97-B

Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa)

Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 16. Mai 2023, Az. 62-3524.3-2

(BayMBl. Nr. 275)

Zitiervorschlag: Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über die Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr (ErNa) vom 16. Mai 2023 (BayMBl. Nr. 275)

---

[1]Der Freistaat Bayern fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum durch Zuwendungen des Landes. [2]Für die Förderung gelten die nachstehende Richtlinie und die allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen (insbesondere die Verwaltungsvorschriften zu Art. 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO)). [3]Die Förderung erfolgt ohne Rechtsanspruch im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1. Zweck der Förderung

1.1

[1]Die Förderung soll gleichwertige Lebensbedingungen in allen Landesteilen sichern. [2]Zweck der Förderung ist, die Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in allen Landesteilen auszubauen und die Fahrtmöglichkeiten ganztägig zu verbessern, um möglichst vielen Menschen einen Zugang zum ÖPNV zu bieten. [3]Hierbei soll ein integriertes Gesamtkonzept aus Taktverkehren und ergänzenden bedarfsorientierten Angeboten etabliert und mit den technischen und verkehrlichen Möglichkeiten weiterentwickelt werden. [4]Bei der Planung der bedarfsorientierten Angebote sollen die kommunalen Aufgabenträger prüfen, inwieweit vorhandene Fahrzeugkapazitäten in anderen Verkehrsformen von genehmigten und freigestellten Verkehren für eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung berücksichtigt werden können. [5]Es besteht ein besonderes Interesse an der Förderung von Angeboten mit sauberen leichten Nutzfahrzeugen im Sinne des § 2 Nr. 4 des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG).

1.2

Vorrangig sollen die Räume mit besonderem Handlungsbedarf und die ländlichen Räume nach dem Landesentwicklungsprogramm in der jeweils geltenden Fassung unterstützt werden.

1.3

[1]Projekte unter Einsatz von hochautomatisierten Fahrzeugen (Level 4) und autonomen Fahrzeugen (Level 5) im ländlichen Raum werden vorrangig gefördert. [2]Es besteht ein besonderes Interesse des Freistaates an dem Einsatz neuer, serienreifer Technologien in der Mobilität. [3]Forschungs- und Versuchsprojekte sind nicht in diesem Programm förderfähig.

2. Gegenstand der Förderung

2.1

Im Rahmen dieses Förderprogramms kann die Einrichtung und die wesentliche Erweiterung von Projekten zur Verbesserung der Mobilität insbesondere im ländlichen Raum gefördert werden.

2.2

[1]Förderfähige Projekte sind insbesondere:

– flexible und bedarfsorientierte Bedienformen im ÖPNV,

– landkreisübergreifende Expressbusverbindungen.

[2]Flexible und bedarfsorientierte Bedienformen sollen das Verkehrsangebot des regulären Linienverkehrs örtlich und zeitlich ergänzen. [3]Eine eigenständige Liniengenehmigung für das Fördervorhaben ist nicht erforderlich, doch müssen die Aufwendungen klar zuzuordnen sein. [4]Die Förderung von landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen erfolgt nachrangig zur Förderung von bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind ausschließlich die ÖPNV-Aufgabenträger nach Art. 8 und 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

4. Fördergebiet

Fördergebiet ist der Freistaat Bayern, insbesondere der ländliche Raum nach dem aktuellen Landesentwicklungsprogramm Bayern.

5. Voraussetzungen für eine Förderung von flexiblen und bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV

5.1

[1]Bei Förderungen in der Anschubphase nach Nr. 7.2 muss das Projekt oder Teilprojekt neu eingeführt werden. [2]Eine Förderung ist grundsätzlich nicht möglich, wenn das Bedienungsgebiet vollständig oder in weiten Teilen in den vergangenen drei Jahren mit einem nach diesem oder nach einem Vorgängerprogramm geförderten Projekt erschlossen wurde.

