



**Vorschriften**  
**zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW**  
**im Kooperationsraum A**  
**- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein -**  
**(Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR)**  
vom 10.12.2008 i. d. F. vom 21.03.2018

## **1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

Diese Vorschriften zu den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW), RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung v. 30.6.2003 (MBI. NRW. S. 830/SMBI. NRW. 923), neu gefasst durch RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr – II B 3-49-40/1 v. 06.04.2017 (MBI. NRW. 2017 S. 424) und den Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG - regeln die Weiterleitung von Zuwendungen und deren zweckentsprechende Verwendung für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV nach § 12 ÖPNVG NRW im o. g. Kooperationsraum durch die VRR AöR (Zuwendungsgeber).

Zuwendungen können nur auf Antrag gewährt werden. Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht; vielmehr entscheidet der Zuwendungsgeber aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der jährlich vom Land NRW zur Verfügung gestellten Fördermittel.

Für die Gewährung der Zuwendungen, den Nachweis der Verwendung und die Prüfung der Verwendungsnachweise gelten die Landeshaushaltsordnung NRW, das Verwaltungsverfahrensgesetz NRW, die Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG -, das jeweils gültige Haushaltsgesetz des Landes NRW und diese Weiterleitungsrichtlinie.

## **2 Gegenstand der Förderung**

### **2.1**

Gefördert werden können Investitionen in den ÖPNV:

#### **2.1.1 Neu- und Ausbau von Verkehrswegen des ÖSPNV**

Der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Stadt-, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigene Eisenbahnen, soweit sie dem ÖPNV dienen und weit überwiegend auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden.

Hierunter fallen insbesondere alle Oberbaumaßnahmen, Signaltechnik und Zugsicherungssysteme. Auf dem verbleibenden Streckenabschnitt ist durch andere (technische) Regelungen dauerhaft Vorrang vor dem Individualverkehr sicherzustellen.

Ist nachweislich aufgrund örtlicher Gegebenheiten der Trassenverlauf auf einem besonderen Bahnkörper nicht möglich, so darf die Bahntrasse auch im Straßenkörper geführt werden, sofern eine Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr (z. B. durch Telematik) dauerhaft im Rahmen der Zweckbindungsfrist sichergestellt ist.

### **2.1.2 Beschleunigungsmaßnahmen und/ oder Anschlusssicherung**

Bauliche Maßnahmen zur Beschleunigung und/ oder Anschlusssicherung im ÖPNV (hierbei ist die Förderung von Bussonderspuren nur möglich, soweit sie nur einen unmaßgeblichen Teil der förderfähigen Gesamtmaßnahme ausmachen).

Hierzu gehören auch ITCS (Intermodal Transport Control System, früher rechnergestützte Beschleunigungs- und Betriebsleitsysteme RBBL) und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen für die Bevorrechtigung und Beschleunigung von Fahrzeugen des ÖPNV.

### **2.1.3 Ortsfeste Informationssysteme**

Ortsfeste Informationssysteme für den ÖPNV, einschließlich betriebsbedingter Software, zur Beschaffung und Verarbeitung von Fahrplan- und Verkehrsinformationen sowie deren Übermittlung an den Fahrgast.

Weitere Fördervoraussetzungen für ortsfeste Informationssysteme für den ÖPNV sind in Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR geregelt.

### **2.1.4 Neu- und Ausbau von ZOB**

Der Neu- und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen zur Verknüpfung von mehreren Omnibuslinien untereinander oder mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Haltestelleneinrichtungen an Schienenstrecken ist generell förderfähig.

Ihre Zentralität kann begründet sein in der zentralen verkehrlichen Lage innerhalb des Gemeindegebietes, aber auch in der Anzahl der zu verknüpfenden Linien.

ZOB sind grundsätzlich mit dynamischer Fahrgastinformation auszustatten, über die alle Abfahrten des Verknüpfungspunktes mit Echtzeitdaten beauskunftet werden.

