

RICHTLINIEN

für die Gewährung von Betriebskostenzuschüssen zum Betrieb des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs (ÖPNRV)

**durch das Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
(Besteller- bzw. Verkehrsverlagerungsförderung)**

gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999 i.d.G.F.

1. Zielsetzungen

Der Bund kann gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999 i.d.g.F. Zuschüsse zum Betrieb des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs (ÖPNRV) gewähren, die durch die zusätzliche Bestellung qualitativ hochwertiger Verkehrsleistungen notwendig werden, und die zu zusätzlicher Nachfrage im ÖPNRV führen.

Mit der Gewährung dieser Zuschüsse zum Betrieb des öffentlichen Personennah- und -regionalverkehrs (ÖPNRV) sollen sowohl klimarelevante Ziele (Emissionsreduzierung) als auch verkehrs-, sozial- und raumordnungspolitische Zielsetzungen erfüllt werden.

Im Einzelnen ist die Realisierung folgender Ziele vorgesehen:

- Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öffentlichen Verkehr durch Umsteigen auf Bahn-, Bus-, O-Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Verbindungen sowie auf Mischformen zwischen dem öffentlichen oder dem Individualverkehr (z.B. Anrufsammeltaxi, Rufbusse), um eine Erhöhung des Verkehrsanteiles (Modal-Split) zugunsten des ÖPNRV zu erreichen.

- Die Verringerung von Verkehrsunfällen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit verbunden die Vermeidung von Kosten im Sozialsystem sowie bei den Betroffenen (Unfallfolgekosten).
- Die Entlastungswirkung im Straßenverkehr und die damit verbundene Verminderung von Staukosten und Schadstoffemissionen sowie von Zeitkosten für die Volkswirtschaft sowie die Betroffenen sowie die Verringerung der Importabhängigkeit durch vorrangige Nutzung elektrischer Energie.
- Die Attraktivitätserhöhung für den Wirtschaftsstandort Österreich durch eine vermehrte Inanspruchnahme von qualitativ und quantitativ hochwertigen (Dienst-)Leistungen ÖPNRV.
- Die Erzielung eines positiven raumordnungspolitischen Effektes im Sinne einer Standortverbesserung verkehrlich benachteiligter peripherer Räume, indem auch in diesen Regionen ein Grundversorgungsangebot im ÖPNRV bereitgestellt und damit Abwanderungstendenzen gegengesteuert wird.
- Die Verbesserung der sozialen Gerechtigkeit durch eine Erhöhung des Mobilitätsangebotes für sozial schwache oder aus anderen Gründen nicht motorisierte Bevölkerungsgruppen.

2. Finanzierungswerber

Finanzierungswerber können Bundesländer oder von diesen beauftragte Verkehrsverbundgesellschaften sowie Gemeinden oder Gemeindeverbände sein, die Verkehrsdienstbestellungen gem. §§ 24 und 26 ÖPNRV-G bei Verkehrsunternehmen durchführen.

3. Bestellungen, die mitfinanziert werden können, Finanzierungsart und -höhe

Der Bund kann, nach Maßgabe der finanziellen Bedeckung, Betriebskosten bis zu einem Drittel des Betriebsabganges eines im ÖPNRV bestellten Verkehrsdienstes mitfinanzieren, wobei die Abschreibungen für Fahrzeuginvestitionen eingerechnet werden können, nicht jedoch Abschreibungen für die stationäre Infrastruktur wie zum Beispiel Haltestellencups und -tafeln oder Betriebsbahnhöfe. Auch Marketing- und Planungskosten können nicht berücksichtigt werden.

Der vom Bund anteilig geförderte Betriebsabgang ermittelt sich aus dem Delta zwischen den Betriebskosten (Personal-, Sach- und Finanzierungskosten sowie Abschreibungen der Betriebsmittel), die bei der Erstellung der bestellten Verkehrsleistung entstehen und aus den Einnahmen, die aus der Nachfrage nach dieser bestellten Verkehrsleistung entstehen (Schalter-, Schaffner- und Lenkereinnahmen, Schülerverkehrseinnahmen einschließlich der FLAF-Mittel sowie Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen). Auch pauschale Zuschüsse von Dritten, z.B. von Seilbahngesellschaften, werden als zurechenbare Einnahmen betrachtet.