5.2

[1]Es muss sich um Projekte des ÖPNV handeln, die nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), § 44 PBefG, gegebenenfalls in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG oder § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt werden beziehungsweise genehmigt sind. [2]Neben physischen Haltestellen sind insbesondere auch virtuelle Haltestellen zulässig. [3]Es ist regelmäßig eine geeignete Abgrenzung zur Haustürbedienung des Gelegenheitsverkehrs erforderlich. [4]Im Einzelfall ist in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auch eine Förderung für einen gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG und ÖPNV-Konzepten im Gelegenheitsverkehr mit Taxen nach § 47 PBefG möglich („ÖPNV-Taxi“), wenn diese verkehrlich und tariflich in den ÖPNV integriert sind und als Ergänzung des ÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge übernehmen.

5.3

Die Projekte müssen mit den Planungen des ÖPNV-Aufgabenträgers, regelmäßig etwa einem vorhandenen Nahverkehrsplan oder mit dem bestehenden Taktverkehr verkehrlich im Einklang stehen.

5.4

[1]Die einzelnen Projekte dienen der Erschließung des ländlichen Raums. [2]Die Mehrzahl der Nutzplatzkilometer soll im ländlichen Raum im Sinne des Landesentwicklungsprogramms Bayern in der jeweils geltenden Fassung erbracht werden. [3]Förderfähig sind darüber hinaus auch nachrangig Projekte mit

der Mehrzahl der Personenkilometer in Verdichtungsräumen, soweit sie über Gemeindegrenzen hinweg die jeweilige Stadt mit dem Umland vernetzen. [4]Projekte mit Schwerpunkt in Städten mit über 100 000 Einwohnern sind grundsätzlich nicht förderfähig.

5.5

[1]Die europarechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, sowie die kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben müssen erfüllt sein. [2]Bei der Finanzierung über eine allgemeine Vorschrift zur Festsetzung eines Höchsttarifs sind zur europarechtskonformen Finanzierung insbesondere die Höhe des Referenztarifs und die rechtlich vorgegebene Berücksichtigung der Elastizität der Nachfrage durch den festgesetzten Höchsttarif zu berücksichtigen und auf Anforderung nachzuweisen.

5.6

[1]Zuwendungen können grundsätzlich nur für solche Projekte bewilligt werden, mit denen noch nicht begonnen wurde, es sei denn, dass vor Beginn die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt wurde. [2]Beginn der Maßnahme ist grundsätzlich der Abschluss des Verkehrsbedienungsvertrags, jedoch spätestens der Beginn der Laufzeit der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. [3]Die Planung des Verkehrs und der Beginn des Vergabeverfahrens gelten nicht als Beginn der Maßnahme. [4]Die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn muss durch schriftlichen Bescheid erfolgen. [5]Bei Förderungen nach Nr. 7.3 dieser Richtlinie wird für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bestehenden Projekte eine Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Nr. 5.6 Satz 1 dieser Richtlinie und Nr. 1.3 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen des Freistaates Bayern an kommunale Körperschaften (VVK) zu Art. 44 BayHO) gewährt.

5.7

Für eine Förderung nach Ablauf der Anschubfinanzierung (Nr. 7.3) müssen folgende zusätzliche Voraussetzungen erfüllt werden:

5.7.1

[1]In Kombination mit dem vorhandenen Verkehrsangebot im ÖPNV ist in allen Dörfern (Definition nach StMI I B1 – 68 a 1) mit mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohnern (geringfügige Abweichungen von dem Grenzwert sind unschädlich) in der Zeit von montags bis freitags von 7 bis 20 Uhr grundsätzlich eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit und mindestens 20 Fahrtmöglichkeiten (zehn Fahrtenpaare) pro Tag gewährleistet. [2]An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen muss in den Satz 1 genannten Dörfern von 8 bis 18 Uhr grundsätzlich eine etwa zweistündliche Fahrtmöglichkeit gewährleistet sein.

5.7.2

Der Zuwendungsempfänger hat eine Bereitstellung der Daten gemäß § 3a PBefG sowie der Mobilitätsdatenverordnung an das Durchgängige Elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System (DEFAS) beziehungsweise künftig die Mobilitätsplattform des Freistaates Bayern sicherzustellen.

