

**Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg**

**Az.: 3-3892.00/54**

**Innovationsoffensive  
Öffentliche Mobilität**

**I) Allgemeines**

Das Ministerium für Verkehr fördert Pilotprojekte zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Baden-Württemberg. Die für eine Förderung in Frage kommenden Vorhaben werden unter Ziffer II) näher beschrieben. Hierbei sollen insbesondere solche Maßnahmen unterstützt werden, die in dem jeweiligen Förderbereich einen innovativen Ansatz verfolgen, der bislang in dieser Form nicht standardisiert praktiziert wird.

Sofern in Ziffer II) nichts Näheres geregelt ist, gelten folgende Eckpunkte:

- Die Förderung der einzelnen Maßnahmen erfolgt im Rahmen einer Projektförderung. Die Zuwendung wird als Zuschuss gewährt.
- Antragsberechtigt sowie Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger gemäß § 6 ÖPNVG und kommunale Zusammenschlüsse, die die Funktion der Aufgabenträger übernehmen sowie Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg. Für „Mobilitätszentralen“ (s. Ziffer II) 2.) und „Digitale Innovationen im ÖPNV“ (s. Ziffer II) 3.) antragsberechtigt sind ferner Verkehrsunternehmen.
- Maßnahmen, für die es Fördermittel aus anderen Förderprogrammen oder auf Grundlage von Gesetzen auf Bundes- oder Landesebene gibt, werden nicht gefördert. Hiervon unberührt ist eine Finanzierung aus Mitteln nach dem ÖPNVG und der Verbundförderung.
- Bereits begonnene Maßnahmen sind ebenfalls von einer Förderung ausgeschlossen.
- Die Einhaltung der einschlägigen Regelungen zum Vergaberecht, EU-Beihilferecht und Personenbeförderungsrecht obliegt den jeweiligen Zuwendungsempfängern.
- Rechtsgrundlage für die Bewilligung der Zuwendungen sind §§ 23 und 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) in Verbindung mit der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur LHO

(VV-LHO) sowie die Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG). Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsplan 2020/2021 sowie unter Vorbehalt zukünftiger Haushaltsermächtigungen. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

## **II) Förderprojekte**

### **1. ÖPNV-Offensive im ländlichen Raum**

#### 1.1 Ziel und Zweck

Im Koalitionsvertrag 2016 wurde das Ziel der „ÖPNV-Offensive in der Fläche“ festgehalten. Es wird darin das Ziel formuliert, „bis 2025 ein landesweites, bedarfsangepasstes und verlässliches Grundangebot von frühmorgens bis spätabends im Stundentakt zu schaffen. Je nach Gegebenheit sollen neue Angebotsformen wie Rufbusse und Sammeltaxis zur Anwendung kommen.“ Durch die Förderung von geeigneten Pilotprojekten soll ein solches Angebot im Stundentakt in der Fläche durch ein Nahverkehrsangebot mittels Busverkehren und/oder flexiblen Bedienungsformen (Rufbus- oder On-Demand-Verkehre) in Piloträumen eingeführt werden. Für die Menschen soll ein Mobilitätsangebot geschaffen werden, welches deren Mobilitätsnachfrage zur Bewältigung des Alltages (Berufspendler, Besorgungswege) wie auch zur Freizeitgestaltung abdeckt und dazu an allen Wochentagen verfügbar ist.

Zu diesem Zweck werden Gesamtkonzepte aus Buslinien-, flexiblen Rufbus- oder On-Demand-Verkehren zur Erschließung mindestens eines Mittelbereiches überwiegend im ländlichen oder verdichteten ländlichen Raum und ihrer Randzonen (nach Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002) in der Verzahnung mit dem SPNV oder einer Regiobuslinie gefördert. Projekte, die Innovationen im Bereich der Antriebstechnologie bei den eingesetzten Fahrzeugen (z.B. Elektro, Brennstoffzelle) oder des Ticketing (z.B. Check-In/Check-Out oder Check-In/Be-Out) vorweisen können, können bei der Auswahl der Pilotprojekte besonders berücksichtigt werden.

Wurde ein hinsichtlich des Linienvverlaufs, des Bedienungsgebietes oder –umfangs vergleichbares gemeinwirtschaftliches ÖPNV-Angebot nach dem 01.01.2019 komplett oder in Teilen eingestellt, so werden Betriebsleistungen zur Füllung der dadurch entstandenen Bedienungslücken von der Förderung ausgeschlossen.

#### 1.2 Höhe der Zuwendung

Das Land fördert anteilmäßig eine durch den Betrieb der Maßnahme (Buslinien-, flexible Rufbus- oder On-Demand-Verkehre) prognostizierte Kostenunterdeckung (netto) im Wege einer Fehlbedarfsfinanzierung als Anschubfinanzierung.

