und Gemeinden durch eine landesbedeutsame Buslinie muss mindestens den Stadt- oder Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt.

Mittelzentren, deren nächstgelegene SPNV-Station in einer Entfernung von bis zu 1 km Luftlinie von dem Stadt- oder Ortsteil liegt, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt (zentrales Siedlungsgebiet), gelten als über den SPNV angeschlossen (Nachbarortsverkehr).

Mittelzentren ohne eigene oder regelmäßig bediente SPNV-Stationen sollen mit landesbedeutsamen Buslinien mit dem SPNV verknüpft werden.

1.2 Räumlicher und zeitlicher Lückenschluss im SPNV-Netz

Gefördert werden Verbindungen, die räumliche Lücken im bestehenden SPNV-Netz schließen.

Räumliche Lücken im SPNV-Netz liegen vor, wenn sich deutlich zeitgünstigere Verbindungen zwischen Mittelzentren, Mittelzentren mit oberzentralen Funktionen, Oberzentren und Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen mit dem straßengebundenen ÖPNV ergeben, als mit dem SPNV.

Eine förderfähige landesbedeutsame Buslinie muss zwischen den maßgebenden Siedlungsschwerpunkten der zentralen Orte eine Reisezeit einhalten, die in der Hauptverkehrszeit gegenüber der Gesamtreisezeit bei Nutzung der SPNV-Umsteige-Verbindung (einschließlich der Umsteigezeit) im SPNV höchstens 67 % beträgt.

Gefördert werden ferner Parallelverkehre, die zeitliche Lücken im SPNV-Angebot schließen unter den Voraussetzungen von Nummer 2.1.

1.3 Anbindung von Orten mit besonderen Verkehrsaufkommen

Förderfähig sind auch Anbindungen von Orten unterhalb der zentralörtlichen Funktion von Mittelzentren an den

SPNV, wenn diese touristische Bedeutung oder aufgrund des Pendleraufkommens eine herausgehobene regionale Bedeutung haben und wegen dieser Bedeutung verkehrlich bedeutsame Aufkommensschwerpunkte darstellen. Auch Verknüpfungsanlagen mit Fährlinien können Orte i. S. dieser Regelung sein.

Bedeutung und Verkehrsaufkommen sind durch geeignete Daten zu belegen, z. B. durch Festsetzungen im Regionalen Raumordnungsprogramm der betroffenen Gebietskörperschaften, Übernachtungszahlen- und Tagesgäste, Aus-/Einpender oder Bedarfserhebungen.

2. Linienführung

2.1 Linienweg und Geschwindigkeit

Es sollen schnelle und direkte Verbindungen eingerichtet werden, die gut in das SPNV-Netz eingebunden und hiermit verknüpft sind.

Es ist eine einheitliche Linienführung (Standardlinienweg) festzulegen. Förderfähig sind nur auf dem Standardlinienweg erbrachte Betriebsleistungen.

Auf dem Standardlinienweg sind folgende Richtwerte zu erreichen:

- Reisegeschwindigkeit vom Start- zum Zielpunkt der Linie (Haltestellen) mindestens 35 km/h und
- Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung maximal 1,25.

Abweichungen von den Richtwerten sind in besonderen Ausnahmefällen (insbesondere aus topografischen Gründen oder bei Lücken oder regelmäßiger Überlastung im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz) möglich. Sie können bei Bedarfsbegründung durch den Antragsteller zugelassen werden.

Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen grundsätzlich höchstens drei Fahrten je Richtung pro Werktag (Montag bis Samstag) vom Standardlinienweg abweichen, wobei auch bei vom Standardlinienweg abweichenden Fahrten die Vorgaben zu Reisegeschwindigkeit und Umwegfaktor einzuhalten sind. Bei Beibehaltung des Standardlinienwegs sind Linienenerweiterungen vor der ersten und/oder nach der letzten Haltestelle des Standardlinienwegs zulässig.

Eine Konkurrenz zu und Parallelverkehre mit SPNV-Angeboten sind zu vermeiden. Eine SPNV-parallele Linienführung ist nur zulässig, wenn in Kombination mit dem bestehenden SPNV das Angebot einer stündlichen Verbindung realisiert werden kann (zeitlicher Lückenschluss) oder eine optimale Anbindung i. S. eines räumlichen Lückenschlusses an den SPNV entsprechend Nummer 1.2 erreicht wird. Sie bedürfen einer besonderen Begründung durch den Antragsteller.

Die Linienführung ist mit dem jeweils zuständigen SPNV-Aufgabenträger sowie den von der Linienführung betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern eng abzustimmen. Deren Stellungnahme ist den Antragsunterlagen beizufügen.