5.7.3

Darüber hinaus hat der Zuwendungsempfänger eine Anbindung an die Mobilitätsplattform Bayern auch zum Zweck der Voranmeldung, der Buchung und der Bezahlung sicherzustellen, so lange dies mit einem verhältnismäßigen Aufwand möglich ist.

5.7.4

[1]Eine Anmeldung für Fahrten zwischen 9 und 18 Uhr ist noch 90 Minuten vor der Fahrt möglich. [2]Bei Fahrten vor 9 Uhr ist muss eine Anmeldung bis spätestens 17 Uhr des Vortages möglich sein.

5.8

[1]Spätestens ab 1. Januar 2024 müssen in den geförderten Projekten landes- oder bundesweite Tarifangebote, wie das Deutschlandticket akzeptiert werden, wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung

durch den Bund und/oder das Land besteht. [2]Bei bedarfsorientierten Angeboten bleibt die Erhebung eines Zuschlages weiterhin möglich.

6. Voraussetzungen für eine Förderung von landkreisübergreifenden Expressbusverbindungen

6.1

Die Linien müssen grundsätzlich mit der örtlichen Nahverkehrsplanung und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgestimmt sein und die Mehrzahl der Nutzplatzkilometer muss grundsätzlich im ländlichen Raum gemäß dem aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm erbracht werden.

6.2

[1]Die Linie soll, wo die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben, eine direkte Linienführung entlang von Bundes- und Staatstraßen vorsehen und an den Haltestellen mit den jeweiligen Bahn- und wichtigen Regionalbuslinien verknüpft und, wo möglich, eine abgestimmte Übergangszeit vorgesehen werden. [2]Landkreisübergreifene Expressbusverbindungen müssen mindestens zwei Landkreise erschließen sowie eine deutlich höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeit und eine geringere Haltestellendichte als der reguläre ÖPNV zur Naherschließung aufweisen.

6.3

[1]Es muss sich um Projekte des ÖPNV handeln, die nach § 42 PBefG, gegebenenfalls in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG oder § 2 Abs. 7 PBefG, genehmigt werden beziehungsweise genehmigt sind. [2]Die europarechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die kommunal- und vergaberechtlichen Vorgaben müssen erfüllt sein.

6.4

[1]Zuwendungen können grundsätzlich nur für solche Projekte bewilligt werden, mit denen noch nicht begonnen wurde, es sei denn, dass vor Beginn die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn erteilt wurde. [2]Beginn der Maßnahme ist grundsätzlich der Abschluss des Verkehrsbedienungsvertrags, jedoch spätestens der Beginn der Laufzeit der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz. [3]Die Planung des Verkehrs und der Beginn des Vergabeverfahrens gelten nicht als Beginn der Maßnahme. [4]Die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn muss durch schriftlichen Bescheid erfolgen.

6.5

Der Zuwendungsempfänger hat eine Bereitstellung der Daten gemäß § 3a PBefG sowie der Mobilitätsdatenverordnung an das Durchgängige Elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System (DEFAS) beziehungsweise künftig die Mobilitätsplattform des Freistaates Bayern sicherzustellen.

6.6

Darüber hinaus hat der Zuwendungsempfänger eine Anbindung an die Mobilitätsplattform Bayern auch zum Zweck der Buchung und der Bezahlung sicherzustellen, so lange dies mit einem verhältnismäßigen Aufwand möglich ist.

6.7

Spätestens ab 1. Januar 2024 müssen in den geförderten Projekten landes- oder bundesweite Tarifangebote, wie etwa das Deutschlandticket, akzeptiert werden, wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung durch den Bund und/oder das Land besteht.

7. Art und Umfang der Förderung

7.1

Die Zuwendung wird als Projektförderung im Weg der Anteilfinanzierung gewährt.

