

Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB)

TEIL- ÖPNV digitalisieren und priorisieren

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

Die Digitalisierung eröffnet für die Mobilität neue Chancen, um den bestehenden und den zukünftigen Bedarfen trotz besonderer Herausforderungen gerecht zu werden. Verschiedene Segmente der Digitalisierung tragen zu einem attraktiveren und kundenorientierteren ÖPNV bei.

Das große Potenzial ist dabei, komplexe Systeme für die ÖPNV-Kund/innen einfach nutzbar zu machen und Informationen individualisiert bereitzustellen. Durch die Bevorzugung der ÖPNV-Fahrzeuge gegenüber dem Individualverkehr erreicht der ÖPNV schnellere Umlaufzeiten und eine höhere Fahrplantage, somit steigt die Attraktivität des Angebots und dessen Zuschussbedarf wird gemindert.

Ziel der vorliegenden Richtlinie ist eine höhere Flexibilität für die Fahrgäste durch Digitalisierungsmaßnahmen zu ermöglichen, durch die Nutzerdaten auch eine bessere Steuerung der Kapazität eng an der Nachfrage zu gewährleisten und durch die zusätzliche Bevorzugung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

Aus diesem Grund fördert das Saarland im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel nach Maßgabe dieser Richtlinie und den Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der derzeit gültigen Haushaltsordnung des Saarlandes (LHO) Maßnahmen zur Verbesserung einer nachhaltigen Mobilität.

Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet das zuständige Ministerium für Mobilität als Bewilligungsbehörde aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und Schwerpunktsetzungen.

Diese Richtlinie ist Teil des Richtlinienpakets zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (RL NMOB).

2. Gegenstand der Förderung

2.1 Kundeninformationssysteme

Ein Kundeninformationssystem verbindet Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünde mit ihren bereits akquirierten oder potenziellen Kunden. In diesem Zusammenhang werden vor allem folgende Fördertatbestände gefördert:

- Einführung und Weiterentwicklung von digitalen Services (z. B. Apps)
- Fahrgastinformationssysteme (TFT-Monitore, Kundeninformationssysteme an Verknüpfungspunkten, Haltestellenanzeigen, Kundendialogsysteme)
- Ausstattung von Fahrkartenautomaten, zentralen Busbahnhöfen, Mobilitätsstationen (Verknüpfung von mindestens drei Verkehrsträgern) und Linienbussen mit WLAN

- Schnittstellen zu Echtzeitdaten zur Verbesserung der Kundeninformation

2.2 Abrechnungs- und Kontrollsysteme

In diesem Zusammenhang werden vor allem folgende Fördertatbestände gefördert:

- Handhelds
- Chipkartenlesegeräte

2.3 Systeme zur Betriebsverbesserung

Hierzu gehören vor allem:

- Kamerasysteme
- Fahrgastzählanlagen
- Telematiksysteme
- Komponenten von Leitsystemen, soweit durch sie eine nachweisbare Beschleunigung oder Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht wird

2.4 Bauliche Unterstützung zur ÖPNV-Priorisierung

In diesem Zusammenhang sind folgende Fördertatbestände förderfähig:

- Lichtsignalanlagen
- Busbeschleunigungsspuren

Bei Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz, Landesstraßen I und II Ordnung sowie Bundesfernstraßen bedarf es der Abstimmung und Genehmigung / Zustimmung des Landesbetriebes für Straßenbau in Neunkirchen.

Voraussetzung ist, dass die geförderte Infrastruktur im Saarland gebaut wird.

Bei in ÖPNV-Fahrzeugen geförderten Geräten müssen diese Fahrzeuge überwiegend im Linienverkehr oder Linienbedarfsverkehr im Saarland fahren. Ein Linienverkehr oder Linienbedarfsverkehr, der überwiegend im Saarland erfolgt, liegt dann vor, wenn mehr als 50 % der Fahrplan-km im Saarland gefahren werden. Ausnahmen sind bei Vorliegen von besonderem Landesinteresse möglich.

Bei nach 2021 vergebenen Linienverkehren und Linienbedarfsverkehren werden die „Qualitätsanforderungen für Busverkehrsleistungen“ des ZPS (Stand 2020, vgl. Anlage 2) als Standard betrachtet. Entsprechend werden in den vorgenannten Qualitätsanforderungen enthaltene Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen bei nach 2021 vergebenen Linienverkehren und Linienbedarfsverkehren nicht gefördert.

3. Ziele und Indikatoren

Mit dieser Richtlinie wird insbesondere das Ziel verfolgt, die Nutzung der Digitalisierung im ÖPNV im Saarland zu unterstützen.

Indikatoren, Sollwerte für das mit der Förderrichtlinie verfolgte Ziel sind:

- Kosten je gefördertes Kundeninformationssystem; Sollwert: 10.000 €
- Kosten je gefördertes Abrechnungs- und Kontrollsystem; Sollwert: 3.000 €

- Kosten je gefördertes System zur Betriebsverbesserung; Sollwert: 8.000 €
- Kosten für bauliche Maßnahmen zur ÖPNV-Priorisierung; Sollwert: 45.000 €

- Anzahl von geförderten Kundeninformationssystemen; Sollwert: 117 St.
- Anzahl von geförderten Abrechnungs- und Kontrollsystemen; Sollwert: 249 St.
- Anzahl von geförderten Systemen zur Betriebsverbesserung; Sollwert: 29 St.
- Anzahl von geförderten baulichen Maßnahmen zur ÖPNV-Priorisierung; Sollwert: 10 St.

