

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 06.12.2018

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/SMBl. 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 Stationäre Fahrausweisautomaten

Förderfähig sind stationäre Fahrausweisautomaten, wenn sie die Mindestanforderungen der Anlage 15 - „Anforderungskatalog stationäre Fahrscheinautomaten“ vollständig erfüllen.

2.1.9 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 (auch für eine Weitergabe an Dritte) 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.

2.1.10 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.

Regelungen zu „DeinRadschloss“

Die VRR AöR stellt unter der Marke „DeinRadschloss“ ein Hintergrund- und Endkundensystem für Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen zur Beauskunftung der Belegung in Echtzeit, zur Buchung und Zahlungsabwicklung für Fahrgäste des ÖPNV mindestens für die Dauer der Zweckbindung zur Verfügung. Dieses System verfügt über eine offene Schnittstelle zum Anschluss von Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen von Drittanbietern.

Werden beim Neu- und Ausbau Fahrradboxen bzw. Sammelabstellanlagen oder durch eine Nachrüstung bestehende Fahrradboxen bzw. Sammelabstellanlagen an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem (DeinRadschloss) angeschlossen, können zusätzliche Zuwendungen je Stellplatz beantragt werden.

Voraussetzung für die zusätzliche Förderung ist, dass bei mindestens zwei Stellplätzen je Standort die Buchung nur tage- und wochenweise möglich ist.

Bei der erstmaligen Beantragung kann eine einmalige zusätzliche Pauschale beantragt werden.

Überschreitet die Kapazität der bereits vorhandenen zuzüglich der neuen Stellplätze der Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen zusammen an einen Standort 40 Stellplätze, können ab dem 41. Stellplatz nur noch Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen gefördert werden, die an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem (DeinRadschloss) angeschlossen werden.

Die technischen und vertraglichen Bedingungen für den Anschluss der Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem (DeinRadschloss) sowie die offene Schnittstelle zum Anschluss der lokal Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen können bei der VRR AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.

2.1.11 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.

2.1.12 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.

2.1.13 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.

2.1.14 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.

2.1.15 Digitalfunk

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

2.1.16 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 Baulasträger des Schienenweges einer nicht bundeseigenen Eisenbahn zu tragen verpflichtet ist.

2.1.17 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.

2.1.18 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.

2.1.19 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 2.1.13 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 2.1.12 bei zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen EUR mittels einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Maßgabe des Zuwendungsgebers und bei mehr als 25 Millionen EUR anhand 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 be-

stehenden Systemen kompatibel ist. Unter Digitalisierungsprojekten fallen alle Fördermaßnahmen, 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. 2.1.9 Park & Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) und Kiss & Ride-Anlagen (K+R-Anlagen),
- der Nr. 2.1.10 Bike & Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) sowie
- der Nr. 2.1.17 Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

Bei Maßnahmen der Nr. 2.1.16 - 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. 2.1.16, 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 Fördertatbestand 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 sol-

len (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 Einplanungsmitteilung vorliegt.

Die Entscheidung über einen vorzeitigen zuwendungsunschädlichen Baubeginn erfolgt durch einen rechtsmittelfähigen 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.

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 Zweckbindedauer sind in Anlage 1 – Fördersätze geregelt.

Die Zweckbindedauer 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), 2.1.15, 2.1.18 und 2.1.13 (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
- Anlage 15 - Anforderungen für stationäre Fahrausweisautomaten

Anlage 1

Fördersätze i. d. F. vom 06.12.2018



Übersicht der Fördersätze bei der Förderung von ÖPNV-Maßnahmen (Nr. 6.1)