WC-Anlagen sind förderfähig, soweit diese für ÖPNV-Kunden barrierefrei während der Betriebszeiten zugänglich sind. Die Anlagen können den Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Erhebung von Nutzungsentgelten für WC-Anlagen sind diese so zu bemessen, dass sie maximal nur zur Deckung der Betriebskosten dienen.

### **2.1.5 ÖPNV-Verknüpfungspunkt**

Der Neu- und Ausbau von Verknüpfungspunkten zur Verknüpfung **mehrerer Buslinien** oder zur Verknüpfung **von Buslinien mit dem schienengebundenen ÖPNV oder dem SPNV** sind nach der in Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR genannten Maßgaben förderfähig.

WC-Anlagen sind förderfähig, soweit diese für ÖPNV-Kunden barrierefrei während der Betriebszeiten zugänglich sind. Die Anlagen können den Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Erhebung von Nutzungsentgelten für WC-Anlagen sind diese so zu bemessen, dass sie maximal nur zur Deckung der Betriebskosten dienen.

### **2.1.6 Haltestelleneinrichtungen ÖSPNV**

Haltestellen des öffentlichen, straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPNV) sind Bushaltestellen sowie Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen. Förderfähig ist die Errichtung ortsfester Anlagen, die den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen der Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs barrierefrei ermöglichen.

Auch Einrichtungen, die dem Witterungsschutz und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität wartender Fahrgäste sowie der Fahrgastinformation dienen, sind generell förderfähig. Die Mindestausstattung umfasst einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit, eine Beschilderung und Fahrplan sowie einen Papierkorb. Sollten die Fahrgastunterstände bzw. Witterschutzhäuser an Bushaltestellen jedoch ohne den parallelen Ausbau des Bordsteines für den barrierefreien Ein- und Ausstieg (einschließlich Blindenleitsystem) in das ÖPNV-Fahrzeug erfolgen, muss der Antragsteller vor Bewilligung des Vorhabens über den Nahverkehrsplan nachweisen, dass der barrierefreie Ausbau der Bordsteinkante (einschließlich Blindenleitsystem) zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt oder die Barrierefreiheit bereits schon vorhanden ist.

### **2.1.7 Elektronisches Ticketing**

Förderfähig sind elektronische Ticketsysteme im ÖPNV zur automatischen Fahrpreisberechnung. Hierbei wird die Reise mit Hilfe eines Nutzermediums entweder durch aktive An- und Abmeldung durch den Fahrgast (Check-in/ Check-out) am Anfang und am Ende der Reise, durch eine automatische Anwesenheitserfassung (Be-in/ Be-out) oder durch eine Kombination beider Erfassungsformen erfasst. Als Nutzermedien kommen Chipkarten, Smartphones oder ID-basierte Verfahren zum Einsatz.

Förderfähig ist die benötigte Haltestellen-, Fahrzeug- und Hintergrundinfrastruktur samt Software, soweit die elektronischen Ticketsysteme mit bereits bestehenden elektronischen Ticketsystemen im Kooperationsraum A gemäß ÖPNVG NRW ohne Brüche bei den Systemübergängen für den Endnutzer vernetzt werden.

Die durchgehende Kontrollierbarkeit der elektronischen Tickets muss im gesamten Verbundraum sichergestellt sein.

### **2.1.8 Park & Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) und Kiss & Ride-Anlagen (K+R-Anlagen)**

Der Neubau und Ausbau von P+R-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder sowie K+R-Anlagen, zum kurzfristigen Parken für das Bringen und Abholen von ÖV-Fahrgästen.



Beim Neu- und Ausbau von P+R-Anlagen sind diese grundsätzlich mit Erfassungssystemen zur Feststellung der Belegung auszustatten. Die Nachrüstung von vorhandenen P+R-Anlagen mit diesen Erfassungssystemen ist ebenfalls grundsätzlich förderfähig. Bei Erweiterungen bestehender P+R-Anlage um weitere Stellplätze ist grundsätzlich die Gesamtanlage mit Erfassungssystemen auszustatten.

