5. Fördervoraussetzungen

5.1 Allgemeine Voraussetzungen

5.1.1

Zuwendungen können nur gewährt werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 3 BayGVFG erfüllt sind.

5.1.2

[1]Liegt ein zur Beurteilung ausreichender Plan (zum Beispiel Nahverkehrsplan) nicht vor, so hat der Aufgabenträger das Vorhaben unter Berücksichtigung der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung zu begutachten. [2]Dabei ist mindestens einzugehen auf

– das vorhandene Verkehrsangebot (Liniennetz, Bedienungshäufigkeit, Erschließung, Qualität),

– die Abschätzung der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung, woraus der zukünftige Bedarf an öffentlichen Verkehrsleistungen herzuleiten ist,

– den Standort,

– die Frage, ob das Vorhaben hinsichtlich Größe, Kapazität und Standortwahl zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist,

– den Beitrag zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV (vergleiche § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG).

[3]Diese Voraussetzung gilt nicht für die Förderung von Haltestelleneinrichtungen.

5.1.3

[1]Bei Vorhaben gemäß Art. 2 Nr. 2 BayGVFG mit zuwendungsfähigen Kosten von 10 Millionen Euro bis zu 30 Millionen Euro ist alternativ zum Regelverfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr mit Zustimmung des Zuwendungsgebers der Nachweis über ein vereinfachtes Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr möglich. [2]Die jeweiligen Anwendungsvoraussetzungen in der jeweils gültigen Fassung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr sind zu beachten.

5.1.4

Zeitlich zusammenhängende Einzelmaßnahmen, die sachlich und örtlich in Beziehung stehen (zum Beispiel Haltestelleneinrichtungen einer Linie), sollen zu einem Fördervorhaben zusammengefasst werden.

5.2 Vorhabenbeginn

5.2.1

[1]Die Förderung beginnt grundsätzlich am 1. Januar des Jahres, in dem der Zuwendungsbescheid erteilt wird. [2]Ein Vorhabenbeginn innerhalb dieses Jahres ist damit förderunschädlich. [3]Planungsaufträge bis einschließlich Leistungsphase 7 gemäß Teil 3 und 4 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) gelten bei Baumaßnahmen nicht als Beginn des Vorhabens.

5.2.2

[1]Die Bewilligungsbehörde kann bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 100 000 Euro (Kleinstvorhaben) und in Ausnahmefällen bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis einschließlich 2,5 Millionen Euro (Kleinvorhaben) in eigener Zuständigkeit, bei höheren zuwendungsfähigen Kosten (Großvorhaben) mit Zustimmung des für Verkehr zuständigen Staatsministeriums einem vorzeitigen

Vorhabenbeginn zustimmen. [2]Das für Verkehr zuständige Staatsministerium stellt zuvor das Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium her. [3]Die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn hat zur Folge, dass das Vorhaben nicht mit der Begründung eines vorzeitigen Beginns von der Förderung ausgeschlossen werden kann. [4]Nr. 5.2.1 bleibt unberührt. [5]Die Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn setzt voraus, dass nach dem Ergebnis einer mindestens überschlägigen Prüfung

– das Vorhaben hinsichtlich Planung und Ausführung den Anforderungen und den sonstigen Fördervoraussetzungen entspricht,

– die Finanzierung einschließlich der Zwischenfinanzierung für die erwartete Zuwendung grundsätzlich gesichert ist und

– die Belastung künftiger Haushalte sich im Falle einer späteren Förderung unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Vorhabenträgers in angemessenem Umfang hält.