Der Förderzeitraum beträgt maximal 5 Jahre und endet spätestens am 31.12.2026. Die Förderquote beträgt in den ersten drei Jahren 50 Prozent, im vierten und fünften Jahr jeweils 25 Prozent. Der Zuwendungsbetrag über die 5 Jahre beträgt maximal 1,8 Millionen € je Vorhaben.

Die förderfähige Kostenunterdeckung errechnet sich aus den prognostizierten Kosten abzüglich aller prognostizierter Erlöse. Die prognostizierten Erlöse errechnen sich aus den Erlösen des Betriebsjahres vor der Förderung als anteiliger Deckungsbeitrag auf die neu geschaffenen Fahrplankilometer. Berechnungsgrundlage für den Anteil bildet das Verhältnis aus bestehenden Fahrplankilometer zu Fahrplankilometer, die Gegenstand des Antrages sind. Dabei werden flexible Verkehre mit 50% der maximalen Fahrleistung angerechnet.

Die Projektabrechnung erfolgt auf Basis der nachgewiesenen Kosten und Erlöse. Der bewilligte Förderbetrag auf Basis der förderfähigen Kostenunterdeckung kann nicht überschritten werden.

Als Kosten gelten:

- Betriebskosten, die für die Erbringung der Verkehrsleistung anfallen
  - Abschreibungen auf Fahrzeuge (abzgl. anteiliger einmaliger Förderung bei Anschaffung),
  - variable leistungsabhängige Kosten (Kraftstoff, Fahrzeugunterhalt, Personalkosten etc.),
  - allg. laufende Verwaltungs- und Overheadkosten (z.B. Dispositions- und Vertriebssoftware, laufende Kosten für Buchungsplattform)
- einmalige Investitionskosten für Software, Hardware, Vertriebskanäle, Marketing

Als Erlöse gelten:

- alle dem Verkehr zuzuscheidenden Fahrgeldeinnahmen,
- Ausgleichsleistungen (insbesondere zusätzliche Zuweisungen gemäß §§ 14 ff. ÖPNVG) und
- Drittmittel

aus den Jahren der Förderung.

### 1.3 Voraussetzungen

- Vorlage eines schlüssigen, nachvollziehbaren Konzepts mit Angaben zu Zielen und Maßnahmen, Fortführung nach Ende der Förderung (insbesondere Finanzierung) unter Berücksichtigung folgender Aspekte:
  - Das Bedienungsbiet umfasst mindesten seinen Mittelbereich oder eine vergleichbare räumliche Ausdehnung und muss überwiegend im ländlichen oder verdichteten ländlichen Raum liegen.
  - Start- und/oder Zielpunkt der geförderten Verkehre (direkt oder mit integrierten Transportketten) muss in einem Mittelzentrum oder einem Umsteigepunkt mit einem gesicherten Anschluss an den SPNV oder eine Regiobuslinie liegen. Die Die Fahrplanzeiten sind auf die Fahrpläne des SPNV- bzw. Regiobus-Verkehrs abzustimmen. Es ist an allen Wochentagen ein stündliches Fahrtenangebot zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr (am Wochenende mindestens ab 7.00 Uhr) anzubieten.
  - Die Buchung einer Fahrt muss mittels Telefon sowie web- bzw. app-basierten Buchungskanäle möglich sein. Die Vorbestellzeit darf nicht mehr als 60 Minuten vor Fahrtantritt betragen.
  - Der barrierefreie Transport von Rollstühlen, Gehhilfen und Kinderwagen muss sichergestellt sein.
- Vorlage eines Kosten- und Finanzierungsplans

#### 1.4 Sonstiges

- Die Betriebsaufnahme der geförderten Maßnahme muss bis zum 1.7.2022 erfolgen.
- Die geförderten Verkehre sind mindestens für 8 Jahre zu betreiben. Die Förderung endet nach 5 Jahren (vgl. 1.2). Bei vorzeitiger Einstellung der Verkehre ist die Förderung anteilig an das Land zurückzuerstatten.

## **2. *Mobilitätszentralen***

### 2.1 Ziel und Zweck

Mobilitätszentralen sind umfassende Serviceeinrichtungen, die Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität vor Ort anbieten und verkehrsmittelübergreifend bündeln, um ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Mobilitätszentralen sind Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität für Bürgerinnen und Bürger sowie Verkehrsanbieter

innerhalb von Städten, regionalen Zentren und dem dazu gehörigen Umland. Sie sollen dazu beitragen, dass durch die individuelle Beratung verstärkt nachhaltige und klimaschonende Beförderungsangebote genutzt werden.