Die Echtzeitdaten der Belegung sind der VRR AöR gemäß den technischen Vorgaben der VRR AöR über eine offene Schnittstelle der VRR AöR zur weiteren Verwendung in Hintergrund- und Endkundensystemen, die von der VRR AöR zur Verfügung gestellt werden, zur Information des ÖPNV-Kunden kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Die technischen Voraussetzungen können bei der VRR AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.

K+R-Anlagen sind nur zum Bringen und Abholen von ÖV-Fahrgästen bestimmt. Sie sind vorrangig an SPNV- bzw. Stadtbahnstationen einzurichten, müssen besonders gekennzeichnet und auf maximal 5 Stellplätze begrenzt sein.

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören u. a. auch die Grunderwerbsausgaben, die voraussichtlichen Ausgaben für die Zufahrtsanlagen, für Beleuchtung und für Wegeleitsysteme.

Die Anlagen sollen grundsätzlich den ÖPNV-Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Erhebung von Nutzungsentgelten für P+R-Anlagen sind diese so zu bemessen, dass sie maximal nur zur Deckung der Betriebskosten dienen.

### **2.1.9 Bike & Ride-Anlagen (B+R-Anlagen)**

Überdachte B+R-Anlagen, Zugangsgesicherte und überdachte Fahrradsammeleinrichtungen (Kollektivanlagen) sowie Fahrradboxen mit mechanischen oder elektronischen Schließsystemen sind förderfähig. Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören u. a. auch die Grunderwerbsausgaben, die voraussichtlichen Ausgaben für die Zufahrtsanlagen, für Beleuchtung und für Wegeleitsysteme.

Die geförderten B+R-Anlagen können den Nutzern kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Erhebung von Nutzungsentgelten für diese Anlagen sind diese so zu bemessen, dass sie maximal nur zur Deckung der Betriebskosten dienen.

Beim Neu- und Ausbau von Kollektivanlagen oder Fahrradboxen können diese vollständig oder teilweise mit einem elektronischen Schließsystem zur flexiblen Buchung ausgestattet werden. Hierzu stellt der VRR AöR ein entsprechendes Hintergrund- und Endkundensystem, das die Beauskunftung der Belegung, die Buchungen und die Zahlungsabwicklung für Fahrgäste des ÖPNV ermöglicht, zur Verfügung.

Für Kollektivanlagen oder für Fahrradboxen können zusätzliche Zuwendungen je Stellplatz für elektronische Schließsysteme zur flexiblen Buchung unter den folgenden Bedingungen beantragt werden:



- Das elektronische Schließsystem wird an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem gemäß den technischen Vorgaben der VRR AöR zur Beauskunftung der Belegung, der Durchführung von Buchungen und der Zahlungsabwicklung über eine offene Schnittstelle der VRR AöR angeschlossen. Die technischen Voraussetzungen können bei der VRR AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.
- Die maximale Buchungsdauer der Stellplätze zur flexiblen Buchung beträgt an Werktagen bis zu 72 Stunden.

Überschreitet die Kapazität der bereits vorhandenen zzgl. der neuen Stellplätze der Kollektivanlagen und Fahrradboxen an einen Standort 40 Fahrräder, sind davon mindestens 25 % der neuen Stellplätze mit einem elektronischen Schließsystem zur flexiblen Buchung auszustatten und an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellten Hintergrund- und Endkundensystem gemäß den zuvor genannten Bedingungen anzuschließen.

#### **2.1.10 Mobilstationen**

Mobilstationen sind Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) nach Ziffer 2.1.4 oder Verknüpfungspunkte gemäß Ziffer 2.1.5 zum erleichterten Umstieg vom Individualverkehr (IV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Sie sind generell nach der in Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR genannten Maßgaben förderfähig.

#### **2.1.11 Neu- und Ausbau der Infrastruktur für den SPNV**

Der Neu- und Ausbau der Infrastruktur der Eisenbahnen nach § 2 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), soweit diese überwiegend dem SPNV dient und jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht ist generell förderfähig. Zur Infrastruktur gehören die in Anhang 1 Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 genannten Anlagen für Schienenwege und Stationen.

Anteile des Güterverkehrs bzw. Fernverkehrs sind nichtzuwendungsfähig und entsprechend anteilig herauszurechnen.