2.2 Landes- und Bundesgrenzen

Bei Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Anbindungen wird ausschließlich der auf das Land Niedersachsen entfallende Anteil an den förderfähigen Fahrplankilometern bezuschusst. Fahrplankilometer werden bis zur Landesgrenze berechnet.

3. Fahrplan

3.1 Betriebszeiten

Die Betriebszeiten und das Fahrplanangebot landesbedeutsamer Buslinien haben sich nach dem SPNV-Angebot an den verknüpften SPNV-Stationen auszurichten.

Diese Mindestbetriebszeiten sind zu gewährleisten:

Die erste Ankunft im zentralen Ort höherer Stufe oder an der verknüpften SPNV-Station muss

- an Werktagen (Montag bis Freitag) bis 6.00 Uhr,
- an Samstagen bis 7.00 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen sowie Heiligabend und Silvester bis 8.00 Uhr gewährleistet werden.

Die letzte Abfahrt am zentralen Ort höherer Stufe oder der verknüpften SPNV-Station muss

- an Werktagen (Montag bis Freitag) nach 23.00 Uhr,
- an Samstagen nach 22.00 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen sowie Heiligabend und Silvester nach 22.00 Uhr gewährleistet werden.

3.2 Takt

Für landesbedeutsame Buslinien ist im Rahmen vorstehend genannter Mindestbetriebszeiten ein zuverlässiger Verkehr im Ein-Stunden-Takt auf dem Standardlinienweg einzurichten. Dabei muss grundsätzlich der Takt mit Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute an allen Verkehrstagen angeboten werden. Der Mindesttakt ist auch in einem Ferienfahrplan anzubieten.

Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen ohne Bedarfsbegründung bis zu drei Fahrten je Richtung pro Werktag (Montag bis Samstag) von diesem Bedienungsraaster abweichen.

3.3 Erweitertes Angebot

Die landesbedeutsamen Buslinien können mit einem gegenüber dem förderfähigen Stundentakt erweiterten Angebot mit längeren Betriebszeiten und/oder dichter Taktfolge bestellt werden. Förderfähig ist in diesen Zeiten grundsätzlich ein stündliches Angebot an allen Verkehrstagen in der Zeit von 5.00 bis 24.00 Uhr.

3.4 Ausnahmen

Abweichungen von den Mindestbetriebszeiten und den Taktvorgaben sind in begründeten Ausnahmefällen zulässig, z. B. wenn

- Schienenpersonennahverkehr/-fernverkehr-Anschlussverkehre, für die die landesbedeutsame Buslinie eine Zu- oder Abbringerfunktion hat, mit eingeschränkten Betriebszeiten und/oder mit geringerem Takt verkehren,
- eine zu erwartende sehr geringe Nachfrage durch entsprechende Daten belegt wird, z. B. durch Bedarfserhebungen oder eine sehr geringe Bevölkerungsdichte im Einzugsgebiet. Ausnahmen können insbesondere in Schwachverkehrszeiten (montags bis freitags 20 bis 23 Uhr, samstags 18 bis 22 Uhr sowie sonn- und feiertags einschließlich Heiligabend und Silvester ganztägig) oder aufgrund der Raumstruktur (z. B. wegen geringer Einwohnerdichte) zugelassen werden. Bei Linien zur Erschließung von touristischen Aufkommensschwerpunkten ist nachfrageabhängig und ggf. auch saisonal ganztägig eine Angebotsreduktion möglich, wobei das reduzierte Angebot mindestens einen Zwei-Stunden-Grundtakt an allen Verkehrstagen ohne Taktsprünge zwischen geraden und ungeraden Stunden aufweisen muss,
- aufgrund einer nachweislich besonders hohen Auslastung des Straßennetzes zu bestimmten Zeiten Abweichungen von den Abfahrtszeiten zur jeweils gleichen Minute bedarfsgerecht sind.

3.5 Anschluss an den SPNV

Soweit betrieblich möglich, sind an den bedienten SPNV-Stationen Anschlüsse an die Hauptverkehrsbeziehung einzuplanen. Grundsätzlich sind dabei fahrgastorientierte Übergänge zum SPNV mit einer Umsteigezeit von maximal 15 Minuten zu gewährleisten. Abweichungen können bei begründetem Bedarf zugelassen werden.

Bei planerischen Konfliktsituationen sind sichere Anschlüsse zumindest in die maßgebende Lastrichtung zu gewährleisten. In den Fahrplanmedien der landesbedeutsamen Buslinie ist auf gesicherte Anschlussverbindungen und Umsteigezeiten vom und zum SPNV unter Nennung der betrieberneutralen, landesweit gültigen Linienbezeichnung gezielt hinzuweisen.

4. Anschlussicherung an den SPNV

Grundsätzlich ist der Anschluss der landesbedeutsamen Buslinien vom und zum SPNV zu sichern.

