

**Richtlinie zur VwV-LGVFG über die Förderung des Aus- und Umbaus von Verkehrswegen und diesen dienenden Infrastrukturen für Verkehrsmittel mit vergleichbarem verkehrlichen Nutzen wie Verkehrswege der schienengebundenen Bahnen (RL Verkehrswege)**

**1. Anwendungsbereich**

Diese Richtlinie legt die für eine Förderung aus Mitteln des LGVFG in Betracht kommenden Investitionsmaßnahmen zum Aus- und Umbau von straßengebundenen Verkehrswegen des ÖPNV und diesen dienenden Infrastrukturen für Verkehrsmittel mit vergleichbarem verkehrlichen Nutzen wie Verkehrswege der schienengebundenen Bahnen (§ 2 Nr. 3a LGVFG) fest. Sie beschreibt die förderfähigen baulichen sowie verkehrs- und steuerungstechnischen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des städtischen und regionalen straßengebundenen Verkehrs und nennt Mindestanforderungen. Sie nennt zudem Möglichkeiten der Förderung neuer und innovativer Transportwegesysteme mit einem vergleichbaren verkehrlichen Nutzen wie Verkehrswege der schienengebundenen Bahnen (Schienenverkehrssysteme).

**2. Rechtsgrundlage**

Grundlage für die Gewährung von Zuwendungen nach dieser Richtlinie ist das LGVFG vom 20. Dezember 2010, zuletzt geändert durch Gesetz vom 04. Juli 2017 (GBl. S. 305) und die VwV-LGVFG vom 9. März 2016 (GABl. S. 224), soweit in dieser Richtlinie nichts anderes bestimmt ist. Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Im Übrigen wird auf die VwV-LGVFG, Allgemeiner Teil, Ziffer 2 verwiesen.

**3. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag) gewährt, vgl. VwV-LGVFG, Allgemeiner Teil, Ziffer 5. Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten.

Pauschalierte Förderhöchstbeträge bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme sind dieser Richtlinie, der RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV (Anlage

7a) und der RL Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik (Anlage 7i) zu entnehmen.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

Zuwendungen werden nur unter den Voraussetzungen des § 3 LGVFG gewährt. Im Übrigen ist die VwV-LGVFG, Besonderer Teil ÖPNV, Ziffer 1.3. zu beachten.

##### **4.1. Allgemeine Voraussetzungen**

Gefördert werden Ausbau- und Umbaumaßnahmen von Verkehrswegen und diesen dienenden Infrastrukturen zur Optimierung straßengebundener Verkehrswegesysteme, wenn sie einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen wie Schienenverkehrssysteme haben, z.B. integrierte Schnellbussysteme oder Spurbusse. Straßengebundene Verkehrswegesysteme sollen dem Schienenverkehr vergleichbare verkehrliche Ausbau- und Qualitätsstandards erreichen und insbesondere folgende Anforderungen an den Verkehrs- und Betriebsablauf zu erfüllen:

- Verbesserte Beförderungsqualität (z.B. durch Vermeidung von Geschwindigkeitswechsel),
- Optimierung des Betriebskonzepts und Zuverlässigkeit des Fahrbetriebs,
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots (z.B. durch Optimierung von Reisegeschwindigkeit und Taktzeit),
- Ausreichende Fahrzeugkapazitäten unter Berücksichtigung des zu erwartenden Fahrgastaufkommens sowie der absehbaren Verkehrsentwicklung,
- Attraktives Fahrzeugdesign und fahrgastfreundliche Ausstattung,
- Barrierefreie Erschließung und Andienung der Haltestellen sowie optimierter Fahrgastwechsel (Ein- und Ausstieg),
- Gewährleistung der Ausbaustandards und Qualitätsanforderungen (Haltbarkeit, Dauerhaftigkeit, Zuverlässigkeit, Funktionstüchtigkeit) von Verkehrsmittel und zugehöriger Infrastruktur,
- Systemcharakter von Ausbau- und Umbaumaßnahmen von Verkehrswegen und diesen dienenden Infrastrukturen (bspw. Abstimmung der eingesetzten Fahrzeuge und der Infrastruktur)

Die geplanten Ausbau- und Umbaumaßnahmen müssen einem gesamthaf-  
ten Konzept (Verkehrskonzept) folgen und sind entsprechend der verkehrli-  
chen Situation vor Ort in angemessener Weise zu kombinieren. Der Um-  
fang der jeweiligen Maßnahmen soll dabei so gewählt werden, dass die ge-  
nannten Ausbau- und Qualitätsstandards strecken- bzw. linienbezogen be-  
rücksichtigt werden.