#### **2.1.12 SPNV-Betriebswerkstätten**

Der Bau neuer oder die Erweiterung bestehender SPNV-Betriebswerkstätten nach Maßgabe der Anlage 14 zu dieser Richtlinie, soweit der Verwaltungsrat der VRR AöR der Förderung der jeweiligen Maßnahme zustimmt, ist generell förderfähig.

#### **2.1.13 Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur**

Die Modernisierung und die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Maßnahme zu einer Funktionsverbesserung für den ÖPNV führt, sind generell förderfähig.



Zu einer Funktionsverbesserung führen insbesondere alle Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur, die nicht mehr der Zweckbindung aus einer vorangegangenen Förderung unterliegen, wenn die Investitionsmaßnahmen zu einer verbesserten Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen führen, zur Verbesserung des Betriebsablaufs durch Erhöhung der Pünktlichkeit beitragen können, die Verfügbarkeit der Einrichtungen erhöhen oder den Komfort für die Fahrgäste steigern sollen.

Die maximale Einplanungssumme aller Modernisierungs- und Erneuerungsmaßnahmen ist auf 20 Mio. € je Kalenderjahr begrenzt.

#### **2.1.14 Digitalfunk**

Förderfähig sind Digitalfunksysteme, die der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Leitstellen zur direkten Betriebslenkung und Betriebsüberwachung dienen.

#### **2.1.15 Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz/ WaStrG**

Kreuzungsmaßnahmenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) für nicht bundeseigene Schienenwege, wenn diese überwiegend dem ÖPNV dienen.

Gefördert werden können in Ausnahmefällen die Kostenanteile für Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem WaStrG, die der Baulastträger des Schienenweges einer nicht bundeseigenen Eisenbahn zu tragen verpflichtet ist.

#### **2.1.16 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit**

Videoanlagen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen (Videokameras, Speichermedien usw.), wenn die Maßnahme eine Speicherung gemäß den datenschutzrechtlichen Bestimmungen vorsieht sowie sonstige Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen.

#### **2.1.17 Innovative Projekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV**

Innovative Projekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV, sofern die Vorhabenbestandteile neu und erst vor kurzem entwickelt worden sind bzw. noch keine Projekterfahrung vorliegt, können förderfähig sein.

#### **2.1.18 Sonstige Projekte**

Sonstige vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossene Investitionsmaßnahmen des ÖPNV sind förderfähig.



## 2.2

Nicht gefördert werden insbesondere

- Neubau, Ausbau und Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten, soweit nicht abweichend in 2.1.12 geregelt
- Maßnahmen der Unterhaltung, Wartung, Sanierung, Ersatzbeschaffung und Instandsetzung
- Betriebserschwerungskosten eines Vorhabenträgers
- gegenseitiger Grunderwerb bei Gemeinschaftsmaßnahmen
- Maßnahmen der künstlerischen Gestaltung

Darüber hinaus gilt die Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR - Anlage 2.

## 3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger können Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

## 4 Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzung für die Förderung nach Nr. 2 ist, dass das Vorhaben

### 4.1

zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder Modernisierung des ÖPNV in den Gemeinden erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt. Eine Stückelung von Maßnahmen in Abschnitte ohne eigenen Verkehrswert ist unzulässig,

### 4.2

bei streckenbezogenen Maßnahmen nach den Nrn. 2.1.1 und 2.1.11 bei zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen EUR mittels Kosten-Nutzen-Analyse, bei mehr als 15 Millionen EUR mittels vereinfachter standardisierter Bewertung und bei mehr als 25 Millionen EUR an Hand einer standardisierten Bewertung die erforderliche Wirtschaftlichkeit aufweist, die zweckentsprechende Nutzung sichergestellt und die Maßnahme mit mehr als 5 Millionen EUR zuwendungsfähigen Ausgaben Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Abs. 1 ÖPNVG NRW ist,

### 4.3

dem Nahverkehrsplan nicht widerspricht und in einem zur Beurteilung gleichwertigen Plan enthalten ist,



#### **4.4**

bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und beim Bau von ÖPNV-Haltestellen die aktuelle Richtlinie zur „Haltestellenausstattung im VRR“ beachtet wird,

#### **4.5**

Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Personen im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW berücksichtigt. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen der Landesbehindertenrat und die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des BGG anzuhören.