4. Zuwendungsempfängerinnen / Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind:

1. Städte, Gemeinden, Landkreise im Saarland,
2. kommunale Zweckverbände, Anstalten des öffentlichen Rechts und sonstige Betriebe und Einrichtungen im Saarland, die mehrheitlich in kommunaler Trägerschaft stehen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.
3. Verkehrsunternehmen mit einer Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz im Saarland,
4. Verkehrsverbände mit Sitz im Saarland
5. Im Saarland tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV sind antragsberechtigt für Fördertatbestände nach Ziffer 2.1 dieser Richtlinie, sofern die Fördertatbestände nicht Gegenstand des Verkehrsvertrages sind.
6. Anträge für Busbeschleunigungsspuren und Lichtsignalanlagen können nur von Antragsberechtigten nach Ziffer 4 Nummer 1 gestellt werden.

5. Zuwendungsvoraussetzungen

Die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen sind in Nummer 1 VV/VV-P-GK (Verwaltungsvorschrift) zu § 44 LHO geregelt und vom Zuwendungsempfänger bei der Antragstellung nachzuweisen. Darüber hinaus gelten folgende Regelungen:

1. Der Zuwendungsantrag muss vor Beginn des Vorhabens gestellt werden. Mit dem Vorhaben darf erst nach der Erteilung des Zuwendungsbescheides begonnen werden. Die Bewilligungsbehörde kann in begründeten Einzelfällen auf schriftlichen Antrag die

Zustimmung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn schriftlich erteilen. Als Vorhabenbeginn gilt der Abschluss eines Lieferungs- und/oder Leistungsvertrages (Auftragsvergabe).

2. Die Einhaltung der vergaberechtlichen Vorschriften ist nachweisbar zu dokumentieren.
3. Der Antragsteller hat anzugeben, ob er für die beantragte Maßnahme bereits andere Fördermittel beantragt oder erhalten hat.
4. Die Gewährung der Zuwendung erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Gesamtfinanzierung des Vorhabens durch die Bereitstellung der entsprechenden Eigen- bzw. Fremdmittel gesichert ist.
5. Gemäß Nr. 3.4 VV-P-GK (für Gebietskörperschaften) sind Anträge ab einer beantragten bzw. zu gewährenden Zuwendung über 50.000 EUR von der Kommunalaufsichtsbehörde zu prüfen. Das Ergebnis der Prüfung ist als Stellungnahme dem Antrag beizufügen
6. Für die Einführung von digitalen Services sind nur mit dem Kompetenzzentrum „Digitalisierung im ÖPNV“ abgestimmte Lösungen förderfähig. Die erfolgte Abstimmung sowie das einvernehmliche Ergebnis sind aussagekräftig zu dokumentieren.
7. Zu fördernde, fahrzeuggebundene Digitalisierungssysteme müssen eine einheitliche Schnittstelle auf VDV-Basis (VDV 300) nutzen, um mit unterschiedlichen Bordrechnern verbunden werden zu können. IT-basierte Lösungen werden nur gefördert, wenn einheitliche Mindeststandards eingehalten werden und dadurch ein landesweiter Einsatz in allen Fahrzeugen der saarländischen Flotte ohne technische oder herstellerabhängige Grenzen ermöglicht wird.
8. Bei nicht veräußerbaren geförderten Tatbestände (z.B. eine App) hat ein antragstellendes Verkehrsunternehmen nachzuweisen, dass es mindestens für die Dauer von drei Jahren im ÖPNV-Linienverkehr oder Linienbedarfsverkehr oder SPNV im Saarland fahren wird.
9. Ansprüche, die sich aus der Zuwendung ergeben, sind, soweit im Zuwendungsbescheid nicht ausdrücklich etwas Anderes bestimmt ist, nicht auf Dritte übertragbar.
10. Die Höhe der Landesförderung wird in Abhängigkeit von den jeweils gültigen Beihilfe- und Kumulierungsvorschriften gewährt.
11. Antragsteller haben sich (auch im eigenen Interesse) mit den EU- und Bundes-Förderprogrammen und auch mit sonstigen Landesförderprogrammen vertraut zu machen. Sie haben zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche oder ergänzende Förderung möglich ist. Die Prüfung sollte im Landesförderantrag kurz dargestellt werden.

