

**Anlage 1 - Technische Richtlinie zum Förderprogramm „Regiobuslinien“**  
**vom 6. März 2020**

**Ministerium für Verkehr**  
**Baden-Württemberg**

**1. Förderfähige Verbindungen**

a. Anbindung von Mittel- und Unterzentren sowie Nationalparkzentren

Als anzubindende Mittelzentren gelten die im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 aufgeführten Gemeinden im Land Baden-Württemberg, die mittelzentrale Funktionen erfüllen und auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten keine regelmäßig bedienten Zugangsstellen zum schienengebundenen ÖPNV haben.

Als anzubindende Unterzentren gelten die in den Regionalplänen aufgeführten und vom Land für verbindlich erklärten Gemeinden im Land Baden-Württemberg, die unterzentrale Funktionen erfüllen und auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten keine regelmäßig bedienten Zugangsstellen zum schienengebundenen ÖPNV haben.

Mittel- und Unterzentren verfügen dann über keine regelmäßig bediente Zugangsstelle zum SPNV, wenn ihre Anbindung nicht Bestandteil des SPNV-Zielkonzepts 2025 des Landes ist oder, wenn das SPNV-Angebot nicht an allen Wochentagen eine mindestens zweistündliche Anbindung sicherstellt.

Die Anbindung dieser Gemeinden durch eine Regiobuslinie muss mindestens den Stadt- bzw. Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt (in der Regel die Kernstadt).

Mittel- und Unterzentren, deren nächstgelegene Zugangsstelle zum SPNV unmittelbar hinter der gemeindlichen Gemarkungsgrenze liegt (innerhalb von 1 km Luftlinie in einer benachbarten Gemeinde), gelten als über den SPNV angeschlossen (Nachbarortsverkehr).

Mittel- und Unterzentren ohne eigene Zugangsstellen zum SPNV sollen mit Regiobuslinien mit dem SPNV verknüpft werden. Dabei ist förderfähig:

- Im Falle von Mittelzentren die Anbindung an bis zu drei verkehrlich geeignete Verknüpfungsstellen zum SPNV,
- Bei der Anbindung von Unterzentren an maximal zwei Verknüpfungsstellen,

- Im Falle von Nationalparkzentren ohne eigene Zugangstelle zum SPNV bis zu vier geeignete Verkehrsverknüpfungen.

#### b. Schließen von Lücken im SPNV-Netz

Lücken im SPNV-Netz liegen dann vor, wenn sich deutlich zeitgünstigere Verbindungen zwischen höherstufigen zentralen Orten (Mittel-, Oberzentren und Verkehrsflughäfen) mit dem straßengebundenen ÖPNV ergeben als mit dem SPNV.

Eine förderfähige Regiobuslinie muss dabei zwischen den maßgebenden zentralen Orten eine Reisezeit einhalten, die gegenüber der Umsteige Verbindung im SPNV höchstens 67 Prozent beträgt. Das gleiche gilt, wenn die Linienlänge gegenüber der Schienenverbindung höchstens 50 Prozent beträgt. Dabei sind für die Bemessung die jeweiligen Verknüpfungsstellen mit dem SPNV (Bahnhöfe) maßgeblich.

#### c. Landes- und Bundesgrenzen überschreitende Anbindung von Mittel-, Unterzentren und Verkehrsflughäfen

Zur Einrichtung Landes- bzw. Bundesgrenzen überschreitender Regiobuslinien müssen sich die jeweils zuständigen Aufgabenträger ins Benehmen setzen. Das Land fördert den Streckenanteil (Anteil an den förderfähigen Nutzwagenkilometern), die vom Aufgabenträger aus Baden-Württemberg mitfinanziert werden.

## 2. Linien- und Betriebsanforderungen

### a. Linienführung Regiobuslinie

Bei der Linienführung sollen folgende Richtwerte (Reisegeschwindigkeit, Umwegfaktor) erreicht werden:

Raumkategorien nach LEP 2002 Kriterien	Verdichtungsraum	Randzone Verdichtungsraum und ländlicher Raum
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	1,25	1,25
mittlere Reisegeschwindigkeit vom Startpunkt zum Zielpunkt der Linie	30 km/h	35 km/h

Abweichungen zu den Richtwerten sind in begründeten Fällen möglich (insbesondere aus Gründen der Topographie, Nutzung von Fährverbindungen oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz).

Unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sollen Fahrgastpotenziale entlang des Linienweges ausgeschöpft werden.

b. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten einer Regiobuslinie sind so zu gestalten, dass die erste Ankunft in den verbundenen zentralen Orten bzw. der Verknüpfungsstelle zum SPNV jeweils

- an Werktagen (Mo-Fr) vor 6 Uhr,
- an Samstagen vor 7 Uhr und
- an Sonn- und Feiertagen vor 8 Uhr

sichergestellt ist.

Die letzte Abfahrt in den verbundenen zentralen Orten ist an allen Tagen jeweils nach 23 Uhr anzubieten. Abweichungen sind in Ausnahmefällen möglich, wenn die anschließenden SPNV-Linien (oder deren ergänzende Busverkehre), von denen die Regiobuslinie eine Abbringerfunktion hat, ebenfalls eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen und wenn in diesen Fällen der Binnenverkehr der Regiobuslinie zwischen den verbundenen zentralen Orten von mengenmäßig untergeordneter Bedeutung gegenüber der Zu-/Abbringerfunktion zum SPNV ist.

c. Mindestanforderungen an Fahrplangestaltung und Takt

Mindestvoraussetzung für die Zuwendung ist die Sicherstellung einer durchgehenden Vertaktung der Linie in folgendem Umfang (Taktichte in Minuten):

Betriebszeiten	Definition	Linie zur Anbindung von Mittel-, Untertzentren, und Verkehrsflughäfen ohne SPNV-Anschluss	Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz Verdichtungsraum/ Randzone	Linie zur Schließung von Lücken im SPNV-Netz ländlicher Raum
Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit	Mo-Fr 5-20 Uhr Sa 6-16 Uhr	60	60	60
Schwachverkehrszeit	Mo-Fr 20-24 Uhr Sa 16 – 24 Uhr So 7 – 24 Uhr	60	60	120

Die Regiobuslinie kann gegenüber dem förderfähigen Stundentakt ein erweitertes Angebot mit längeren Betriebszeiten und/oder dichter Fahrtenfolge haben. Förderfähig ist jedoch höchstens ein stündliches Angebot an allen Verkehrstagen von 5-24 Uhr.

Für die Regiobuslinien ist ein zuverlässiger Taktverkehr einzurichten (Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute). Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen maximal drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraster

abweichen. Weitere Abweichungen sind zulässig, wenn Anschlussbindungen an nicht vertaktete SPNV-Verkehre dies erfordern.

Die Regiobuslinien verkehren an Weihnachten (24.12.) und Silvester (31.12.) analog der Regionalbahnen, für die sie als Zu- und Abbringer dienen. Das Betriebsende erfolgt mit der letzten Fahrt der Bahn.

d. Mindestanforderungen an Fahrplangestaltung, Takt und Betriebszeiten zur Erschließung von Nationalparks

Abweichend zu b. und c. sind für Regiobuslinien, die Nationalparks an den SPNV anschließen sollen, Fahrplangestaltung, Takt und Betriebszeiten einer Regiobuslinie so zu gestalten, dass

- in den touristischen Schwerpunktzeiten vom 1. Mai bis 31. Oktober (mindestens 6 Monate im Jahr) ein 60 min Takt an allen Wochentagen (Mo-So und an Feiertagen) sowie
- in den touristischen Randzeiten vom 1. November bis 30. April (höchstens 6 Monate im Jahr) ein 120min Takt von montags bis freitags und ein 60 min Takt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen
- je Betriebstag die erste Ankunft im Nationalparkzentrum in den touristischen Schwerpunktzeiten um 8 Uhr sowie in den touristischen Randzeiten um 10 Uhr,
- die letzte Abfahrt aus dem Nationalparkzentrum in den touristischen Schwerpunktzeiten um 20 Uhr sowie in den touristischen Randzeiten um 18 Uhr sichergestellt ist.

e. Anschluss an den SPNV

Soweit möglich, soll mit einer Regiobuslinie an den bedienten Zugangsstellen des SPNV ein Integraler Taktknoten (ITF-Knoten) hergestellt werden. Ist dies nicht möglich, müssen zumindest Anschlüsse in der Hauptverkehrsbeziehung hergestellt werden. Kurze Übergänge auf den SPNV mit in der Regel maximaler Übergangszeit von 10 Minuten sind zu gewährleisten.

f. Anschlusssicherung an den SPNV

Grundsätzlich soll die Anschlusssicherung der Regiobuslinien vom SPNV, und möglichst auch zum SPNV qualitativ genauso gesichert werden, wie zwischen den Linien des SPNV.