Die Anhörung hat auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zu Grunde liegenden Planung zu erfolgen,

#### **4.6**

den spezifischen Belangen von Frauen, Männern, älteren Menschen, Personen die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung trägt,

#### **4.7**

die genehmigungs- und baurechtlichen sowie bautechnischen Voraussetzungen, soweit diese erforderlich sind, erfüllt. Der Nachweis hierüber ist durch Vorlage der für die Ausführung erforderlichen, positiven Behördenentscheidung(en) zu erbringen,

#### **4.8**

dass die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist,

#### **4.9**

soweit es sich um eine Infrastrukturanlage handelt, jedem Anbieter von Verkehrsleistungen diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden muss,

#### **4.10**

wenn es sich um ein Digitalisierungsprojekt handelt und die VRR AöR entsprechende Hintergrundsysteme oder Systeme für Endkunden zur Verfügung stellt, mit diesen bereits bestehenden Systemen kompatibel ist. Unter Digitalisierungsprojekten fallen alle Fördermaß-





nahmen, die digitale Daten erzeugen oder verwenden. Für digitale Daten, für die die VRR AöR Hintergrundsysteme oder Systeme für Endkunden zur Verfügung stellt, ist die Integration gemäß den Anforderungen der VRR AöR in diese Systeme Zuwendungsvoraussetzung. In diesem Fall obliegt es dem Zuwendungsempfänger die nötigen Abstimmungen mit der Fachabteilung der VRR AöR durchzuführen. Die technischen Voraussetzungen können bei der VRR AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.

Beispiele für digitale Daten sind Betriebszustände von Fahrteppen und Aufzüge, Fahrgastinformationssysteme, Betriebsleitsysteme, digitale Schließsysteme von Radabstellanlagen, Belegungsdaten von P+R-Anlagen, Bluetooth-Leitsysteme, Informationssysteme über Betriebsstörungen.

Ausgenommen sind alle personenbezogenen Daten, Kundendaten und Vertriebsdaten.

#### **4.11**

Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mehr als 50.000 Euro betragen.

Abweichend hiervon ist eine Bagatellgrenze in Höhe von 25.000 € festgesetzt bei Maßnahmen

der Nr. 2.1.6 Haltestelleneinrichtungen ÖSPNV,

der Nr. 2.1.8 Park & Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) und Kiss & Ride-Anlagen (K+R-Anlagen),

der Nr. 2.1.9 Bike & Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) sowie

der Nr. 2.1.16 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

Bei Maßnahmen der Nr. 2.1.15 - Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz/ WaStrG - ist eine Bagatellgrenze nicht festgesetzt.

## **5 Art und Umfang der Zuwendung**

### **5.1**

Zuwendungsart: Projektförderung

### **5.2**

Finanzierungsart: Anteilfinanzierung

### **5.3**

Form der Zuwendung: Zuschuss/ Zuweisung

### **5.4**

Die Zuwendung wird kaufmännisch auf volle 100,-- EUR gerundet.



## **6 Bemessungsgrundlage**

Zuwendungsfähig sind die unter Beachtung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit ermittelten und vom Zuwendungsgeber festgestellten voraussichtlichen Ist-Ausgaben des Zuwendungsempfängers.

Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung nicht zuwendungsfähig, Näheres hierzu regelt die Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR.

Maßnahmenbezogene Planungsausgaben werden pauschal mit 3 v. H. der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet. Hiermit sind auch die Ausgaben für Ausführungsstatik, technische Bearbeitung einschließlich der zugehörigen Ausführungsunterlagen abgegolten. Weitere Planungsausgaben sind als nichtzuwendungsfähig zu bewerten.

Ausgenommen sind Maßnahmen nach Nr. 2.1.15, da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungsausgabenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.

### **6.1 Fördersätze**

Die Höhe der Fördersätze ist in der Anlage 1 - Fördersätze geregelt.