12. Bei Digitalisierungsförderungen hat der Zuwendungsempfänger auf eigene Kosten¹ sicherzustellen, dass die Mitarbeitenden, sofern erforderlich, durch Schulungen auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden und damit ein erfolgreicher Umgang gesichert ist. Dies ist auf Nachfrage der Bewilligungsbehörde mit Teilnahmebescheinigungen der Mitarbeitenden spätestens beim Schlussverwendungsnachweis nachzuweisen.
13. Der Zuwendungsempfänger hat sicher zu stellen, dass die geförderten Maßnahmen nach den jeweils aktuell geltenden allgemein anerkannten Regeln der Technik ausgeführt werden.
14. Die Einhaltung der technischen und gesetzlichen Regelungen liegt in der Verantwortung des Antragstellers. Der Antragsteller muss den Nachweis jederzeit der Bewilligungsbehörde auf Aufforderung vorlegen können.
15. Der Zuwendungsempfänger muss über die Förderung seines Vorhabens auf seine Internetseite informieren. Der Zuwendungsempfänger hat im Schlussverwendungsnachweis schriftlich darzustellen, wie der dauerhafte Publizitätsnachweis erfolgt ist. Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, auf die Förderung in geeigneter und dauerhafter Form in der Busflotte gut sichtbar und auf eigene Kosten hinzuweisen. Der Hinweis hat während der Zweckbindungsfrist dort zu verbleiben. Nähere Informationen sind dem Merkblatt „Publizitätspflichten im Rahmen der NMOB-Förderstrategie“ zu entnehmen.
16. Weitere Mindestanforderungen und Rahmenbedingungen zu den Fördervorhaben können gesondert z.B. in Form ergänzender FAQ-Erläuterungen zu dieser Verwaltungsvorschrift festgelegt werden.

6. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

6.1 Art und Umfang der Zuwendung

Die Zuwendung erfolgt in Form einer Projektförderung mit einer Anteilsfinanzierung. Die Zuwendung erfolgt grundsätzlich in Form eines Zuschusses oder einer Zuweisung.

6.2 Zuwendungsfähige Ausgaben, Bemessungsgrundlage

Bemessungsgrundlage der Zuwendung sind die zuwendungsfähigen Ausgaben, die bei einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung nach den jeweils gültigen Regeln der Technik zur Errichtung und zweckentsprechenden Nutzung der Vorhaben erforderlich sind.

Für die Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben und der Beihilfeintensität werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die beihilfefähigen

¹ Die Weiterbildungsberatung Saar kann mittleren und kleinen Unternehmen (bis 250 Beschäftigte) helfen, Fördermittel zur Finanzierung konkreter Schulungsmaßnahmen zu beantragen. Sie organisieren kostenlos die Beratung. Mehr unter : <https://weiterbildungsberatung-saar.de/>

Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten nicht berücksichtigt. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Zuwendungsfähig sind generell die Ausgaben, die bei der Realisierung der in Ziffer 2 dieser Richtlinie aufgeführten förderfähigen Vorhaben anfallen. Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben für Maßnahmen dieser Richtlinie gehören insbesondere die in Anlage 1 aufgeführten Ausgaben. In der Anlage 1 sind auch einige der als nicht zuwendungsfähig erachteten Ausgaben definiert. Bei Straßenbauvorhaben gemäß dieser Richtlinie gehören zu den zuwendungsfähigen Ausgaben die Ausgaben für die Straßenbestandteile nach § 2 Abs. 2 SaarlStrG.

Führt der Träger der Maßnahme Bauarbeiten selbst durch, so können auch die hierfür anzusetzenden Materialausgaben als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Notwendige Montagekosten sind förderfähig, sofern sie von fachlich anerkannten Unternehmen durchgeführt werden.

Nicht zuwendungsfähig sind ferner:

- a) die Mehrwertsteuer, sofern der Zuwendungsempfänger gemäß § 15 UstG zum Vorsteuerabzug berechtigt ist,
- b) Eigenleistungen des Zuwendungsempfängers,
- c) Finanzierungskosten insbesondere Zinsen,
- d) Versicherungsbeiträge, Betriebs- und Wartungskosten,
- e) Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,
- f) Verwaltungskosten,
- g) Rückbaumaßnahmen,
- h) Ersatzinvestitionen.

Zu den Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist, gehören beispielsweise Erschließungs-, Ausbaubeiträge, Ausgabenanteile nach Eisenbahnkreuzungs- oder Wasserstraßengesetz, Ausgaben für die Verlegung von Versorgungsleitungen oder Fernmeldeanlagen.

6.3 Förderhöhe

Die Förderquote beträgt bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die Bewilligungsbehörde hat unter Berücksichtigung der bis zu 75%igen kumulativen Förderung für einzelne Fördertatbestände eine maximale Höhe der Zuwendung festgelegt:

- TFT- Monitore (pro Stück) 2.000 EUR
- WLAN-Ausstattung von Fahrkartenautomaten (an Zentralomnibusbahnhöfen oder Mobilitätsstationen) (pro Standort) 1.700 EUR
- WLAN-Ausstattung von Bussen ohne Bordrechner (pro Einheit) 500 EUR
- WLAN-Ausstattung Stadtbahn (Pro Einheit) 2.000 EUR
- Handhelds (pro Einheit) 3.500 EUR
- Chipkartenlesegerät Bus (pro Einheit) 2.000 EUR

- Fahrgastzählanlagen Solo-Bus (pro Bus) 8.000 EUR
- Fahrgastzählanlagen Gelenk-Bus (pro Bus) 10.000 EUR
- Kamera-Systeme Solo-Bus (pro Bus) 4.000 EUR
- Kamera-Systeme Gelenk-Bus (pro Bus) 6.000 EUR

6.4. Beihilferechtliche Grundlagen

Jegliche staatliche Finanzierung im Rahmen dieses Programms muss zum Zeitpunkt ihrer Gewährung die Verfahrens- und materiellen Bedingungen der staatlichen Beihilfavorschriften erfüllen. Es wird darauf hingewiesen, dass nach Artikel 9 AGVO Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 100.000 EUR i. d. R. binnen sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe in der Beihilfentransparenzdatenbank der Europäischen Kommission oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden.