Das Fahrpersonal der Regiobuslinie hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge – und ggf. auch auf Anschlussbusse im Schienenersatzverkehr – zu warten. Bei der Festlegung der Wartezeiten sind insbesondere zu berücksichtigen: die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit.

Bei planerischen Konflikten sind sichere Anschlüsse zumindest in die maßgebende Lastrichtung zu gewährleisten. In den Fahrplanmedien der Regiobuslinie ist auf die gesicherte Anschlussbeziehung gezielt hinzuweisen.

### **3. Fahrzeugeinsatz**

Die auf Regiobuslinien eingesetzten Fahrzeuge müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- Die Fahrzeuggröße (Kapazität) richtet sich nach der zu erwartenden Fahrgastnachfrage, wobei sicherzustellen ist, dass Fahrgäste außerhalb der Fahrten des Schülerverkehrs grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten. Soweit in den Taktfahrten der Regiobuslinie Schülerverkehr abgewickelt wird, sind die Kapazitäten so zu bemessen, dass im Regelfall kein Fahrgast länger als 15 Minuten stehen muss und die Auslastung der zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazität des eingesetzten Fahrzeugs 75% nicht überschreitet
- Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen ein Höchstalter von elf Jahren nicht überschreiten (gerechnet vom Tag der ersten Zulassung an).
- 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.
- Es ist eine Überlandbestuhlung sowie eine USB-Ladesteckdose in jeder Sitzreihe vorzusehen.
- Ein kostenloser W-LAN-Zugang für Fahrgäste im Bus ist vorzusehen.
- Das „bwegt“-Logo sowie ein schriftlicher Hinweis „gefördert durch das Land Baden-Württemberg mit Landeswappen“ sind gut sichtbar an den Eingangsbereichen der Fahrzeuge anzubringen.
- Werden die Fahrzeuge der Regiobuslinie im Landesdesign und nach der Vorgabe des betreffenden Design Musters (Anlage 4) gestaltet und ausschließlich auf der Regiobuslinie eingesetzt, erstattet das Land 60% der entstehenden Kostenunterdeckung, da dies einen erheblichen Mehraufwand im Flottenmanagement bedeutet. Fremdwerbung auf Fahrzeugen ist in diesem Fall ausgeschlossen. Das Design Muster ist mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) abzustimmen. Die Vorgaben des Musters im Bereich der sichtbaren Teile sind strikt einzuhalten, die Möglichkeit zur Anpassung an die Gegebenheiten am und im Fahrzeug sind durch die vorgesehenen Abstimmungsgespräche mit der NVBW gegeben.

### **4. Tarife und Vertrieb**

Auf den Regiobuslinien kommt der jeweilige Verbundtarif, sowie bei Linien, die Verbundgrenzen überschreiten, die ortsüblichen Regelungen für Verbundgrenzen überschreitende Tarife zur Anwendung (Kragenlösungen, Übergangstarife, Haustarife der Verkehrsunternehmen). Zuschläge dürfen auf Regiobuslinien nicht erhoben werden.

Das Ausstellen durchgehender Fahrscheine in den übergeordneten zentralen Ort ist zu gewährleisten. Der BW-Tarif ist in den Regiobuslinien anzuwenden.

Der Vertrieb der Fahrausweise wird – wie im Regionalbusverkehr bisher üblich – grundsätzlich im Fahrzeug und ggf. durch weitere stationäre und elektronische Vertriebskanäle vorgenommen.

## **5. Kundenkommunikation**

Die Regiobuslinien sind in die gängigen Auskunftssysteme (insbesondere EFA BW) sowie in das Kursbuch Baden-Württemberg aufzunehmen. Den Zuwendungsempfängern wird die Durchführung von adäquaten Marketingmaßnahmen für die Regiobuslinien empfohlen.

## **6. Zuwendungsbetrag**

Das Land erstattet die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung. Wird eine Regiobuslinie neu eingerichtet, ist die Kostenunterdeckung aus den Kosten (netto) und Erlösen (netto) zu ermitteln. Wird eine bestehende Linie zu einer Regiobuslinie aufgewertet, ergibt sich die Kostenunterdeckung aus den jeweiligen Zusatzkosten und -erlösen.