Gemeinden mit einem genehmigten bzw. mit einem beantragten, aber nicht genehmigten Haushaltssicherungskonzept gem. § 76 GO NRW oder Haushaltssanierungsplan gem. § 6 Stärkungspaktgesetz NRW sowie überschuldete und von Überschuldung akut bedrohte Gemeinden können eine Förderung mit um bis zu 5 Prozentpunkte erhöhten Fördersätzen der Anlage 1 - Fördersätze beantragen. Falls damit eine Förderung von mehr als 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten beantragt wird, ist gem. Ziffer 2.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 12 ÖPNVG NRW die Zustimmung der Bezirksregierung Düsseldorf gegenüber dem Zuwendungsgeber erforderlich.

Grundlage für die Festlegung der Gemeinden gem. S. 2 ist die jeweils aktuelle Version der jährlich vom Landesinnenministerium herausgegebenen Übersicht „Haushaltsstatus der NRW-Kommunen“.

## **7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

### **7.1**

Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der Anlage 9 (Muster-Zuwendungsbescheid) näher geregelt.

### **7.2**

Der Zuwendungsempfänger hat die zweckentsprechende Nutzung der P+R-/ B+R-Anlagen spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme nachzuweisen. Sie wird dann als gegeben angenommen, wenn durch den Nachweis ein Auslastungsgrad (Verhältnis der belegten Plätze



zur Gesamtzahl der geförderten Plätze) von mindestens 80 % in der Spitzenstunde an normalen Werktagen nachgewiesen ist. Grundlage sind die „Empfehlungen für Verkehrszählungen - EVE - der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweiligen gültigen Fassung. Hierbei sind Zählungen durch den Zuwendungsempfänger an mindestens 3 Tagen innerhalb einer Woche, unter Vorlage von dazugehörigen Fotos, durchzuführen. Behindertenparkplätze werden hierbei nicht erfasst. Sollte die Auslastung nach zwei Jahren nicht erreicht werden, ist dem Zuwendungsnehmer Gelegenheit zu geben, durch geeignete Maßnahmen in weiteren zwei Jahren dafür zu sorgen, dass der Auslastungsgrad erreicht wird. Andernfalls hat ein Teilwiderruf der bewilligten Zuwendungen einschließlich der Rückforderung und der Verzinsung zu erfolgen.

### **7.3 Erfolgskontrolle**

Der Zuwendungsempfänger weist den Erfolg seiner Maßnahmen begleitend zur Maßnahmenumsetzung und abschließend nach Fertigstellung nach. Die Erhebung entsprechender Messgrößen erfolgt durch den Zuwendungsempfänger. Die Kriterien der Erfolgskontrolle werden anhand der individuellen Maßnahmenziele in Abhängigkeit von dem jeweiligen Förderatbestand im Zuwendungsbescheid festgelegt. Die Durchführung der Erfolgskontrolle hat anhand der in § 2 ÖPNVG NRW festgestellten Grundsätze zu erfolgen.

## **8 Verfahren**

### **8.1 Anmeldung von Infrastrukturmaßnahmen**

Die Anmeldung von Fördervorhaben durch den Antragsteller hat bis zum 30. April vor Aufstellung des Förderkataloges beim Zuwendungsgeber zu erfolgen.

Der Anmeldung sind i. d. R. die im Muster Anlage 4 - Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung näher bezeichneten Unterlagen in einfacher Ausfertigung beizufügen.

Der Zuwendungsgeber kann die Anforderungen an die Unterlagen je nach Art des Vorhabens auf das für die Beurteilung der Förderfähigkeit notwendige Maß festlegen.

Sofern sich bei angemeldeten Vorhaben wesentliche Änderungen insbesondere bezüglich des Beginns, der Durchführungszeiten, der voraussichtlichen Ausgaben, der Finanzierung oder der Planung ergeben, hat dies der Träger des Vorhabens unverzüglich schriftlich dem Zuwendungsgeber anzuzeigen.