7.2

[1]Die Förderung erfolgt für die Dauer von maximal vier Jahren mit einer degressiven Förderquote in Höhe von 65 % (erstes Jahr), 55 % (zweites Jahr), 45 % (drittes Jahr), 40 % (viertes Jahr) der entstehenden zuwendungsfähigen Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme der Betriebskostendefizite auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, höchstens jedoch in Höhe des bewilligten Betrages. [2]Eine Förderung aus der bisherigen Richtlinie ist bei dem Förderzeitraum zeitlich entsprechend anzurechnen. [3]Bewilligungszeitraum kann entweder das Kalenderjahr oder der gesamte Einführungszeitraum von bis zu vier Jahren sein.

7.3

[1]Projekte nach Nr. 5 dieser Richtlinie, die die zusätzlichen Qualitätskriterien nach Nr. 5.7 dieser Richtlinie erfüllen, werden, gegebenenfalls nach Ablauf der Anschubphase nach Nr. 7.2, mit 35 % der entstehenden zuwendungsfähigen Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger für die Übernahme der Betriebskostendefizite auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, höchstens jedoch in Höhe des bewilligten Betrages gefördert. [2]Die Förderung nach Satz 1 ist auch für vor der Einführung dieser Richtlinie bestehende Projekte möglich, wenn diese die zusätzlichen Anforderungen nach Nr. 5.7 dieser Richtlinie erfüllen. [3]Projekte nach Satz 2 müssen die Anforderungen von Nr. 5.7 ab dem 1. Januar 2026 erfüllen, um eine Förderung nach Satz 1 über das Jahr 2025 hinaus erhalten zu können. [4]Für Förderungen bis zum 31. Dezember 2025 gelten die Werte unter Nr. 5.7 der Richtlinie mit Stand vom 26. Oktober 2020. [5]Bewilligungszeitraum ist grundsätzlich das Kalenderjahr.

7.4

[1]Für Projekte, die sich überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf im Sinne des jeweils geltenden Landesentwicklungsprogramms befinden oder für Projekte nach Nr. 5 dieser Richtlinie, die vollständig mit sauberen leichten Nutzfahrzeugen betrieben werden, wird der in den Nrn. 7.2 und 7.3 festgelegte Fördersatz um fünf Prozentpunkte erhöht. [2]Die beiden Zuschläge können kumuliert werden.

7.5

Die ÖPNV-Aufgabenträger haben sich mit mindestens 20 % der förderfähigen Ausgaben für die Übernahme der Betriebskostendefizite an der Finanzierung des Projektes zu beteiligen.

7.6

Zahlungen von kreisangehörigen Gemeinden nach Art. 19 Abs. 1 Satz 3 BayÖPNVG zählen zu den Eigenmitteln der ÖPNV-Aufgabenträger.

7.7

[1]Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so ist nur der Teil förderfähig, der auf das Gebiet des Freistaates Bayern entfällt. [2]Geeigneter Abgrenzungsmaßstab können insbesondere die erschlossenen Einwohner oder die erbrachten Fahrzeugkilometer im jeweiligen Gebiet sein.

7.8

[1]Bei Förderungen nach Nr. 5 dieser Richtlinien erhalten Zuwendungsempfänger für Marketing, Unterstützung des Brandings von Fahrzeugen (Dachschild etc.), Digitalisierung, Datenpflege in Auskunftssysteme und Weiterentwicklungen aller Projekte im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers neben der Förderung nach Nr. 7.2 beziehungsweise 7.3 dieser Richtlinie einen Festbetrag von grundsätzlich 10 000 Euro, wenn alle bedarfsorientierten Projekte im Gebiet des kommunalen Aufgabenträgers bis zu 50 000 Einwohner erschließen. [2]Werden über 50 000 Einwohner erschlossen, beträgt der Festbetrag grundsätzlich 15 000 Euro pro Jahr. [3]Es sind nur tatsächlich entstandene Aufwendungen zuwendungsfähig.

8. Zuwendungsfähige Ausgaben

8.1

Zuwendungsfähig sind die von dem ÖPNV-Aufgabenträger zu tragenden Betriebskostendefizite, die sich auf Grund einer Vergabe oder einer Allgemeinen Vorschrift mit Überkompensationskontrolle nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergeben.