Das Fahrpersonal der landesbedeutsamen Buslinien hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge und Anschlussfahrzeuge im Schienenersatzverkehr zu warten. Bei der Festlegung der Dauer der Wartezeit sind insbesondere die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang der Buslinie, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit zu berücksichtigen.

5. Fahrzeuge

Die auf landesbedeutsamen Buslinien eingesetzten Fahrzeuge müssen mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Größe des Fahrzeugs richtet sich nach der zu erwartenden Fahrgastnachfrage. Dabei ist sicherzustellen, dass Fahrgäste außerhalb von Zeitfenstern, in denen auch Schülerinnen und Schüler zu und von der Schule beför-

dert werden, auf dem überwiegenden Teil der Linie grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten. In Zeitfenstern, in denen auch Schülerinnen und Schüler zu und von der Schule befördert werden, sind die Kapazitäten so zu bemessen, dass die Auslastung der zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazität des eingesetzten Fahrzeugs von 75 % im Regelfall nicht überschritten wird.

- Während des Förderzeitraumes dürfen die Fahrzeuge nicht älter als zehn Jahre sein. Die Frist beginnt mit dem Tag der ersten Zulassung. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte darf nicht höher als acht Jahre sein.
- Es dürfen nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, die zwischen der ersten und der zweiten Tür niederflurig sind (Low Entry Fahrzeuge). Bei Fahrzeugen mit einer Fahrzeuglänge von bis zu 9 m ist eine Heckniederflurplattform zulässig. Die Fahrzeuge müssen über einen niederflurigen Bodenanteil (mindestens low entry) und eine Klapprampe verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können. Ausnahmen sind im ersten Jahr ab Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie mit Zustimmung der Bewilligungsstelle möglich.
- Es muss eine Überlandbestuhlung, Klimatisierung und kostenloser WLAN-Zugang für die Fahrgäste vorhanden sein. Ausnahmen sind im ersten Jahr ab Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie mit Zustimmung der Bewilligungsstelle möglich.
- Eine Einbindung in die jeweiligen Echtzeitinformationssysteme, soweit vorhanden, ist zu gewährleisten. Echtzeitinformationen sind im Fahrzeug anzuzeigen. Ausnahmen sind im ersten Jahr des Bewilligungszeitraums ab Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie mit Zustimmung der Bewilligungsstelle möglich.

6. Tarife und Vertrieb

Auf den landesbedeutsamen Buslinien kommt im Binnenverkehr bestehender Verbundräume der jeweilige Verbundtarif sowie in verbundfreien Räumen oder Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren die ortsübliche Regelung (z. B. Übergangs-, Gemeinschafts-, Haustarife) sowie das Niedersachsen-Ticket als ein Angebot des Niedersachsentarifes zur Anwendung.

Während des Bewilligungszeitraums ist grundsätzlich ein Vertriebskanal für mobiles Ticketing für Fahrkarten der landesbedeutsamen Buslinie anzubieten. Auch muss der Vertrieb der o. g. ortsüblichen Tarife, einschließlich des Niedersachsen-Tickets, in die bestehenden Vertriebskanäle (z. B. Verkauf im Fahrzeug, personenbedienter Vorverkauf) integriert werden.

Die Anwendung weiterer Fahrkarten des Niedersachsentarifs kann nach Schaffung entsprechender Abrechnungsvoraussetzungen für die landesweite Durchtarifierung in das SPNV-Netz durch das MW vorgegeben werden.

7. Kundenkommunikation

Die Sollfahrplandaten sind an die Connect Fahrplanauskunft GmbH zu liefern. Ist-Daten gemäß den VDV-Schriften für die Dienste Fahrplanauskunft (AUS), Dynamische Fahrgastinformation (DFI) und Anschlusssicherung (ANS) sind an die landesweite Datendrehscheibe bei der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) zu liefern. Zudem sind bei Störungen oder Fahrplanänderungen die örtlich zuständigen Verbände oder Verkehrsgemeinschaften zu informieren. Die Verkehrsunternehmen stimmen zudem der Weitergabe dieser Daten als offene Daten zu. Bei Landesgrenzen überschreitenden Verkehren sollen die Sollfahrplandaten der landesbedeutsamen Buslinie allen Landesauskunftssystemen, zumindest dem in Niedersachsen, zur Verfügung stehen.

Das MW kann Vorgaben über eine Kennzeichnung der eingesetzten Fahrzeuge, Fahrplanmedien und der Haltestellenbeschilderungen sowie der Liniennummern machen (z. B. durch Farb- und Beschriftungsvorgaben oder ein zu verwendendes Logo), insbesondere wenn für die Linien eine Dachmarke entwickelt werden sollte.