### **8.2 Maßnahmenkatalog (ÖPNV-Förderkatalog)**

Die zur Förderung angemeldeten und gemäß der Anlage 5 - Bewertungsbogen vom Antragsteller selbst bewerteten Vorhaben werden in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Aus diesem Maßnahmenkatalog wird vom Verwaltungsrat des Zuwendungsgebers der ÖPNV-Förderkatalog festgelegt und beschlossen.

Maßnahmen, die innerhalb von drei Jahren nach Aufnahme in den Förderkatalog nicht bewilligungsreif sind, werden aus dem Förderkatalog genommen und gelöscht. Eine Neuanschuldung der Maßnahme durch den Zuwendungsempfänger zu einem späteren Zeitpunkt kann nur dann erfolgen, wenn die Maßnahme zum Zeitpunkt der Neuanschuldung bewilligungsreif ist. Bewilligungsreif ist ein Antrag bei einer Neuanschuldung, wenn die folgenden Bedingungen vollständig erfüllt sind:

- Der Antrag ist prüffähig.
- Die Komplementärfinanzierung ist gesichert.
- Die Stellungnahme der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte liegt vor.
- Das Baurecht ist vorhanden.

### **8.3 Einplanungsmitteilung**

Nach Beschluss des ÖPNV-Förderkataloges unterrichtet der Zuwendungsgeber die Antragsteller über die Aufnahme in den Förderkatalog (Einplanungsmitteilung) unter Angabe der geplanten jährlichen Finanzierungsraten. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass durch die Einplanungsmitteilung ein Rechtsanspruch auf Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach begründet wird.

Der Antragsteller ist zu verpflichten, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Beginn, Durchführungszeiten, voraussichtliche Ausgaben, Finanzierung und Planung unverzüglich schriftlich dem Zuwendungsgeber mitzuteilen.

### **8.4 Förderantrag**

Nach Aufnahme in den ÖPNV-Förderkatalog können Zuwendungen für die Vorhaben gewährt werden. Hierfür ist ein entsprechender Antrag erforderlich. Der Antrag soll dem Zuwendungsgeber spätestens bis zum 31. Dezember des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres zweifach vorgelegt werden.

Dem Antrag sind i. d. R. die im Muster Anlage 6 - Antrag auf Gewährung einer Zuwendung näher bezeichneten Unterlagen zweifach beizufügen.

Der Zuwendungsgeber kann die Anforderungen an die Unterlagen je nach Art des Vorhabens auf das notwendige Maß festlegen.

Einzelne Bauleistungen, die aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) ausgeführt werden sollen (Vorsorgemaßnahmen), deren Nutzen allerdings erst mit der Realisierung eines späteren nach diesen Richtlinien zu fördernden Verkehrsvorhabens (Zweitvorhaben) gegeben ist, können auf Antrag vom Zuwendungsgeber zuwendungsunschädlich zugelassen werden. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen, dass mit der Anerkennung einer Vorsorgemaßnahme jedoch kein Anspruch auf eine spätere Förderung des Zweitvorhabens begründet wird.

Wenn im Zeitraum zwischen Antragstellung und Bewilligung mit dem Vorhaben begonnen werden soll, können im Einzelfall bei Vorliegen der Voraussetzungen der Nr. 1.3.1 VV/VVG zu § 44 LHO Ausnahmen vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (Nr. 1.3 VV/VVG zu § 44 LHO) vom Zuwendungsgeber auf Antrag zugelassen werden, sofern die Einplanungsmittelung vorliegt.

Die Entscheidung über einen vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Baubeginn erfolgt durch einen rechtmittelfähigen Bescheid; eine Zustimmung wird auf 12 Monate nach Zugang des Bescheides befristet.

## **8.5 Bewilligung**

Der Zuwendungsgeber prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen, sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und hält das Ergebnis der Prüfung gemäß Muster Anlage 8 - Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags fest.

Zur Prüfung können weitere Unterlagen beim Antragsteller angefordert werden.

Eine Ausfertigung des geprüften Antrags ist dem Antragsteller mit dem Bewilligungsbescheid zurückzugeben.