Soweit bereits im Jahr vor der Antragstellung ein Defizit ausgleich für alle Fahrten oder kommunale Zuwendungen für definierte nicht kostendeckende Fahrten der gegenständlichen Linie flossen, so werden diese Fahrten gleichgestellt mit den Fahrten, die im Zuge der Antragstellung zusätzlich eingeführt werden. Ein Nachweis über die Förderung konkreter Fahrten, der Förderhöhe und der erzielten Erlöse ist erforderlich.

Werden Regiobuslinien durch Nettoverträge nach wettbewerblichen Vergabeverfahren finanziert, sind zur Berechnung des Zuwendungsbetrags die kalkulierten Kosten und Erlöse für das erste Betriebsjahr gemäß der Definition in der Technischen Richtlinie für die Regiobuslinie auszuweisen. Die prognostizierten Defizite für die Folgejahre der Förderung werden als förderfähige Kosten anerkannt, vorbehaltlich einer anteiligen Absenkung, wenn die Vollkosten im ersten Betriebsjahr die anerkannte Höchstgrenze überschreiten.

### **6.1. Berechnung der vorläufigen Zahlungen**

Im Vorgriff auf die für jedes Förderjahr vorzunehmende Spitzabrechnung gewährt das Land vorläufige Abschlagszahlungen. Diese bemessen sich wie folgt:

#### **a) Im Zeitraum vor der ersten Spitzabrechnung**

Mit der Antragstellung hat der Antragsteller gemäß beiliegendem Formblatt (Anlage 2) die Mehrkosten netto zu kalkulieren und die Mehrerlöse netto zu prognostizieren.

Die Mehrerlösprognose muss hierbei mindestens einen Minimumwert nach der Formel:

10 Fahrgäste je geförderter Fahrt in der HVZ und NVZ sowie 5 Fahrgäste je geförderter Fahrt in der SVZ mal 0,7 € Erlös je Fahrgast inklusive anteiliger Ausgleichsleistungen

ansetzen.

Auf dieser Basis werden für den Betrieb einer Regiobuslinie 80 Prozent des auf diese Weise prognostizierten Zuwendungsbetrages als vorläufige, jährliche Abschlagszahlung ausbezahlt.

b) Im Zeitraum nach Vorliegen der ersten Spitzabrechnung

Nach Vorliegen der ersten Spitzabrechnung hat der Antragsteller bei der Prognose des Zuwendungsbetrags die Mehrerlöse des vorangegangenen Fahrplanjahres anzusetzen. Die Mehrkosten und Mehrerlöse sind entsprechend zu indexieren. Auf dieser Basis werden für den Betrieb einer Regiobuslinie für das folgende Fahrplanjahr 90 Prozent des ermittelten Zuwendungsbetrages als vorläufige, jährliche Abschlagszahlung ausbezahlt.

## **6.2. Berechnung des Zuwendungsbetrags bei Linien ohne eigenwirtschaftlich erbrachte Kernleistung**

In den Fällen, in denen

- eine Regiobuslinie mit der Antragstellung neu eingerichtet werden soll,
- in der Vergangenheit eine Linie, die nun in eine Regiobuslinie überführt werden soll, bereits neu eingerichtet wurde und für die ein Defizitausgleich über alle Leistungen dieser Linie erfolgt,
- für eine kommunal kofinanzierte Linie ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag über die Gesamtleistung der Linie vergeben wurde oder wird,

ist ein eigenwirtschaftlicher Kern der Linie nicht abgrenzbar.

In diesen Fällen errechnet sich der Zuwendungsbetrag nach folgender Formel:

Zuwendungsbetrag = (Gesamtkosten netto – Gesamterlöse netto der Linie) \* 0,5 bzw. 0,6 im Einzelfall

### **6.2.1. Definition und Berechnung der Gesamtkosten**

Als Gesamtkosten sind die Kosten jener Nutzwagenkilometer anrechenbar, die zur Herstellung des Regiobus-Fahrplanstandards erbracht werden.

Diese Kosten werden auf der Basis maximal anrechenbarer wie folgt ermittelt:

Die als zuwendungsfähig anerkannten Nutzwagenkilometer p.a., multipliziert mit folgenden maximal anrechenbaren Kostensätzen:

- |                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| - an den Verkehrstagen Montag-Samstag | 2,60 Euro/Nwkm |
| - an Sonn- und Feiertagen             | 2,80 Euro/Nwkm |

oder multipliziert mit den tatsächlich erzielten niedrigeren Kostensätzen.

Die maximal anrechenbaren Kostensätze beziehen sich auf das Jahr der Antragstellung. Nur die maximal anrechenbaren Kostensätze werden für die Folgejahre mit dem WBO-Kostenindex für den Regionalverkehr fortgeschrieben.