Ein dem Grunde oder der Höhe nach bestimmter Rechtsanspruch auf Gewährung eines Finanzierungsbeitrages seitens des Bundes wird durch diese Richtlinie nicht begründet.

4. Finanzierungsvoraussetzungen

Ein Finanzierungsbeitrag des Bundes kann unter folgenden Voraussetzungen gewährt werden:

- Der Finanzierungswerber verpflichtet sich, mit einem Kraftfahrlinienunternehmen bzw. bei bedarfsorientierten, nicht fahrplanpflichtigen Verkehren (Anrufsammeltaxis) mit einem Gelegenheitsverkehrsunternehmen, mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit einem Unternehmen, das Stadt- und Vorortverkehre betreibt (O-Bus-, U-Bahn-, Straßenbahn- oder innerstädtischer Kraftfahrlinienverkehr) zumindest über die beantragte Finanzierungsperiode einen Vertrag über den

zur Finanzierung beantragten Verkehrsdienst abzuschließen und hierüber den Nachweis zu erbringen.

- Der bestellte Verkehrsdienst ist detailliert zu beschreiben und zweifelsfrei nachzuweisen hinsichtlich seiner Linienführung, der Linienlänge, der Zahl der Haltestellen, der Zahl der Kurse (Fahrten) und der gefahrenen Leistungskilometer, all dies – sofern es nicht ein gänzlicher Neuverkehr ist – getrennt dargestellt in Altleistungen und neu hinzugekommener Leistung, da nur letztere finanzierbar ist. Bei erweiterten Leistungen ist ein Vergleich zwischen der bisherigen und der nunmehr beabsichtigten zusätzlichen Verkehrsleistung beizulegen und zu begründen, warum nunmehr ein Finanzierungsbeitrag erforderlich ist.
- Es sind weiters der Konzessionsinhaber, die Daten der Konzessionserteilung(en) und des Konzessionsablaufes, und das Verkehrsunternehmen, welches den Verkehrsdienst erbringt, anzuführen und nachzuweisen. Weiters, ob der Verkehr ausgeschrieben wurde, wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht. Weiters sind anzuführen und nachzuweisen der Zeitpunkt des geplanten Beginns des Verkehrsdienstes und dessen geplante Laufzeit.
- Anzuführen sind auch der Fahrzeugtyp und dessen Fahrgastkomfort und es ist seine Behindertengerechtigkeit nachzuweisen. Weiters sind die Haltestellen und der Fahrscheinausgabegeräte unbedingt benutzerfreundlich und behindertengerecht auszuführen und die Einbindung des Verkehrs in den übrigen öffentlichen Verkehr (Anschlüsse, Umsteigepunkte und -wege, Verzicht auf vermeidbare Parallelverkehre) darzulegen und nachzuweisen. Die Teilhabe an einem Verkehrsverbund ist ebenso nachzuweisen (tariflich sowie durch abgestimmte Fahrpläne) wie die bestmögliche Anbindung von ländlichen Gegenden und Randregionen.
- Hinsichtlich des Fahrkomforts sind die Maßnahmen zur Minimierung von Fahrt- und Umsteigedauer darzulegen und nachzuweisen sowie Maßnahmen zur Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Verkehrs zu realisieren. Weiters ist nachzuweisen, dass das Verkehrsunternehmen selbst oder durch die Einbindung in einen Verkehrsverbund seitens desselben über ein verkehrsträgerübergreifendes Infor-

mationssystem über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen verfügt und die antragsgegenständlichen Verkehrsdienste davon umfasst sind.