Bei der Antragsprüfung wird zu jeder zu fördernden Einzelmaßnahme eine beihilferechtliche Betrachtung durch die Bewilligungsbehörde durchgeführt.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Abs. 2, 3 und 5 AGVO.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Von der Förderung sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Artikel 1 Abs. 4 Buchst. c AGVO ausgeschlossen. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf das mindestens einer der Umstände nach Artikel 2 Nr. 18 Buchst. a-e AGVO zutrifft.

Bei einer Förderung auf Grundlage der AGVO sind die Anmeldeschwellen des Artikels 4 AGVO zu beachten.

6.5. Kumulation

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen des Artikels 8 der Allgemeinen Gruppengleichstellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 in der jeweils geltenden Fassung.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten, oder es wird die höchste nach der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrug nicht überschritten.

Bei Antragstellung ist über beantragte oder bereits gewährte ergänzende Förderung Auskunft zu geben.

7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

7.1 Allgemeine Regelung

Es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen der Anlage 2 zu § 44 LHO für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) und der Anlage 3 zu den § 44 LHO für Zuwendungen zur Projektförderung bei Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-P-GK), für Baumaßnahmen die Anlage 4 Baufachliche Ergänzungsbestimmungen zu den Verwaltungsvorschriften (ZBau), 4a, 4b Baufachliche Nebenbestimmungen (NBest-Bau) und 5 Besondere Baufachliche Nebenbestimmungen (BNBest-Bau) zu den VV zu § 44 LHO sowie die sonstigen Zuwendungsbestimmungen in den Anlagen zu diesen Richtlinien in ihrer jeweils gültigen Fassung.

7.2 Dauer der Zweckbindung

Die Zweckbindungsfrist für bauliche Maßnahmen beginnt mit dem Tag der Inbetriebnahme. Für die nicht baulichen Fördertatbestände beginnt die Zweckbindungsfrist mit dem Tag der letztmaligen Auszahlung.

Die Dauer der Zweckbindung beträgt für Kundeninformationssysteme 3 Jahre, für Abrechnungs- und Kontrollsysteme und Systeme zur Betriebsverbesserung 5 Jahre, für Busspuren 20 Jahre und für Lichtsignalanlagen 10 Jahre.

7.3 Genehmigungspflicht bei Änderungen

Innerhalb der Zweckbindungsfrist hat der Zuwendungsempfänger jede Veränderung an der geförderten Anlage, technischen Einrichtung, den Fahrzeugen, Einrichtungsgegenständen und Geräten anzuzeigen. Solche Veränderungen dürfen nur mit schriftlicher Einwilligung der Bewilligungsbehörde erfolgen.

7.4 Eigentumsübertragung

Bei einer Übertragung des Eigentums der geförderten Anlage, der technischen Einrichtung, den Fahrzeugen, der Einrichtungsgegenständen oder der Geräte innerhalb der Zweckbindung müssen vom Erwerber die mit der Zuwendung verbundenen Verpflichtungen übernommen werden (z.B. durch Festschreibung im Kaufvertrag). Die Übertragung des Eigentums ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Erfolgt eine Eigentumsübertragung ohne entsprechende vertragliche Verpflichtung des Neueigentümers, so kann der Zuwendungsempfänger zur Rückzahlung der Zuwendung nebst Zinsen in Höhe vom 5% über dem jeweils geltenden Basiszinssatz (§ 49a SVwVfG) ab Auszahlungsdatum verpflichtet werden.

Wenn in Fahrzeugen geförderte Gegenstände vor Ablauf der Zweckbindungsfrist verkauft und nicht mehr im ÖPNV im Saarland eingesetzt werden, ist die gewährte Zuwendung anteilig zurückzuerstatten.

Wenn die im Fahrzeug geförderten Gegenstände vor Ablauf der Zweckbindungsfrist verkauft und im ÖPNV im Saarland eingesetzt werden, ist die gewährte Zuwendung nicht zurückzuerstatten, vorausgesetzt, dass bei einer Übertragung des Eigentums der geförderten Fahrzeuge vom Erwerber die mit der Zuwendung verbundenen Verpflichtungen übernommen werden (z. B. durch Festschreibung im Kaufvertrag).

Wenn das Fahrzeug vor Ablauf der Zweckbindungsfrist verschrottet und stattdessen ein anderes Gebrauchtfahrzeug gekauft wird, sollen die durch die Bewilligungsbehörde geförderten Gegenstände ausgebaut und wiederverwendet werden. Die im neuen Fahrzeug eingebauten Gegenstände gehen auf das neue Fahrzeug über. Erfolgt keine Wiederverwendung der geförderten Gegenstände ist dies der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.