8.2

[1]Nicht zuwendungsfähig sind die Ausgaben für die Planungs- und Ausschreibungsleistung, Investitions- und Sachkosten sowie vergleichbare Maßnahmen. [2]Satz 1 gilt nicht für Förderungen nach Nr. 7.8.

8.3

[1]Zuwendungsfähig sind die notwendigen Ausgaben. [2]Nicht zuwendungsfähig ist der Anteil des Betriebskostendefizits, der 10 Euro je erschlossenem Einwohner im Jahr übersteigt. [3]Abweichend von Satz 2 ist bei Förderungen nach Nr. 7.3 der Anteil des Betriebskostendefizits nicht förderfähig, der 10 Euro je erschlossenem Einwohner im Jahr und zusätzlich 50 Euro je durchschnittlichem Beförderungsfall im Jahr übersteigt. [4]Bei Projekten, die überwiegend in Räumen mit besonderem Handlungsbedarf liegen, ist jeweils ein um 25 % erhöhter Wert heranzuziehen. [5]Bei den erschlossenen Einwohnern hat der Zuwendungsempfänger eine Selbstauskunft auf Grundlage der Grenzwerte des Einzugsbereichs in Anhang C der Leitlinien zur Nahverkehrsplanung in Bayern vorzulegen.

8.4

[1]Nicht zuwendungsfähig sind durch unangemessen niedrige Beförderungsentgelte entstandene Betriebskostendefizite. [2]Für die Überprüfung der Angemessenheit eines Nutzerentgelts ist ein vergleichbares Angebot im regulären Taktverkehr heranzuziehen.

8.5

Für Förderungen nach Nr. 7.8 dieser Richtlinie werden insbesondere Kosten für Marketingmaßnahmen, Informationsveranstaltungen für Kommunen und Bürgerinnen und Bürger, Werbemaßnahmen, Veranstaltungen und Planungen zur Weiterentwicklung des Projektes und konkrete Maßnahmen zur Weiterentwicklung, insbesondere im Rahmen der Digitalisierung, wie Entwicklung einer Smartphone-Applikation anerkannt.

9. Mehrfachförderung

[1]Die Summe aller öffentlichen Mittel für ein nach diesem Förderprogramm gefördertes Projekt darf im Rahmen von Förderungen 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht übersteigen. [2]Eine kombinierte Förderung mit anderen Förderinstrumenten, etwa den ÖPNV-Zuweisungen, ist bis zu diesem Anteil nachrangig im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel möglich.

10. Antragsverfahren

10.1

Die Anträge sind bei der örtlich zuständigen Regierung (Bewilligungsbehörde) einzureichen.

10.2

Den Anträgen ist insbesondere beizufügen:

– aussagekräftige Vorhabensbeschreibung,

– Kosten- und Finanzierungsplan,

– Erklärung über die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans,

– gegebenenfalls Darlegung der voraussichtlichen Genehmigungsfähigkeit nach dem Personenbeförderungsgesetz,

– Eigenerklärung zur Bevölkerungszahl im Erschließungsgebiet und der Einordnung der einzelnen Dörfer in die Kategorien „mindestens 200 Einwohnerinnen und Einwohner (geringfügige Abweichungen von dem Grenzwert sind unschädlich)“ und darunter. Diese Eigenerklärung ist alle fünf Jahre der Bewilligungsbehörde aktualisiert vorzulegen.

– Erklärung zur Subventionserheblichkeit,

– Erklärung zur Einhaltung der europarechtlichen Vorgaben der Finanzierung, insbesondere zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

10.3

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern.

10.4

Über die Gewährung der Zuwendung entscheiden die Regierungen im Rahmen der durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr erteilten Ermächtigung in eigener Zuständigkeit.

10.5

[1]Die Zweckbindungsfrist ist im Bewilligungsbescheid als Nebenbestimmung festzusetzen. [2]In der Anschubphase geförderte Projekte müssen nach Ende des Förderzeitraums ein Jahr im wesentlichen Umfang weiterbetrieben werden, wenn keine Förderung nach Nr. 7.3 dieser Richtlinie möglich ist.