Die Realisierung kann in Abschnitte aufgeteilt werden.

#### 4.2. Voraussetzungen für bauliche Maßnahmen

Zuwendungen zu baulichen Beschleunigungsmaßnahmen setzen voraus,  
dass die Ursachen von Störungen im gesamten Einzugsbereich der von  
den vorgesehenen Maßnahmen beeinflussten Linien des betroffenen kom-  
munalen bzw. regionalen Verkehrsgebiets ausführlich analysiert wurden  
und die erkannten Störungen nicht bereits durch organisatorische bzw. an-  
dere planerische Maßnahmen beseitigt werden können (z.B. Anpassung  
und Veränderung der Netzgestaltung, Anpassung der Fahrpläne, etc.). Ent-  
sprechende Untersuchungen sind vorzulegen.

Bussonderfahrstreifen zur Streckenbeschleunigung des ÖPNV setzen vo-  
raus, dass zwischen dem Buslinienverkehr und dem Individualverkehr eine  
Fahrstreifen-Abgrenzung (z.B. durch Borde oder Fahrbahnmarkierungen)  
sichergestellt wird.

Bauliche Maßnahmen an Haltestellen (z.B. Umgestalten von Haltestellen in  
Buskaps, Bussteig-Aufhöhung u.ä.) sind nur im Zuge der zur qualitativen  
Aufwertung vorgesehenen Buslinien im Sinne von Ziffer 4 dieser Richtlinie  
förderfähig.

Die bauliche Infrastruktur ist auf die Fahrzeuge abzustimmen, um einen  
Systemcharakter zu gewährleisten.

Im Übrigen wird auf den Inhalt der RL Beschleunigungsmaßnahmen/Tele-  
matik (vgl. Ziffer 4.1.) verwiesen.

#### 4.3. Voraussetzungen für verkehrstelematische und steuerungstechnische Maß- nahmen

Innovative technische Verkehrslösungen zur Beschleunigung des Buslinienverkehrs (z.B. verbessertes Fahrzeug- und Betriebskonzept ggfs. mit autonomen Fahrzeugbetrieb) sind grundsätzlich förderfähig. Es ist sicherzustellen, dass diese Systeme bereits ausreichend entwickelt sind. Die abgeschlossene technische Entwicklung, die erfolgreiche Herstellung und ein erfolgreicher Probetrieb dieser Systeme sind nachzuweisen. Entsprechende Erfahrungs- und Testberichte sind vorzulegen.

## **5. Zuwendungsfähige Maßnahmen**

Gefördert werden bauliche, sowie verkehrstelematische und steuerungstechnische Ausbau- und Umbaumaßnahmen zur Beschleunigung oder Verbesserung des Betriebsablaufs des ÖPNV, wenn sie den Betriebsablauf von öffentlichen Personennahverkehrssystemen in Bezug auf Qualität (Pünktlichkeit – Fahrplantreue, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Erreichbarkeit und Störungsbewältigung) optimieren. Gefördert werden außerdem Maßnahmen, die dabei einen höheren Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer bieten und die Attraktivität des ÖPNV steigern.

Sie haben Auswirkungen auf den Gesamtverkehrsablauf und sind Bestandteil eines umfassenden Maßnahmenpakets.

Solche Maßnahmen sind:

### **5.1. Bauliche Maßnahmen**

- 5.1.1. Bauliche Maßnahmen zur punktuellen ÖPNV-Beschleunigung (z.B. Busspuren, Busschleusen, kurze Spurbusstrecken und Bustrassen)
- 5.1.2. Bussonderfahrstreifen zur Streckenbeschleunigung des ÖPNV (mit Fahrstreifen-Abgrenzung zwischen Bus- und Individualverkehr, z.B. Abgrenzung durch Borde oder Fahrbahnmarkierungen)
- 5.1.3. Herstellung von eigenen, abgegrenzten Busfahrstreifen in verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen (z.B. zur ortsnahen und fahrgastgerechten Erschließung der Innenstadtbereiche)
- 5.1.4. Ausbau von Spurbus-Systemen (z.B. mit optischer oder elektronischer Spurführung). Dazu gehören die auf Fahrzeug- und Infrastrukturseite erforder-

derlichen Einrichtungen für eine Längs- und / oder Querführung des Fahrzeugs. Sonstige verkehrstelematische und steuerungstechnische Maßnahmen sind entsprechend Ziffer 5.2 dieser Richtlinie förderfähig.