### **6.2.2. Definition und Berechnung der Gesamterlöse**

Als **Gesamterlöse** sind alle Erlöse anzusetzen, die anteilig auf die geförderten Fahrten entfallen.

Sofern eine Regiobuslinie ein über die geförderten Fahrten hinausgehendes Fahrplanaufgebot aufweist, sind die auf die nicht geförderten Fahrten entfallenden Erlöse auf nachvollziehbare Weise (Fahrgasterhebungen) abzugrenzen.

Als Erlöse gelten alle der Linie zuzuscheidenden Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen und Drittmittel (insbesondere nach §§ 14 ff. ÖPNVG, die Beförderung von Schwerbehinderten, anteilige Verbundausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, Fördermittel der EU oder des Bundes u.ä.).

### **6.3. Berechnung des Zuwendungsbetrags bei Linien mit eigenwirtschaftlich erbrachter Kernleistung**

Der Zuwendungsbetrag errechnet sich nach folgender Formel:

Zuwendungsbetrag = (Mehrkosten netto – Mehrerlöse netto) \* 0,5 bzw. 0,6 im Einzelfall

#### **6.3.1. Definition und Berechnung der Mehrkosten**

Als Mehrkosten sind die Kosten jener Nutzwagenkilometer anrechenbar, die zur Herstellung des Regiobus-Standards gegenüber dem zum Zeitpunkt der Antragstellung eigenwirtschaftlich erbrachten Kern der Linie erbracht werden.

Die Mehrkosten werden auf der Basis maximal anrechenbarer Kostensätze oder tatsächlich erzielter niedrigerer Kostensätze wie folgt ermittelt.



- a) Die als zuwendungsfähig anerkannten Nutzwagenkilometer p.a., die gegenüber dem Fahrplan im Jahr vor der Antragstellung zum Erreichen des Regiobusstandards zusätzlich erbracht werden, multipliziert mit folgenden maximal anrechenbaren Kostensätzen:
- |                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| - an den Verkehrstagen Montag-Samstag | 2,60 Euro/Nwkm |
| - an Sonn- und Feiertagen             | 2,80 Euro/Nwkm |
- b) Sofern auf der zur Förderung beantragten Linie bereits im Fahrplanjahr vor Antragstellung Verkehrsleistungen von kommunaler Seite bezuschusst wurden, sind die bezuschussten Nutzwagenkilometer fahrtenscharf nachzuweisen und in gleicher Weise anzusetzen.
- c) Sofern bei Neuvergaben oder bei Zubestellungen auf Bestandslinien niedrigere Kostensätze je Nwkm erzielt werden, sind diese zur Antragstellung und zur jährlichen Spitzabrechnung heranzuziehen.

Die maximal anrechenbaren Kostensätze beziehen sich auf das Jahr der Antragstellung. Nur die maximal anrechenbaren Kostensätze werden für die Folgejahre mit dem WBO-Kostenindex für den Regionalverkehr fortgeschrieben.

### 6.3.2. Definition und Berechnung der Mehrerlöse

Als **Mehrerlöse** sind jene Erlöse anzusetzen, die zusätzlich gegenüber den **Basiserlösen** des zum Zeitpunkt der Antragstellung eigenwirtschaftlichen Kerns der Linie erzielt werden.

Als Erlöse gelten alle der Linie zuzuschneidenden Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen und Drittmittel (insbesondere nach §§ 14 ff. ÖPNVG, die Beförderung von Schwerbehinderten, anteilige Verbundausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, Fördermittel der EU oder des Bundes u.ä.).

Die Mehrerlöse sind über eine Vorher-/Nachher-Zählung der Fahrgäste auf der Linie und einem linienspezifischen Erlössatz je Fahrgast zu ermitteln. Die Zählung ist im beantragten Förderzeitraum jährlich durchzuführen. Der Erlössatz ist über die Erhebung des Fahrkarten-Mix auf der Linie zu ermitteln. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur behält sich das Recht auf eigene Fahrgastzählungen und -befragungen, auch zur Ermittlung bzw. Prüfung des Erlössatzes vor.