11. Auszahlungsantrag, Verwendungsnachweis und festzusetzende Auflagen

11.1

[1]Die Auszahlungsanträge sind bei den Regierungen einzureichen. [2]Die Auszahlung erfolgt über die Regierungen.

11.2

Die Regierungen überwachen die ordnungsgemäße und zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen.

11.3

[1]Es ist als Auflage festzusetzen, dass ein jährlicher Verwendungsnachweis beziehungsweise bei mehrjährigen Bewilligungen ein jährlicher Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen ist. [2]Dieser Verwendungs- oder Zwischenverwendungsnachweis muss insbesondere die geleisteten Nutzplatzkilometer, die Anzahl der erschlossenen Einwohner und die Anzahl der beförderten Fahrgäste (Beförderungsfälle) umfassen.

11.4

Zur Information der Fahrgäste und Öffentlichkeitsarbeit sind als Auflagen festzusetzen:

– Auf allen Fahrzeugen, die mindestens die Hälfte ihrer Jahreskilometerleistung in der gewerblichen Personenbeförderung bei nach dieser Richtlinie geförderten Projekten eingesetzt werden, ist für den Fahrgast gut sichtbar, beispielsweise auf der Tür der Beifahrerseite auf die Förderung des Freistaates Bayern mit einem vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgegebenen Fördersignet (Aufkleber oder Magnetschild) hinzuweisen.

– Bei flexiblen und bedarfsorientierten Bedienformen im ÖPNV müssen die in Spiegelstrich 1 genannten Fahrzeuge während des Ausführens von nach dieser Richtlinie geförderten Aufträgen mit einem vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vorgegebenen Dachschild für die Fahrgäste erkenntlich sein.

– Der Zuwendungsempfänger hat nach Aufforderung durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr das geförderte Projekt im Werkzeugkasten Mobilität (www.wir-bewegen.bayern.de) einzutragen und bedarfsgerecht zu aktualisieren.

– Die Bewilligungsbehörde ist vom Zuwendungsempfänger vorher über geplante Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit bezüglich des geförderten Projektes zu informieren.

– Der Förderempfänger hat im angemessenen Umfang auf Anforderung bei Maßnahmen zur Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit mitzuwirken.

12. Rücknahme, Widerruf und Rückforderung

Zuwendungsbescheide können zurückgenommen oder widerrufen und bereits gewährte Fördermittel ganz oder teilweise zurückgefordert werden, insbesondere dann, wenn die der Bewilligung zugrundeliegenden Fördervoraussetzungen nach Abschluss nicht (mehr) erfüllt sind.

13. Prüfungsrecht

Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern beziehungsweise Maßnahmenträgern zusätzlich zu prüfen.

14. Subventionserhebliche Tatsachen

Die VV Nr. 3.5 zu Art. 44 BayHO (Verweis auf das Bayerische Subventionsgesetz) sind zu beachten.

15. Ausnahmemöglichkeiten

Im Einzelfall kann die örtliche Regierung im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Ausnahmen von den Vorgaben dieser Richtlinie zulassen.

16. Evaluierung

[1]Die Regierungen haben dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bis zum 30. Juni des Folgejahres eine Aufstellung über alle geförderten Projekte, und für jedes Projekt einzeln die Höhe der Förderung, die jährlichen Gesamtkosten, die Anzahl der erschlossenen Einwohner und der Beförderungsfälle zu übermitteln. [2]Der Evaluierungsbericht zum Stichtag 31. Dezember 2024 wird vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bis zum 30. September 2025 erstellt.

17. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

[1]Diese Bekanntmachung tritt am 1. Juni 2023 in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft. [2]Mit Ablauf des 31. Mai 2023 tritt die Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vom 26. Oktober 2020 (BayMBl. Nr. 648) außer Kraft.

Dr. Thomas Gruber

Ministerialdirektor