7.5 Durchführung der Maßnahme

Die Maßnahme ist innerhalb des im Zuwendungsbescheid festgesetzten Bewilligungszeitraumes abzuschließen.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unverzüglich dem Zuwendungsgeber Änderungen an der Projektdurchführung (insbesondere Finanzierung, Mehrkosten, Zeitplan) schriftlich anzuzeigen. Eine Zustimmung des Zuwendungsgebers ist vor Ausführung der Arbeiten erforderlich. Diese ist nachvollziehbar zu begründen. Auf den jeweiligen Einzelfall ist dabei Bezug zu nehmen

7.6 Mitteilungspflichten

Der Antragsteller oder der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unverzüglich alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder das Belassen der Zuwendung oder der sich aus der Zuwendung ergebenden Vorteile erheblich sind, der Bewilligungsbehörde schriftlich mitzuteilen und Nachweislich zu begründen. Alle Angaben des Zuwendungsempfängers im Antrag, im Verwendungsnachweis, Schlussverwendungsnachweis und in sonstigen vorgelegten Unterlagen sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 StGB.

7.7 Widerruf und Rücknahme

Der Zuwendungsbescheid kann insbesondere dann ganz oder teilweise auch mit Wirkung für die Vergangenheit widerrufen werden, wenn

- der Zuwendungszweck nicht erreicht werden kann,
- das Ergebnis der Maßnahmendurchführung nicht den fachlichen Anforderungen der Bewilligungsbehörde gemäß dieser Richtlinie entspricht.

7.8 Dokumentation

Der Zuwendungsempfänger ist gegenüber der Bewilligungsbehörde verpflichtet, geeignete Berichte zur Dokumentation der Vorhabenabwicklung und der erzielten Ergebnisse, insbesondere der mit den geförderten Investitionen sowie die für Monitoring und Evaluierung erforderlichen Daten zur Verfügung zu stellen.

Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich:

- a) Bei Baumaßnahmen am Standort des Vorhabens auf die Förderung in geeigneter und dauerhafter Form gut sichtbar hinzuweisen. Der Hinweis hat während der Zweckbindungsfrist am Vorhabenstandort zu verbleiben.
- b) Bei sonstigen Fördermaßnahmen auf die Förderung in geeigneter und dauerhafter Form gut sichtbar hinzuweisen. Der Hinweis hat während der Zweckbindungsfrist dort zu verbleiben.
- c) Unterlagen zu bewilligten Fördervorhaben zur Verfügung zu stellen, damit diese im Internet oder in einer internetbasierten Projektdatenbank dargestellt werden können.

Nähere Informationen sind aus dem Merkblatt „Publizitätspflichten im Rahmen der NMOB-Förderstrategie“ zu entnehmen.

8. Verfahren

8.1 Antragsverfahren

Bewilligungsbehörde ist das zuständige Ministerium für Verkehr.

Die Zuwendungsanträge sind in **schriftlicher** Form zu richten an:

Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz
Referat A/4
Keplerstraße 18
66117 Saarbrücken

oder in digitaler Form zu richten an:

poststelle@umwelt.saarland.de

Die Beantragung der Förderung erfolgt mittels Formblatt - Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Saarland Teil ÖPNV digitalisieren und priorisieren (AN-NMOB ÖPNV digitalisieren und priorisieren, Anlage 3) vor Vorhabenbeginn. Beizufügen sind eine detaillierte Projektbeschreibung, eine Kostenermittlung und ggf. Planunterlagen des Vorhabens.

8.2 Verwendungsnachweisverfahren

Der Zuwendungsempfänger hat nach Abschluss der geförderten Maßnahme die Verwendung der Zuwendung gemäß den Vorgaben des Verwendungsnachweisformblatts VN-NMOB

ÖPNV digitalisieren und priorisieren (Anlage 3) der Bewilligungsbehörde durch Vorlage schriftlich nachzuweisen.

Ferner sind mit dem Verwendungsnachweis Lichtbilder der fertiggestellten Maßnahme einzureichen.

Die Bewilligungsbehörde und der Rechnungshof des Saarlandes haben das Recht, die Voraussetzungen für die Gewährung dieser Zuwendung durch Besichtigung an Ort und Stelle und durch Einsichtnahme in Bücher und sonstige Belege entweder selbst zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen und Auskünfte einzuholen.

Die prüffähigen Unterlagen (Originalrechnungen und Belege) sind für Prüfzwecke noch 5 Jahre nach Zusendung des Abrechnungsbescheides aufzubewahren.

Der Zuwendungsempfänger hat im Schlussverwendungsnachweis die Einhaltung des Vergaberechts nachzuweisen, sofern dies vergaberechtlich bzw. zuwendungsrechtlich erforderlich ist.

8.3 Zu beachtende Vorschriften

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/VV-P-GK zu § 44 LHO.

Für die Bewilligung der Zuwendung gelten u.a. die europäischen, bundes- bzw. landesrechtlichen Bestimmungen in der jeweils aktuell gültigen Fassung. Diese Rechtsvorschriften sind Bestandteil des Zuwendungsbescheides und können bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden.

Die jeweils aktuellen Verwaltungsvorschriften werden zur Verfügung gestellt unter den Link:
<http://www.vorschriften.saarland.de/verwaltungsvorschriften.htm>

9. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag der Veröffentlichung in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2024 außer Kraft.