[6]Das Finanzierungsrisiko für das Vorhaben trägt allein der Vorhabenträger. [7]Dieser ist in einem entsprechenden schriftlichen oder elektronischen Bescheid ausdrücklich auf dieses Risiko und darauf hinzuweisen, dass kein Rechtsanspruch auf Förderung besteht und durch den Bescheid keine Zusicherung der Förderung erfolgt. [8]Sofern die Zustimmung aufgrund einer nur überschlägigen sachlichen Prüfung ergeht, ist der Zuwendungsempfänger auf diese Tatsache und die sich hieraus für die spätere Förderfähigkeit ggf. ergebenden Folgen ebenfalls ausdrücklich hinzuweisen. [9]Dem Bescheid sind die Nebenbestimmungen des zu erwartenden Zuwendungsbescheids beizufügen und für verbindlich zu erklären. [10]Bei Entscheidungen nach Art. 5 und 6 BayGVFG oder bei etwaigen Änderungen der gesetzlichen Förderbestimmungen bleibt eine erteilte Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn unberücksichtigt.

5.3 Besondere Voraussetzungen bei Umsteigeanlagen an Stationen

[1]Maßgeblich für die Zweckbestimmung und Eignung sind die räumliche Lage zum Verkehrsmittel des ÖPNV, die Ausstattung und der Umfang der Parkeinrichtungen. [2]Die Erfüllung ihrer Funktion muss gewährleistet sein. [3]Hierzu können insbesondere Zählungen der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel angeordnet werden. [4]Die Ausweisung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen für schwerbehinderte Menschen, die Schaffung einer barrierefreien Zuwegung zum ÖPNV, von Stellplätzen für Frauen an geeigneter, sicherer Stelle sowie einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellanlagen ist anzustreben. [5]Bei Fahrradabstellanlagen ist der Um- und Ausbau nach Ende der Zweckbindungsfrist einer vorhergehenden Maßnahme insoweit förderfähig, als dieser zur wesentlichen Verbesserung der Funktion und Qualität des Fahrradparkens führt. [6]Umsteigeanlagen sind nur förderfähig, soweit allenfalls kostendeckende Entgelte erhoben werden; hierbei können Abschreibungen, nicht aber Finanzierungskosten berücksichtigt werden. [7]Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ist in angemessenem Umfang bereitzustellen. [8]Dazu ist unter anderem die Errichtung von Stellplätzen, die für PKW mit elektrischen Antrieb reserviert und mit Ladesäulen für PKW mit elektrischen Antrieb versehen sind, mit mindestens einem Umfang von 10 % der Anlage vorzusehen. [9]Bei geeigneten Anlagen ist eine Photovoltaikanlage zu errichten; als geeignet gelten hierbei Anlagen, an denen eine Photovoltaikanlage wirtschaftlich betrieben und mit angemessenem Aufwand an das öffentliche Stromnetz angeschlossen werden kann. [10]Als ergänzende Serviceangebote und Infrastrukturen bei Umsteigeanlagen gelten zum Beispiel Anlagen zur Erfassung der und Information über die Auslastung, Fahrradreparatur- und Informationsstelen, Schließfächer, Fahrgastinformationsanzeiger sowie Toiletten.

5.4 Besondere Voraussetzungen bei Tank- und Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe

Zur Ladeinfrastruktur für ÖPNV-Fahrzeuge zählen auch notwendige Photovoltaik- und Energiespeicheranlagen, soweit der Energieversorger die Stromversorgung der Ladeinfrastruktur nicht vollumfänglich sicherstellen kann und sie zur Energieversorgung der Fahrzeuge im ÖPNV-Einsatz notwendig ist.

5.5 Besondere Voraussetzungen bei Betriebshöfen und zentralen Werkstätten

5.5.1

[1]Maßnahmen zum Bau und Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten können nur gefördert werden, soweit dadurch die Verhältnisse im ÖPNV verbessert werden. [2]Förderfähig sind dabei nur die zusätzlich benötigten Anlagen oder Anlagenteile; vorhandene Anlagenteile sind so weit wie möglich weiter zu nutzen.