Gefördert wird der Betrieb von Mobilitätszentralen in Städten, die mindestens die Funktion eines Mittelzentrums innehaben. Bei der Einrichtung neuer Mobilitätszentralen sind bereits bestehende Mobilitätszentralen oder vergleichbare Dienstleistungen von Verkehrsverbänden insoweit zu berücksichtigen, dass kein Konkurrenzmodell entsteht. In diesem Fall sind integrierte Lösungen bzw. Kooperationen anzustreben.

Die Förderung von bestehenden Mobilitätszentralen ist nur möglich, wenn dies mit einer adäquaten Ausweitung des bestehenden Angebots einhergeht.

## 2.2 Höhe der Zuwendung

Das Land fördert bis zu 50 Prozent der einmalig anfallenden Investitionskosten für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale (Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, Geschäftsausstattung). Nicht förderfähig sind Kosten, die auf Grundlage des § 2 Ziffer 6 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden können. Es können maximal 500.000 € als förderfähige Investitionskosten geltend gemacht werden.

Ferner werden die mit dem Betrieb einer Mobilitätszentrale entstehenden Kosten für zwei Jahre (bis maximal 31.12.2023) im Wege einer Anteilsfinanzierung ebenfalls bis maximal 50 Prozent gefördert. Folgende Kosten können gefördert werden:

- Sachausgaben, z.B. Büro- und Raumausstattung
- Telekommunikationskosten
- Weiterbildungsangebote
- Marketing
- Ausgaben für Technik
- Indirekte zusätzliche Ausgaben wie Miete für Gebäude, Strom und gesetzlich vorgeschriebene Versicherungen soweit diese über evtl. bereits bestehende Verträge noch nicht anfallen.

Nicht förderfähig sind Personalkosten.

Es können maximal 100.000 € als förderfähige Betriebskosten pro Betriebsjahr geltend gemacht werden.

## 2.3 Voraussetzungen

- Vorlage eines schlüssigen, nachvollziehbaren Konzepts mit Angaben zu Zielen und Maßnahmen, Fortführung nach Ende der Förderung (insbesondere Finanzierung), Leistungsspektrum, Öffnungszeiten, Personal, technische Ausstattung und Darstellung in der Öffentlichkeit unter Berücksichtigung folgender Aspekte:
  - Die Mobilitätszentrale muss sich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder SPNV oder in sonstiger örtlich zentraler Lage befinden.
  - Der Zugang zur Mobilitätszentrale muss barrierefrei möglich sein.
  - Die Mobilitätszentrale muss mindestens an 6 Tagen pro Woche oder an 5 Tagen pro Woche mit mindestens einem Tag mit verlängerten Öffnungszeiten für Publikumsverkehr geöffnet sein. Die Öffnungszeiten dürfen 8 Stunden pro Tag nicht unterschreiten.
  - Das Leistungsspektrum umfasst mindestens: Beratung der vor Ort angebotenen Mobilitätsformen (Öffentlicher Verkehr, Fahrradmobilität, CarSharing o.ä.), Fahrplanauskunft, Tarifauskunft und -beratung und Fahrkartenvertrieb (Nah- und Fernverkehr).
- Vorlage eines Kosten- und Finanzierungsplans.

## 2.4 Sonstiges

Der Betrieb der geförderten Mobilitätszentrale ist bis spätestens 01.07.2022 aufzunehmen.

## **3. *Digitale Innovationen im ÖPNV***

### 3.1 Ziel und Zweck

Digitalisierung ist ein entscheidender und treibender Einflussfaktor zur Umsetzung der Verkehrswende in Baden-Württemberg. Das Ministerium für Verkehr unterstützt Fahrgäste und die ÖPNV-Branche auf dem Weg ins digitale Zeitalter, indem es verschiedene Akteure vernetzt, Knowhow im Land aufbaut und Fördermitteln bereitstellt. Durch das Zusammenwirken einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen wird die Digitalisierung im Land vorangetrieben. Dies trägt dazu bei, dass der ÖPNV sich kontinuierlich verbessert sowie digitalisiert und vernetzt wird. Die Nutzerinnen und Nutzer stehen dabei immer an erster Stelle.

Schwerpunkte der Digitalisierung des ÖPNV in Baden-Württemberg sind die Einführung eines landesweit einheitlichen E-Ticketings für alle Verbünde und den BW-Tarif, die Verbesserung der Fahrgastinformationssysteme, z.B. in Hinblick auf Echtzeitinformationen sowie intermodale und barrierefreie Reiseketten oder die automatisierte Erfassung von Nachfragedaten im ÖPNV. Hierfür bietet das Ministerium für Verkehr eine ganze Reihe von Regelförderungen für marktgängige und erprobte Lösungen.