Darüber hinaus wird den Zuwendungsempfängern die Durchführung geeigneter Marketingmaßnahmen in Abstimmung mit dem MW empfohlen.

8. Bemessung des Zuwendungsbetrages auf Basis der Steuerkraft

Die in Nummer 5.3 der Richtlinie genannte Erhöhung des Zuwendungsbetrages erfolgt auf Grundlage der Klassifizierung der Abweichung im Vergleich der Steuereinnahmekraft (LSN, Realsteuervergleich für Niedersachsen, Durchschnittliche Steuereinnahmekraft und Vergleichswert der Steuereinnahmekraft Kreisfreie Städte und Landkreisbereiche) der Landkreise und kreisfreien Städte, die als Aufgabenträger die Betriebsleistung bestellen oder in denen ein bestellender Aufgabenträger nach § 4 Abs. 2 oder 3 NNVG seinen Sitz hat.

Sofern zum Zeitpunkt der Antragstellung die Steuereinnahmekraft dieser Landkreise und kreisfreien Städte je Einwohnerin und Einwohner in einem zurückliegenden dreijährigen Zeitraum um mindestens 15 % unter dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise und kreisfreier Städte gelegen hat, gelten folgende erhöhte Zuschussbeträge:

Abweichung vom Vergleichswert	Zuschussbetrag pro Fahrplan-km
15 % bis 20 %	maximal 1,23 EUR
mehr als 20 % bis 25 %	maximal 1,34 EUR
mehr als 25 %	maximal 1,46 EUR

Umfasst der Aufgabenträger als Verband mehrere Landkreise und kreisfreien Städte und führt eine landesbedeutsame Buslinie durch Gebiete des Aufgabenträgers, in denen sich unterschiedlich hohe Abweichungen vom Vergleichswert ergeben, errechnet sich der Gesamtzuwendungsbetrag aus der Summe der auf die jeweiligen Landkreise oder kreisfreien Städte entfallenden Förderbeträge. Für förderfähige Betriebsleistungen außerhalb des Zuständigkeitsgebietes eines solchen Aufgabenträgers (abgehende Linienabschnitte) ist die Steuereinnahmekraft des Verbandsmitglieds ausschlaggebend, in dessen Gebiet der größte Umfang der Betriebsleistung erbracht wird. Maßstab für die Aufteilung des Gesamtzuwendungsbetrages ist die Anzahl der auf den jeweiligen Landkreis oder die jeweilige kreisfreie Stadt entfallenden Fahrplankilometer. Wird die Betriebsleistung in einem gemeinschaftlichen ODA mehrerer Aufgabenträger vergeben, gelten die Berechnungsgrundsätze für Verbände entsprechend.

9. Antragstellung

Für eine vollständige, prüffähige Antragstellung sind grundsätzlich folgende Unterlagen einzureichen:

- Projektbeschreibung (Erläuterungsbericht),
- Darstellung des Linienverlaufs und der Haltestellen (Karte),
- Stellungnahmen betroffener SPNV-/ÖPNV-Aufgabenträger mit Ausnahme der LNVG (Diese wird intern eingeholt),
- Angabe der mittleren Reisegeschwindigkeit auf der Linie nebst Umwegfaktor,
- Linien, die räumliche Lücken im SPNV-Netz schließen: Reisezeit im Vergleich zur bestehenden SPNV-Verbindung,
- Fahrplanentwurf, differenziert nach Verkehrstagen und Kennzeichnung der Verkehrstagebeschränkungen,
- Berechnung der Soll-Fahrplankilometerleistung,
- Finanzierungsplan inklusive Einnahmen- und Defizitprognose,
- Angaben zur beabsichtigten Fahrzeuggröße und den anderen Ausstattungsmerkmalen,
- Darstellung der Anschlussverbindungen und der Umsteigezeiten vom und zum SPNV nach Richtung und Gegenrichtung und je Fahrt als Anschlussleistung im Fahrplanentwurf,
- Darstellung der Anschlusssicherung,
- Angaben zum geplanten Vergabeverfahren und dessen Zeitplan inklusive des Zeitpunktes der geplanten Betriebsaufnahme; Bestehende Dienstleistungsaufträge, wenn Bestandslinien durch Zubestellung aufgewertet werden.

Die Bewilligungsstelle kann Antragsformulare und einen Fragenkatalog vorgeben und weitere Unterlagen anfordern.

Vor der Antragstellung wird empfohlen, sich von der Bewilligungsstelle über die Förderdetails und die erforderlichen Unterlagen informieren zu lassen. Die „MOBILOTSIN – Die Initiative für neue Mobilität vor Ort“ der Bewilligungsstelle berät auch über planerische Aspekte einer Linie.