Für das dem Förderzeitraum vorangehende Kalenderjahr (Basisjahr) sind auf dieser Grundlage die aufgeschlüsselten Basiserlöse der Linie zu ermitteln und darzulegen. Für den Fall, dass bereits in der Vergangenheit kommunal bezuschusste Fahrten kos-

tenseitig angesetzt werden, so sind die darauf entfallenden Erlöse von den Basiserlösen abzusetzen. Die Basiserlöse werden damit wie folgt ermittelt:

- Der Linie zuzuscheidende Tariferlöse im Basisjahr
- + der Linie zuzuscheidende Ausgleichszahlungen im Basisjahr
- ggf. auf zubestellte Fahrten entfallende Tariferlöse im Basisjahr
- ggf. auf zubestellte Fahrten entfallende Ausgleichszahlungen im Basisjahr.

Diese Basiserlöse werden für die Abrechnungen der Folgejahre rechnerisch wie folgt fortgeschrieben (**fortgeschriebene Basiserlöse**):

- a) Die Tariferlöse mit der Tarifierpassungsrate des jeweiligen Verbund- und/oder Haustarifs, aus dem die zuzuscheidenden Einnahmen jeweils anteilig stammen
- b) Die Ausgleichszahlungen entsprechend der jeweiligen Anpassungsrate bzw. tatsächlichen (anteiligen) Entwicklung.

Die **Mehrerlöse** werden für die einzelnen Abrechnungsjahre wie folgt ermittelt:

- Der Linie zuzuscheidende Fahrgelderlöse im Abrechnungsjahr
- + der Linie zuzuscheidende Ausgleichsleistungen im Abrechnungsjahr
- fortgeschriebene Basiserlöse.

## 7. Antragsunterlagen zur Förderung

Der Antragsteller hat mit dem Zuwendungsantrag folgende Unterlagen einzureichen:

- a) in allen Fällen:
  - Schriftliche Erklärung des Antragstellers, die Anforderungen und Fördervoraussetzungen einzuhalten,
  - Darstellung des Linienvverlaufs,
  - Angabe der mittleren Reisegeschwindigkeit auf der Linie und Angabe des Umwegfaktors, ggf. Begründung, falls diese nicht eingehalten werden können,
  - bei Linien zum Schließen von räumlichen Lücken im SPNV-Netz: die Reisezeit und ggf. die Linienlänge im Vergleich zur bestehenden SPNV-Verbindung
  - Fahrplanentwurf differenziert nach Verkehrstagegruppen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag) und mit Kennzeichnung der Verkehrstagebeschränkungen,
  - fahrtenweise Angaben zum beabsichtigten Fahrzeugeinsatz (Gelenk-, Standard-, Midibus),

- tabellarischer oder kartographischer Vermerk der Anschlusslinien, zu denen gesicherte Anschlüsse hergestellt werden,
- Darstellung der Anschlussverbindungen und der Übergangszeiten zum und vom SPNV nach Richtung und Gegenrichtung und je Fahrt in Form von Anschlussleisten im Fahrplanentwurf Darstellung der Art der Anschlusssicherung
- gemeindewirtschaftsrechtliche Prüfung durch die zuständige Rechtsaufsichtsbehörde
- Erklärungen gemäß den Hinweisen des Ministeriums für Verkehr für die Beantragung von Zuwendungen nach den Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zu § 44 Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg

b) nur für bestehende Linien

- Vorlage des Status-quo-Fahrplans im aktuellen Fahrplanjahr
- dabei ggf. besondere Kennzeichnung der antragsgegenständlichen bereits bezuschussten Fahrten,
- Nachweis über linienscharfe Zuschüsse zu bestehenden Fahrten,
- Vorlage des Fahrplanentwurfs für den Mit-Fall unter besonderer Kennzeichnung der antragsgegenständlichen zusätzlichen Fahrten,
- nachvollziehbare Berechnung der Nutzwagenleistung im eigenwirtschaftlichen Kern der Linie und für die antragsgegenständlichen Mehrleistungen,
- Kalkulation der Mehrkosten gemäß Ziff. 6,
- Darstellung der Basiserlöse der Linie gemäß Ziff. 6, und eine
- nachvollziehbare Prognose der Mehrerlöse der Linie gemäß Ziff. 6

c) nur für neu einzurichtenden Linien

- Kalkulation der Mehrkosten gemäß Ziff. 6 (Gesamtbetriebskosten der Regiobuslinie) und eine
- nachvollziehbare Prognose der Mehrerlöse gemäß Ziff. 6 (prognostizierte Gesamterlöse der Regiobuslinie).

Für die Antragstellung ist dazu beiliegendes Formblatt (Anlage 2) zu verwenden.