Diese Programme werden hier ergänzt durch die Förderung innovativer digitaler Systeme im ÖPNV. Ziel ist die beispielhafte, pilothafte oder experimentelle Erprobung neuer Technologien oder Anwendungen zum Nutzen für die Fahrgäste oder zur Vereinfachung von Betriebsabläufen und Planungsprozessen.

Beispiele für mögliche Projektbereiche sind für innovative Be-In/Be-Out-Verfahren, neue Bezahlssysteme, Leit- und Informationssysteme für Menschen mit beeinträchtigter Wahrnehmung, Anwendung von Fahrgastzählern in Fahrgastinformationssystemen, automatisiertes Fahren, die Verknüpfung von Informationen des ÖPNV mit anderen Sektoren und weitere.

### 3.2 Höhe der Zuwendung

Das Land fördert anteilmäßig Investitionen und Pilotbetrieb innovativer digitaler Systeme im Wege einer Anteilsfinanzierung bis maximal 75 Prozent. Folgende Kosten können gefördert werden:

- Kosten für notwendige technische Hintergrundsysteme sowie deren Aufrüstung
- Kosten für Sensorik und Ausstattung in Fahrzeugen, in Haltestellen oder in Leitstellen
- Kosten für die Entwicklung oder das Upgrade von Apps oder anderen digitalen Auskunftssystemen sowohl für Fahrgäste als auch für andere Nutzergruppen
- Laufende Kosten wie Personalkosten (begrenzt förderfähig entsprechend dem Besserstellungsverbot gemäß VV Ziff. 2.2.5 zu § 44 LHO), Sachmittel und Overheadkosten für den Aufbau und Pilotbetrieb der Systeme

Ausgeschlossen sind Kosten, welche unter den gegebenen Rahmenbedingungen über andere Förderprogramme förderfähig sind.

Es werden ausschließlich die tatsächlich anfallenden Kosten gefördert. Die maximal förderfähigen Kosten betragen 500.000 €. Bei Projekte zum automatisierten Fahren können maximal 1 Mio. € als förderfähige Kosten geltend gemacht werden.

### 3.3 Voraussetzung

- Vorlage eines schlüssigen, nachvollziehbaren Konzepts mit Angaben zu Zielen und Maßnahmen, dem innovativen digitalen Charakter sowie zu einer möglichen Fortführung, Übertragbarkeit oder Erkenntnisgewinnen nach Ende der Förderung unter Berücksichtigung folgender Aspekte:
  - Der Charakter des Projektes muss innovativ sein. Innovativ bedeutet, dass die eingesetzten Technologien oder ihre Anwendungsszenarien bislang in der ÖPNV-Branche selten angewandt und/oder nicht erprobt sind und es keine Regelförderung hierfür gibt.

- Digitale Technologien oder Anwendungskonzepte müssen Gegenstand des Projekts sein.
- Kosten- und Finanzierungsplan

### 3.4 Sonstiges

Der maximale Förderzeitraum für den Aufbau der Systeme und einen Pilotbetrieb beträgt 18 Monate.

## III) Verfahren

- Die Projektanträge sowie die beizufügenden Unterlagen sind bis 30.11.2020 beim Ministerium für Verkehr zu stellen. Die Einreichung der Anträge erfolgt schriftlich (zur Fristwahrung ist ein Zusenden der Antragsunterlagen per E-Mail vorab möglich). Sonstige Antragsunterlagen und Formvorschriften sind nicht zu beachten.
- Das Ministerium für Verkehr entscheidet als Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde über die Förderung der eingereichten Projektanträge gemäß pflichtgemäßem Ermessen unter Berücksichtigung dieses Innovationsprogramms und der verfügbaren Mittel im Staatshaushaltsplan.
- Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt auf Anforderung. Dieser Anforderung sind Kopien der Rechnungen und anderer Rechnungsbelege beizufügen. Bei mehrjährigen Förderzeiträumen werden Abschlagszahlungen geleistet.
- Nach Abschluss der Maßnahme erfolgt eine Schlussabrechnung. Zudem ist durch den Zuwendungsempfänger ein Mittelverwendungsnachweis vorzulegen sowie ein Abschlussbericht zu fertigen, in dem die geförderte Maßnahme ausführlich zu beschreiben ist und darzustellen ist, inwieweit die geförderte Maßnahme zu einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs geführt hat bzw. führen wird (Erfolgskontrolle).
- Bei Fragen steht das Referat 34 des Ministeriums für Verkehr zur Verfügung ([poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)).