- Die Schadstoff- und CO₂-Emissionswerte der Fahrbetriebsmittel sind genau anzugeben sowie deren Klimaschutzbeitrag zahlenmäßig nachzuweisen, dies durch die zu prognostizierenden Verlagerungswirkungen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den neuen bzw. verbesserten öffentlichen Verkehr. Maßstab für die Verlagerungswirkung vom MIV sind die durch den neuen bzw. verbesserten öffentlichen Verkehr induzierten direkten und indirekten (letzteres im Vor- und Nachlaufverkehr) hinzugewonnenen Personenkilometerleistungen im ÖPNRV und die daraus resultierenden eingesparten Pkw-Kilometerleistungen. Der Nachweis hat unter Anführung aller für die Nachvollziehbarkeit der prognostizierten projektinduzierten ÖPNRV-Personenkilometerleistungen notwendigen zugrunde liegenden Prämissen zu erfolgen.
- Die allfällig notwendigen Kosten für die Anschaffung der Fahrbetriebsmittel sowie stationärer Infrastruktur sind anzuführen und nachzuweisen.
- Unbeschadet des Vorliegens der übrigen Finanzierungsvoraussetzungen eines Projektes ist grundsätzlich auch eine durchschnittliche Mindestauslastung von 20 Personen pro Zug, 10 Personen pro Linienbuskurs und 2 Personen pro Bedarfskurs nachzuweisen. Bei Verkehren, bei denen jahresdurchschnittlich mehr als 30 % der Fahrgäste Schifahrer mit Zeitkarten der Seilbahnunternehmen ausmachen, wird der Fördersatz der Bundesförderung auf 20 % herabgesetzt.

5. Auszahlung der Finanzierungsbeiträge

Die Auszahlung der Finanzierungsbeiträge des Bundes erfolgt grundsätzlich einmal jährlich, das erste Mal im Jahre 2007 aufgrund des geprüften und genehmigten Antrages, in den Folgejahren aufgrund eines Erfolgsnachweises. Die Anweisung der Finanzierungsmittel wird somit jeweils in der 2. Jahreshälfte erfolgen, wobei die Auszahlungsvoraussetzung eine erfolgreiche Evaluierung des Berichtes über das vorhergehende Abrechnungsjahr darstellt.

6. Verwendungsnachweise (Evaluierung)

Die widmungsgemäße Verwendung der ausgezahlten Finanzierungsbeiträge erfolgt durch jährlichen Nachweis, wobei die Unterlagen hierüber 5 Jahre aufzubewahren sind. Die Vorlage der Verwendungsnachweise hat bis 30.6. des Folgejahres eines Abrechnungsjahres zu erfolgen. Der Verwendungsnachweis hat einen Sachbericht sowie einen Zahlenbericht zu enthalten. Die Berichte haben eine kurze Darstellung der erhaltenen Finanzierungsmittel, der Verwendung derselben, der durchgeführten und damit finanzierten Verkehre und des durch diese erzielten Erfolges (in Einnahmen, Betriebsabgängen, Fahrgastzahlen, Personenkilometern des neuen oder adaptierten Verkehrsdienstes sowie den neu vom MIV hinzugewonnenen Personenkilometern (inklusive jener im Vor- und Nachlauf zum neuen bzw. adaptierten Verkehr)) zu enthalten.

7. Projektänderungen

Projektänderungen haben sofort nach Bekanntwerden an den Bund mitgeteilt zu werden und sollten nur aufgrund äußerer Einflüsse notwendig sein, da grundsätzlich beim Abschluss eines Finanzierungsübereinkommens davon auszugehen ist, dass die Projekte sorgfältig geplant und zwischen allen Beteiligten abgestimmt wurden. Zeitliche Verzögerungen bei der Projektdurchführung sind im Ausmaß von über 6 Monaten den Finanzierungsgebern anzuzeigen, bei solchen über 12 Monaten ist deren Zustimmung einzuholen. Bei Änderungen, die die Zielsetzung des Finanzierungszweckes gefährden oder wesentlich abändern, ist die Zustimmung des Bundes einzuholen. Bezugsgröße für die Änderungen ist der Betriebsabgang des Verkehrs, aus dem sich auch der Bundes-Finanzierungsanteil errechnet.

8. Was ist von einer Finanzierung ausgeschlossen?

Nicht finanziert werden können Anschaffungskosten von Fahrzeugen, Marketing- und Planungskosten sowie Kosten der stationären Infrastruktur.

9. Umsatzsteuer

Die auf die Kosten der finanzierbaren Leistung entfallende Umsatzsteuer ist keine im Sinne dieser Richtlinien finanzierbare Ausgabe.