Die Ministerin für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz

Petra Berg

Anlage 1

Zu der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB) – Teil ÖPNV digitalisieren und priorisieren

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

- 1.1 Grunderwerb
- 1.2 Baukosten
- 1.3 Wertausgleich
- 1.4 Verwaltungs- und Baunebenkosten
- 1.5 Umleitungsstrecken
- 1.6 Busbeschleunigungseinrichtungen
- 1.7 Telematik

1.1 Grunderwerb (Fördertatbestände 2.4)

Abgrenzung der zuwendungsfähigen Grunderwerbsausgaben

1. Bei den Grundstücksausgaben sind grundsätzlich
 - der Verkehrswert der bereits im Eigentum des Zuwendungsempfängers befindlichen und
 - die Ausgaben für die eigens für die Zwecke des geförderten Vorhabens erworbenen Grundstücke (Gestehungskosten)

zuwendungsfähig.

Zu den Gestehungskosten zählen:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes nach der derzeit gültigen Fassung der Wertermittlungsverordnung (WertV), hält,
- Ablösebeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten (z.B. Grunddienstbarkeiten),
- Rechtsanwalts- und Notargebühren,
- Vermessungskosten,
- Katastergebühren,
- Grunderwerbssteuer,
- Erschließungsausgaben, die nach Grunderwerb anfallen, einschließlich der Ausgaben für eine behördlich angeordnete Dekontaminierung, soweit diese nicht vom Verursacher und/oder Vorbesitzer zu bezahlen sind,
- Entschädigungen für Auswirkungen auf andere Grundstücke, die von dem Grundstück ausgehen (auch Entschädigungen von Gebäuden und Bäumen),

- Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit naturschutzrechtlich angeordnet.

Maklergebühren gehören nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.

2. Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind die Ausgaben zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstückes entstanden wären.

3. Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die vorhergehenden Regelungen entsprechend. Als zuwendungsfähige Ausgaben bei Erbbaurechten wird das Zehnfache des vertraglich festgelegten jährlichen Erbbauzinses anerkannt.

4. Freierwerbende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben und können die auf diese Weise freierwerbenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich verwertet werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freierwerbende Grundstücke für andere Vorhaben nach Nr. 2 RL-NMOB nutzt.

5. Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere Ausgaben für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind. Als in diesem Sinne nicht nutzbar gelten regelmäßig nur kleine Restflächen.

1.2 Baukosten (Fördertatbestände 2.4)

1. Zum Bau oder Ausbau der nach den RL-NMOB Digitalisieren und priorisieren zuwendungsfähigen Vorhaben gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für eine nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens.

2. Bei zuwendungsfähigen Straßenbaumaßnahmen werden hierzu auch gerechnet:

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Vermessungsarbeiten, soweit nicht nach Anlage Ziffer 1.4 ausgeschlossen,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung,
- Baugrunduntersuchungen,
- Schutzmaßnahmen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG),
- Brand- und Wasserschutzanlagen,
- Lichtzeichenanlagen einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen,
- die verkehrstechnischen Planungsleistungen für das Steuerungskonzept vor Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen
- Beleuchtungsanlagen in besonderen Ausnahmefällen, wenn sie aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind,

- Sicherung und Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme, soweit sie nicht vom Träger des Vorhabens durchgeführt werden kann,
- Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- Bepflanzung,
- Bestandsvermessung sowie die erstmalige Erstellung von Bestandszeichnungen und Bauwerksbüchern,
- Kosten für landschaftspflegerische Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen.

3. Zum Bau oder Ausbau von Verkehrswegen oder -anlagen werden insbesondere **nicht** gerechnet:

- zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen wie Fern- und Güterverkehrsanlagen, Zivilschutzanlagen, Zugänge zu Warenhäusern, Ladenbauten,
- Betriebserschwernisse beim Träger des Vorhabens oder dem Verkehrsträger, die durch das Vorhaben verursacht werden,
- Ausstattung mit Ersatzteilen, Werkzeugen und Geräten,
- Ausbildung von Personal,
- Öffentlichkeitsarbeit
- Ablösekosten
- Werbeanlagen.

1.3 Wertausgleich (Fördertatbestände 2.4)

Bei der Festsetzung der voraussichtlichen zuwendungsfähigen Ausgaben eines nach dem RL-NMOB ÖPNV digitalisieren und priorisieren geförderten Vorhabens ist ein angemessener Wertausgleich zu berücksichtigen, wenn im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vorhabens andere Verkehrswege oder -anlagen oder sonstige Anlagen verlegt, verändert oder erneuert werden, ohne dass für deren Träger Folgepflicht besteht und dadurch bei diesen eine Wertsteigerung durch Hinausschieben des nächsten Erneuerungstermins eintritt.

Dies gilt nicht, soweit kreuzungsrechtliche Bestimmungen eine abweichende Regelung treffen.

Als Wertausgleich sind die ersparten Finanzierungskosten durch die längere Nutzung der frühzeitig erneuerten Anlage anzusetzen.