5.5.2

[1]Im Falle des Neubaus eines Betriebshofes (Ersatzneubau) ist die Förderung nur in den Fällen zulässig, in denen die bisher genutzten Anlagen nach Kapazität, Ausstattung, Lage oder baulichem Zustand ein ordnungsgemäßes Instandhalten und Abstellen der Fahrzeuge nicht mehr zulassen oder die Weiterbenutzung aus rechtlichen Gründen unmöglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist und der Antragsteller eine andere geeignete Anlage weder anmieten noch pachten kann. [2]Bei einem notwendigen Ersatzneubau an anderer Stelle sind dessen zuwendungsfähige Kosten im Sinne von Nr. 5.5.1 Satz 2 um den auf den ÖPNV-Anteil entfallenden Verkehrswert oder erzielten höheren Erlös der aufgegebenen Verkehrsanlage entsprechend dem Verhältnis des ÖPNV-Anteils der Gesamtkosten des Ersatzneubaus in der Höhe zu kürzen, in der die zuwendungsfähigen Kosten die Kosten des Ersatzneubaus übersteigen. [3]War die alte Anlage gemietet oder gepachtet, so ist der durch den Wegfall des üblichen Miet- oder Pachtzinses eingetretene Vermögensvorteil bei der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten angemessen zu berücksichtigen. [4]Hierbei ist in der Regel der zehnfache Wert des Jahresmiet- oder -pachtzinses entsprechend der ÖPNV-Nutzung abzuziehen.

5.5.3

[1]Es wird eine Betriebs- und Werkstattreserve in Höhe von bis zu 15 % anerkannt. [2]Bei begründeter Notwendigkeit von Reserveplätzen kann die belastbar erwartbare Erhöhung des Fahrzeugbestandes in den nächsten fünf Jahren berücksichtigt werden. [3]Dabei sind Flächen im Reparaturbereich als Kapazitätsreserve zu berücksichtigen. [4]Ob darüber hinaus Flächen im Wartungsbereich eingerechnet werden müssen, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung von Betriebszeit (zum Beispiel Nachtverkehrsbetrieb, Durchlaufwartung), Grundrissgestaltung der Anlage, Antriebsart der Fahrzeuge (zum Beispiel Havarieflächen für Elektrobusse) und Größe des Betriebes zu entscheiden.

5.5.4

Die Herstellung von Pkw-Parkplätzen einschließlich der Grunderwerbskosten kann nicht gefördert werden.

5.6 **Besondere Voraussetzungen bei Beschleunigungsmaßnahmen, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen**

[1]Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme/Intermodal Transport Control Systems (RBL/ITCS) sollen den Betriebsablauf von öffentlichen Nahverkehrssystemen beschleunigen oder verbessern, um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern (insbesondere durch Anschlusssicherung, Fahrgastinformation mit Echtzeitdaten und Unterstützung im Störfallmanagement sowie bei der Steuerung bedarfsgerechter Verkehrsangebote). [2]Wesentliche RBL/ITCS-Funktionen sind die ständige Standorterfassung der Fahrzeuge, das Melden wesentlicher verkehrlicher und betrieblicher Daten an eine Zentrale, das Verarbeiten dieser Daten und das Umsetzen in verkehrswirksame Dispositions- und Steuerungsmaßnahmen. [3]Dispositionssysteme für flexible Bedienformen werden als Sonderform von RBL/ITCS betrachtet. [4]Technische Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des ÖPNV sind Anlagen zur Lichtsignalsteuerung an Lichtsignalanlagen und in Fahrzeugen. [5]Neben RBL/ITCS können weitere Maßnahmen, insbesondere die zusätzliche Errichtung von besonderen Gleiskörpern oder die Umgestaltung von Haltestellen, gefördert werden, soweit diese Maßnahmen dazu bestimmt und geeignet sind, die Fahrtzeiten öffentlicher Verkehrsmittel zu verkürzen oder die Fahrplaneinhaltung zu verbessern. [6]RBL/ITCS sowie Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation können nur bei Vorliegen der in Anlage 5 genannten ergänzend geltenden Voraussetzungen gefördert werden. [7]Insbesondere ist das dringende verkehrliche Erfordernis mithilfe einer Schwachstellenanalyse nachzuweisen.