10. Einstellung oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge

Der Finanzierungswerber ist zu verpflichten – unter Vorbehalt der Geltendmachung weiterer Ansprüche – die Finanzierungsbeiträge über Aufforderung des Bundes, der von diesem beauftragten Finanzierungsabwicklungsstelle oder der EU als ungerechtfertigte Bereicherung ganz oder teilweise sofort zurückzuerstatten, wobei der Anspruch auf zugesicherte und noch nicht ausbezahlte Finanzierungsmittel erlischt, wenn insbesondere

1. Organe oder Beauftragte des Bundes oder der EU über wesentliche Umstände unrichtig oder unvollständig unterrichtet worden sind
2. vorgesehene Berichte nicht erstattet oder Nachweise nicht erbracht oder erforderliche Auskünfte nicht erteilt worden sind, sofern in diesen Fällen eine schriftliche, entsprechend befristete und den ausdrücklichen Hinweis auf die Rechtsfolge der Nichtbefolgung enthaltende Mahnung erfolglos geblieben ist, sowie sonstige in dieser Richtlinie vorgesehene Mitteilungen unterlassen wurden
3. vorgesehene Kontrollmaßnahmen be- oder verhindert werden oder Berechtigungen zur Inanspruchnahme der Finanzierungsbeiträge innerhalb des zur Aufbewahrung der Unterlagen vorgesehenen Zeitraume nicht mehr überprüfbar sind
4. nicht aus eigener Initiative unverzüglich – jedenfalls noch vor einer Kontrolle oder deren Aufkündigung – Ereignisse gemeldet werden, welche die Durchführung der

geförderten Leistung verzögern oder unmöglich machen oder deren Abänderung erfordern wird

5. die Finanzierungsmittel widmungswidrig verwendet werden

6. die Leistung nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden kann oder durchgeführt worden ist – es sei denn, der Bund stimmt einer Verlängerung des Durchführungszeitraums schriftlich zu

7. Auflagen und Bedingungen nicht eingehalten werden

8. von Organen der EU die Aussetzung und/oder Rückforderung der Finanzierungsbeiträge verlangt wird.

Kann die Leistung ohne Verschulden des Finanzierungsnehmers nur teilweise durchgeführt werden, kann von der Rückzahlung der Finanzierungsbeiträge Abstand genommen werden, wenn die Teilleistung für sich finanzierungswürdig ist.

11. Datenverwendung durch den Finanzierungsgeber

Dem Finanzierungswerber ist zur Kenntnis zu bringen, dass die im Zusammenhang mit der Anbahnung und Abwicklung des Vertrages anfallenden personenbezogenen Daten, deren Verwendung eine wesentliche Voraussetzung für die Wahrnehmung einer dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgabe oder sonst gemäß §§ 7 bis 11 des Datenschutzgesetzes 2000 zulässig ist, vom Finanzierungsgeber und von der von ihm beauftragten Finanzierungsabwicklungsstelle als Dienstleister für Zwecke des Abschlusses und der Abwicklung des Finanzierungsvertrages, der Wahrnehmung der dem Finanzierungsgeber gesetzlich übertragenen Aufgaben und für Kontrollzwecke verwendet werden und es im Rahmen dieser Verwendung dazukommen kann, dass die Daten insbesondere an Organe oder Beauftragte des Rechnungshofes (insbes. gem. § 3 Abs. 2, § 4 Abs. 1 und § 13 Abs. 3 des Rechnungshofgesetzes 1948, BGBl. Nr. 144), des Bundesministeriums für Finanzen (insbes. gem.

§§ 43 bis 47 und 54 BHG) und der EU nach den EU-rechtlichen Bestimmungen übermittelt oder offen gelegt werden müssen.

12. Rechtliche Grundlagen

Diese Sonderrichtlinie legt die näheren Bestimmungen über die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen des Bundes für Betriebsabgänge von Personennahverkehren gemäß §§ 24 und 26 ÖPNRV-G 1999 fest.

13. Informationen

Weitere Informationen zu dieser Richtlinie erhalten Sie durch:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Sektion IV/Gruppe Schiene/Abteilung 6/Monitoring Nahverkehr
MR Mag. Gerhard Sailer (Tel.-Nr.: 01 / 711 62 65 2400)

e-mail: gerhard.sailer@bmvit.gv.at

Stand 11. 12. 2007