1.4 Verwaltungs- und Baunebenkosten (Für alle Fördertatbestände)

Zu den gemäß RL-NMOB ÖPNV digitalisieren und priorisieren nicht zuwendungsfähigen Verwaltungsausgaben zählen Personal- und Sachkosten, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

1.1 Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Genehmigungsverfahren

- Erstellen der Unterlagen
- Bekanntmachungen
- Anmieten von Räumen für Erörterungstermine

1.2 Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten

- Erstellen der Ausschreibungsunterlagen
- Vergabeverfahren

1.3 Bauüberwachung

- Unterbringung einschließlich Einrichtungen und Betrieb
- Vermessungsarbeiten nach § 3 Nr. 2 VOB/B
- Messungen am Bauwerk und an Baubehelfen, soweit nicht Nebenleistungen des Auftragnehmers i. S. technischer Vorschriften
- Abnahme der Unternehmerleistungen
- Abnahme von Bauteilen vor dem Einbau
- Abrechnung der Baumaßnahme
- Anfertigung von Fotos

1.4 Sonstige Tätigkeiten

- Aufstellen von Betriebsvorschriften und -anweisungen
- Prüfung der Statik
- Beratung durch Sonderfachleute
- Optimierungsberechnungen
- Bauaufsichtliche Abnahmen
- Kontrollprüfungen des Auftraggebers
- Haushalts-, Kassenführung und Rechnungslegung
- Beweissicherungen
- Herstellen von Informations- und Werbematerial
- Ausrichten von Ausstellungen
- Grundsteinlegung, Richtfeste und Feiern bei Inbetriebnahme
- Finanzierungskosten

2. Werden für Tätigkeiten, deren Kosten nicht zuwendungsfähig sind, Fahrzeuge und Geräte angeschafft oder eingesetzt, sind die hierdurch entstehenden Ausgaben ebenfalls nicht zuwendungsfähig.

3. Entstehen bei Tätigkeiten, deren Kosten nicht zuwendungsfähig sind, Gebühren, so sind auch diese nicht zuwendungsfähig.
4. Werden Tätigkeiten, deren Kosten nicht zuwendungsfähig sind, nicht vom Träger des Vorhabens selbst, sondern z. B. von einem Ingenieurbüro ausgeführt, so sind auch die infolge der Beauftragung entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig.

1.5 Umleitungsstrecken (Fördertatbestand 2.4)

1. Die notwendigen Ausgaben zur Herrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines Vorhabens RL-NMOB ÖPNV priorisieren und digitalisieren erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher, durch die Umleitung verursachter Schäden.
2. In der Regel sollen Umleitungsstrecken behelfsmäßig so hergerichtet werden, wie es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs erforderlich ist. Werden dennoch bei der Herrichtung der Umleitungsstrecke Maßnahmen getroffen, die allein für die Umleitung nicht erforderlich wären, so sind die insoweit entstehenden Ausgaben nicht zuwendungsfähig.
3. Betriebserschwerungskosten, die dem Träger des Vorhabens selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig.
4. Entsteht dem Baulastträger durch die Herrichtung der Umleitungsstrecke ein erheblicher bleibender Wert, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben angemessen zu berücksichtigen.

1.6 Busbeschleunigungseinrichtungen (Fördertatbestand 2.4)

1. Mit dem Antrag ist der Bewilligungsbehörde ein qualifiziert beschlossenes Nahverkehrskonzept oder ein Verkehrsentwicklungsplan des Kreises und/oder der Kommune mit Priorisierung des ÖPNV vorzulegen. In die baufachliche Planung des Projektes sind alle im Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen, der ZPS, die Bewilligungsbehörde und die Straßenbaulastträger einzubeziehen.
2. Die Antragsberechtigten haben das Vorhaben (ggf. auch unter Berücksichtigung anderer Vorhaben im Wirkungsbereich) zeitlich und systematisch aufeinander abzustimmen. Die verkehrliche Notwendigkeit und Eignung des Vorhabens sowie des geplanten Systems sind darzustellen und nachzuweisen.
3. Es sind Beschleunigungszweck sowie ggf. notwendiges Beschleunigungsziel anzugeben und das gesamte Beschleunigungspotenzial der Linie zu ermitteln. Mittels geeigneter Messungen durch Messfahrten eines Linienbusses müssen alle relevanten Störquellen erfasst werden. Es sind umfassende Vorschläge zur Beseitigung oder Minimierung der Störquellen zu erarbeiten. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

3.1 Liniengestaltung und Betriebsablauf

- Linienlänge, Linienverlauf,

- Direkte Linienführung, Umwege, Schleifen, Stichfahrten unter Berücksichtigung der Fahrgastpotenziale, geeignete Straßen,
- Fahrplangestaltung, Anschlüsse, Haltezeiten (durchschnittlich, max.),
- Ein-/Aussteigerzahlen und
- Fahrscheinautomaten.

3.2 Haltestellen (Zugangspunkte)

- Haltestellenanlage (Ausstattung, Dimensionierung),
- Lage im Straßennetz, zu den Knoten,
- Haltestellenabstand und
- Lage relevanter Umsteigehaltestellen im Bezug auf Umsteigewege.