Bei der Bewilligung ist der im Jahr der Aufnahme des Vorhabens in den Förderkatalog (Nr. 8.2) gültige Fördersatz maßgeblich.

### **8.5.1**

Der Zuwendungsgeber erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid (Muster Anlage 9). Der Landesrechnungshof verzichtet auf die Übersendung eines Abdruckes des Zuwendungsbescheides.

### **8.5.2**

Im Zuwendungsbescheid ist eine Zweckbindungsdauer von 20 Jahren festzusetzen. Abweichende Regelungen zur Zweckbindungsdauer sind in Anlage 1 – Fördersätze geregelt.

Die Zweckbindungsdauer beginnt mit der Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises.

### **8.5.3**

Soweit von der der Bewilligung zugrundeliegenden Planung erheblich abgewichen werden soll (Buchstabe f der Nebenbestimmung des Zuwendungsbescheides), ist vor der Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung des Zuwendungsgebers einzuholen. Sie gilt als erteilt, wenn nicht innerhalb von sechs Wochen ab Zugang der Anfrage beim Zuwendungsgeber eine Antwort erfolgt.

Ausgabensteigerungen einer bewilligten Maßnahme (z. B. wegen Ausgabenerhöhungen aufgrund von allgemeinen Preissteigerungen, Ausschreibungsergebnissen, Auflagen im Planfeststellungsbeschluss) führen nicht zu einer Erhöhung der Zuwendungen. Ausnahmen sind nur aus besonderen Gründen bei Anlegung des strengsten Maßstabes zulässig.



#### **8.5.4**

Mit den Zuwendungsempfängern wird jeweils im IV. Quartal des laufenden Jahres ein Mittelausgleich (Muster Anlage 10) durchgeführt. Im Mittelausgleich hat der Zuwendungsgeber die Möglichkeit, den geänderten finanziellen Vorstellungen durch Umbewilligungen zu entsprechen.

#### **8.6      Auszahlung**

Der Zuwendungsempfänger hat die Auszahlung von Teilbeträgen der Zuwendung beim Zuwendungsgeber (Muster Anlage 11) entsprechend zu beantragen. Dem Antrag ist jeweils ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt beizufügen.

#### **8.7      Verwendungsnachweis**

Der Zuwendungsgeber prüft, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt (Muster Anlage 3) nachgewiesen hat.

Der Verwendungsnachweis (Muster Anlage 12) ist innerhalb der in den ANBest-P/ G genannten Frist dem Zuwendungsgeber zweifach vorzulegen.

Der Zuwendungsgeber prüft den Verwendungsnachweis und hält das Ergebnis in einem Vermerk fest.

### **9           Zusätzliche Fördervoraussetzungen für Verkehrsunternehmen, die nicht dem VRR-Finanzierungssystem unterliegen**

Bei Fördermaßnahmen der Ziffern 2.1.2 (teilweise), 2.1.14, 2.1.17 und 2.1.12 (im Einzelfall) die Verkehrsunternehmen bewilligt werden die nicht dem VRR-Finanzierungssystem unterliegen, haben diese Verkehrsunternehmen zusätzlich die Fördervoraussetzungen gemäß der Anlage 13 - Zusätzliche Fördervoraussetzungen zu erfüllen.

### **10         Inkrafttreten**

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 10.12.2008 in Kraft.

### **11         Anlagen**

- Anlage 1 - Fördersätze
- Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR
- Anlage 3 - Ausgabeblatt
- Anlage 4 - Anmeldung zur Gewährung einer Zuwendung
- Anlage 5 - Bewertungsbogen
- Anlage 6 - Antrag auf Gewährung einer Zuwendung



- Anlage 7 - Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben
- Anlage 8 - Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags
- Anlage 9 - Muster Zuwendungsbescheid
- Anlage 10 - Muster Mittelausgleich
- Anlage 11 - Antrag auf Auszahlung von Teilbeträgen
- Anlage 12 - Verwendungsnachweis
- Anlage 13 - Zusätzliche Fördervoraussetzungen
- Anlage 14 - Richtlinie zur Förderung von SPNV-Betriebswerkstätten