- 5.1.5. Bauliche Maßnahmen zur Mitbenutzung eines Bahnkörpers durch Buslinienverkehre
- 5.1.6. Bauliche Maßnahmen an Haltestellen (z.B. Umgestalten von Haltestellen in Buskaps, Bussteig-Aufhöhung u.ä.)
- 5.1.7. Bauliche Maßnahmen zur Energieversorgung von Fahrzeugen im Zuge des Fahrwegs

## **5.2. Verkehrstelematische und steuerungstechnische Maßnahmen**

Ein straßengebundenes Verkehrswegesystem im Sinne dieser Richtlinie umfasst neben den unter Ziffer 5.1 beschriebenen baulichen Maßnahmen auch verkehrstelematische und steuerungstechnische Maßnahmen, um die qualitativen Anforderungen an das Verkehrsangebot zu erfüllen (vgl. Ziffer 4 dieser Richtlinie und VwV-LGVFG, Besondere Teil, Ziffer 1.3.).

- 5.2.1. Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der ÖPNV-Nutzung (verkehrstelematische Maßnahmen): vgl. Ziffer 5.2. der RL Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik.
- 5.2.2. Steuerungstechnische Maßnahmen (z.B. punktuelle signaltechnische Steuerungsmaßnahmen, koordinierte Verkehrssteuerungssysteme, Maßnahmen zur Leit- und Sicherungstechnik und Verkehrsleitsysteme)
- 5.2.3. Innovative technische Verkehrslösungen zur Beschleunigung des Buslinienverkehrs (z.B. verbessertes Fahrzeug- und Betriebskonzept ggfs. mit autonomen Fahrzeugbetrieb)

## **6. Höhe der Zuwendungen**

Die zuwendungsfähigen Kosten für bauliche, verkehrstelematische und steuerungstechnische Maßnahmen sind im Einzelfall festzulegen.

Pauschalierte Förderhöchstbeträge für Maßnahmen des ÖPNV sind der RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV sowie der RL Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik zu entnehmen.

Für den Ausbau von straßengebundenen Verkehrswegesystemen (bauliche Maßnahmen nach Ziffer 5.1.1. bis 5.1.3. und 5.1.5.) wird ein Kostenrichtwert in Höhe von 3.500,- € pro laufenden Meter Fahrbahn festgelegt. Höhere Aufwendungen sind im Einzelfall bei Antragstellung nachzuweisen und zu begründen. Die Aufwendungen für Maßnahmen nach Ziffer 5.1.4. und 5.1.6. dieser Richtlinie sind sachgerecht zu ermitteln und zu begründen.

## **7. Antragsverfahren**

In Ergänzung zu den in der VwV-LGVFG, Besonderer Teil ÖPNV, Ziffer 3.3.2.1 sowie in Ziffer 7 der RL Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik genannten Antragsunterlagen sind für den Aus- und Umbau von straßengebundenen Verkehrswegesystemen folgende Unterlagen und Nachweise zur Prüfung und Genehmigung zusätzlich beizufügen:

- Darstellung des Gesamtkonzepts und der Funktionsweise des Verkehrswegesystems. Dabei ist das Zusammenspiel der einzelnen Systemkomponenten darzustellen und zu erläutern. Die verkehrlichen Wirkungen sind darzustellen. Die Notwendigkeit ist zu begründen.
- Nachweis, dass das Gesamtkonzept mit den beteiligten Verkehrs- und Baulastträgern abgestimmt wurde.
- Ggfs. verkehrsrechtliche Anordnungen der kommunalen Ordnungsämter.
- Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens anhand einer
  - o Nutzen-Kosten-Untersuchung (in Anlehnung an die Standardisierte Bewertung) bei Gesamtinvestitionen > 10 Mio. €
  - o Vereinfachten Nutzen-Kosten-Untersuchung oder einer anderen geeigneten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung < 10 Mio. € (im Einzelfall)

Die Bewilligungsstelle kann weitere Nachweise anfordern.

## **8. Verwendungsnachweis und Erfolgskontrolle**

Die antragsgemäße Umsetzung, die Mittelverwendung sowie der Nutzen des Vorhabens ist anhand eines Verwendungsnachweises gemäß der VwV-LGVFG, Besonderer Teil ÖPNV, Ziffer 3.7, nachzuweisen. Mit der Vorlage des Verwendungsnachweises ist der Erfolg der Maßnahme anhand von maßgebenden Verkehrserhebungen zu belegen.

**9. Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt mit dem Tag der Bekanntmachung in Kraft.