3.3 Abbau externer Störquellen

3.3.1 Bevorrechtigung des ÖPNV

- Kap- oder Randhaltestellen,
- Lichtsignalanlagen-Beeinflussung mit ÖPNV-Vorrangschaltung und Räumschaltung für alle anderen Verkehre außerhalb des ÖPNV,
- Pförtneranlagen, ÖPNV-Sonderspuren (Busspur),
- Vorfahrtsregelung entsprechend dem Linienverlauf und
- Anlage von Abbiegespuren, damit der Abbiegestau nicht den geradeaus fahrenden ÖPNV behindert.

3.3.2 Ausnahmeregelungen für den ÖPNV

- Ausnahme von Abbiegeverboten und Einbahnstraßenregelungen,
- Durchfahrten von Fußgängerbereichen, Durchlass durch gesperrte Strecken (Schleuse, Schranke, versenkbare Pfosten, gelöste Sperrketten),
- Ausnahme vom Fahrtrichtungsgebot auf Sortierspuren und
- Ausnahmen von sonstigen Ge- und Verboten, die die Sicherheit und Leichtigkeit des ÖPNV behindern.

3.3.3 Einschränkungen für den MIV

- Halteverbote, damit die Fahrbahn nicht eingeengt wird und
- Abbiegeverbote zur Vermeidung von Rückstauungen.

4. Das Ziel einer Beschleunigungsmaßnahme gilt als erreicht, wenn in einer Nachhermessung die Reisezeit ausreichend verkürzt wurde.

5. Zur Sicherstellung eines landesweit einheitlichen Systems der Lichtsignalanlagen-Beeinflussung sind die jeweils aktuellen Standards des Verbands Deutscher Verkehrsunterneh-

men (VDV-Standards) bindend. Ziel dieser Bedingung ist, sicherzustellen, dass alle mit Lichtsignal-Beeinflussungsanlagen ausgerüsteten Linienbusse die Lichtsignalanlagen landesweit ansteuern können.

1.7 Telematik

1. Bewilligungsvoraussetzungen

Kern der Projektförderung soll ein innovatives telematisches Gesamtsystem sein, das die Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt, Daten miteinander auszutauschen. Die zu verwendenden Komponenten sollen den jeweils aktuellen VDV-Standards entsprechen. Eindimensionale Systeme sind grundsätzlich nicht mehr förderfähig. Die Einführung kann modular, in technisch und verkehrlich sinnvollen Abschnitten, unterteilt werden.

2. Fördermodule

2.1 Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme

Die geförderten Systemkomponenten sollen Auf-/Abwärtskompatibilität, Integrationsfähigkeit in ein existierendes Gesamtsystem, Modularität und Erweiterungs- und Ausbaufähigkeiten aufweisen. Zuwendungsfähig sind auch Teile von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen, soweit bereits durch sie eine nachweisbare Beschleunigung oder Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht wird.

2.2 Elektronische Fahrgeldmanagementsysteme inkl. elektronisches Ticketing

Gefördert werden mobile und stationäre kunden- und verkäuferbediente Terminals, die über folgende Funktionen verfügen sollen:

- Fahrpreisberechnung, auch über mehrere Tarife, bare und unbare Zahlungsmöglichkeiten, mehrsprachige Bedienerinformation,
- manipulationssichere Verrechnung der Fahrgelder,
- betriebs- und manipulationssichere Kommunikation zwischen dem Terminal und den nachfolgenden Systemkomponenten.

2.3 Elektronische Fahrgastinformationssysteme

Es werden nur Systeme gefördert, die definierte Kommunikationsprotokolle haben und diese unentgeltlich veröffentlichen, so dass auch Systeme anderer Hersteller an der Kommunikation ohne weitere Einweisung teilnehmen können. Offene Schnittstellen sind ebenso Grundvoraussetzung wie Standard-Kommunikationsprotokolle für verschiedene Kommunikationssysteme (z. B. Mobilfunk).

2.4 Elektronische Tarifinformations- und Verkaufssysteme

Es werden nur Systeme gefördert, die definierte Standardkommunikationsprotokolle verwenden und diese mit anderen Systemen austauschen können sowie eine sichere Transaktion des Fahrgeldes erlauben.

2.5 Ergänzungen zu elektronischem Ticketing (z.B. Kontrollgeräte, Hintergrundsoftware)

3. Mindeststandards für offene Systeme

Telematische und IT-Geräte werden nur gefördert, wenn einheitliche Mindeststandards eingehalten werden und dadurch ein landesweiter Einsatz aller Fahrzeuge ohne technische oder herstellerabhängige Grenzen ermöglicht wird.

Die Bewilligungsbehörde verlangt zu diesem Zweck vom Vorhabenträger den Nachweis erforderlicher Genehmigungen, vertraglicher Vereinbarungen und ggf. Gutachten.

4. Ergänzende Bewilligungsvoraussetzungen

Der Vorhabenträger und die ggf. betroffenen Gemeinden haben die Vorhaben aufeinander abzustimmen. In die fachliche Planung sind alle im Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen, der ZPS, die Bewilligungsbehörde und die Straßenbaulasträger einzubeziehen.

Neben den in der RL-NMOB genannten Fördervoraussetzungen muss bei Antragstellung ein umfassendes und in sich abgeschlossenes Gesamtkonzept vorliegen. Realisierung in mehreren Phasen ist zulässig.