Förderfähige Vorhaben	Grundlage	Fördersatz	Finanzierungsart	Bagatellgrenze	Zweckbindung
Neu- und Ausbau von Verkehrswegen des ÖSPNV	Nr. 2.1.1	90% bei Verkehrswegen auf besonderem oder eigenem Bahnkörper 75% bei Verkehrswegen auf nicht straßenbündigem Bahnkörper (mind. 3 cm Höhe) 60% bei Verkehrswegen auf straßenbündigem Bahnkörper	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre
Beschleunigungsmaßnahmen und/ oder Anschluss-sicherung	Nr. 2.1.2	65 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	10 - 20 Jahre
Ortsfeste Informationssysteme	Nr. 2.1.3	90 % <u>jedoch bei Haltestellen mit weniger als 16 Abfahrten je Stunde in der Hauptverkehrszeit an allen Bussteigen der Haltestelle zusammen maximal:</u> <u>10 T€ je Bussteig</u> <u>zuwendungsfähiger Kosten.</u>	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software
Neu- und Ausbau von ZOB	Nr. 2.1.4	90 % jedoch maximal: 200 T€ je Gelenkbus, 150 T€ je Einfachbus, 75 T€ je Wartepplatz, 10 T€ je Wartepplatz Bürgerbus zzgl. 20 T€ je Busstellplatz für DFI zzgl. 100 T€ für WC-Anlage zuwendungsfähiger Kosten.	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software
ÖPNV-Verknüpfungspunkt	Nr. 2.1.5	90 % bei Bussteigkanten maximal: 100 T€ je Bussteigkante zzgl. 20 T€ je Busstellplatz für DFI zzgl. 100 T€ für WC-Anlage der zuwendungsfähigen Kosten.	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software
Haltestelleneinrichtungen des ÖSPNV (Bus- und Straßen-/ Stadtbahnhaltestellen)	Nr. 2.1.6	90 % bei Bushaltestellen als Gesamtmaßnahme maximal: 25 T€ je Bussteigkante ansonsten jedoch maximal: 10 T€ je Haltestelleneinrichtung 15 T€ je erf. Tiefbauarbeiten / Bussteigkante der zuwendungsfähigen Kosten.	Anteilfinanzierung	25.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre auf Tiefbaumaßnahmen
Elektronisches Ticketing	Nr. 2.1.7	bis zu 90 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software

Anlage 1

Fördersätze i. d. F. vom 06.12.2018



Förderfähige Vorhaben	Grundlage	Fördersatz	Finanzierungsart	Bagatellgrenze	Zweckbindung
<u>Stationäre Fahrausweisau- tomaten</u>	<u>Nr. 2.1.8</u>	<u>40 %</u>	<u>Anteilfinanzierung</u>	<u>50.000 Euro</u> <u>zwf. Ausgaben</u>	<u>10 Jahre auf</u> <u>elektronische</u> <u>Hardware</u> <u>5 Jahr auf</u> <u>Software</u>
P+R- und K+R-Anlagen	<u>Nr. 2.1.9</u>	90 % jedoch maximal: 6,50 T€ je PKW-Stellplatz (ebenerdig) 10,00 T€ je PKW-Stellplatz (Parkbauten) 3,00 T€ je Kradplatz (inkl. Überdachung) 7,50 T€ je Behindertenparkplatz (ebenerdig) 14,00 T€ je Behindertenparkplatz (Parkbauten) 6,00 T€ je Kurzzeitparkplatz (K+R-Stellplatz) zzgl. 0,20 T€ je Stellplatz für Erfassungssysteme mit Anbindung an das vom VRR zur Verfügung gestellte System der zuwendungsfähigen Kosten	Anteilfinanzierung	25.000 Euro zwf. Ausgaben bei Neu- und Ausbau 5.000 Euro zwf. Ausgaben bei Nachrüstung von Erfassungs- systemen	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software
B+R-Anlagen	<u>Nr. 2.1.10</u>	90 % jedoch maximal: 1,00 T€ je Bike-Platz (inkl. Überdachung) 1,50 T€ je Fahrradbox 1,25 T€ je Bike-Platz in Sammelabstellanlage <u>0,70 T€ je Nachrüststellplatz zur Anbindung</u> <u>bestehender Stellplätze an DeinRad</u> <u>schloss</u> zzgl. 0,70 T€ je Stellplatz für elektronische Schließ- systeme mit Anbindung an <u>DeinRad</u> <u>schloss</u> <u>zzgl. 3,50 T€ einmalige Pauschale bei erstmaliger</u> <u>Anbindung an DeinRadschloss</u> zuwendungsfähiger Kosten.	Anteilfinanzierung	25.000 Euro zwf. Ausgaben <u>5.000 Euro</u> <u>zwf. Ausgaben</u> <u>bei Nachrüstung</u> <u>von Erfassungs-</u> <u>systemen</u>	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Software
Mobilstationen	<u>Nr. 2.1.11</u>	90 % jedoch die gleichen maximalen Förderhöchstgrenzen wie unter den Nr. 2.1.4, 2.1.5, 2.1.8 und Nr. 2.1.9 der zuwendungsfähigen Kosten. zzgl. der Mobilstationspauschale 5 T€ bei Erweiterung 10 T€ für Neubau Mobilstation S, 20 T€ für Neubau Mobilstation M, 30 T€ für Neubau Mobilstation L.	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre
Neu- u. Ausbau der Infrastruktur für den SPNV	<u>Nr. 2.1.12</u>	90 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre
SPNV-Betriebswerkstätten	<u>Nr. 2.1.13</u>	55 % von maximal: 1,00 T€ zuwendungsfähigen Kosten je Sitzplatz der im Wettbewerb ausgeschriebenen SPNV-Fahrzeuge 55% für notwendigen Grunderwerb	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	25 Jahre
Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV- Infrastruktur	<u>Nr. 2.1.14</u>	40 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre

Anlage 1

Fördersätze i. d. F. vom 06.12.2018



Förderfähige Vorhaben	Grundlage	Fördersatz	Finanzierungsart	Bagatellgrenze	Zweckbindung
Digitalfunk	Nr. 2.1.15	60 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	15 Jahre
Kreuzungsmaßnahmen nach <i>Eisenbahnkreuzungsgesetz/ WaStrG</i>	Nr. 2.1.16	65 %	Anteilfinanzierung	keine	20 Jahre
Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit	Nr. 2.1.17	90 %	Anteilfinanzierung	25.000 Euro zwf. Ausgaben	15 Jahre
Innovative Projekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	Nr. 2.1.18	90 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	5 – 20 Jahre
Sonstige Investitionsmaßnahmen (vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossen)	Nr. 2.1.19	bis zu 90%	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	5 – 20 Jahre
ergänzende Regelungen für Überdachungen: Förderhöchstbeträge	Bau- und Materialausgaben max. 1.200 Euro/m² zwf. Baukosten Der zuwendungsfähige Höchstbetrag ist auf die Abwicklungsfläche der Bauelemente einer wirtschaftlich vertretbaren Gestaltungsform anzuwenden, die den Grundsatz eines ausreichenden Witterungsschutzes erfüllt. Bei ÖPNV-Bahnsteigen ist grundsätzlich eine Überdachungslänge von bis zu 1/3 der gesamten Bahnsteiglänge förderfähig.				

Die Förderhöchstbeträge beziehen sich auf Nettobeträge.

Bei Zuwendungsempfängern, die nicht vorsteuerabzugsberechtigt sind, ist die MwSt. zusätzlich förderfähig.

Abkürzungen:

zwf. =	zuwendungsfähig
ÖPNV =	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPNV =	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr (Bus, Straßenbahn / Stadtbahn bzw. U-Bahn)
SPNV =	Schienenpersonennahverkehr
Plako =	Planungskosten

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR

vom 06.12.2018

1 Verwaltungs- und Planungsausgaben

1.1

Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung der ÖPNV-Infrastruktur nicht zuwendungsfähig. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

1.1.1

Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,

1.1.2

Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts,

1.1.3

Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten,

1.1.4

Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung sowie Abnahmen (z. B. TÜV, TAB, Sicherheits- und Gesundheitskoordinator – SiGeKo -)

1.1.5

sonstige Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Inbetriebnahmen

1.2

Maßnahmenbezogene Planungsausgaben mit Ausnahme der für die unter Nr. 1.1.1 einzuordnende Planung werden pauschal mit 3 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet. Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz und § 41 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungskostenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.



Hierin enthalten sind das Aufstellen und Prüfen der Ausführungsstatik einschließlich der erforderlichen Ausführungszeichnungen und Bewehrungspläne sowie der statischen Berechnung der Hilfskonstruktionen und baulichen Zwischenzustände.

2 Grunderwerbsausgaben

2.1 Grundsätze

Bei einem Grundstück, das dauernd für ein Vorhaben verwendet wird, sind die Gesteungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nach dem 1.1.1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

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

Gesteungskosten für vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst.

Bei Gemeinschaftsvorhaben ist gegenseitiger Grunderwerb nicht zuwendungsfähig.

2.2 Umfang der Gesteungskosten

2.2.1

Zu den Gesteungskosten zählen insbesondere:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (Marktwertes) nach Wertermittlungsrichtlinien 2006 (WertR 2006) in der jeweiligen gültigen Fassung hält,
- Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten,
- Entschädigungen gemäß Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz (EEG NW) in der jeweiligen gültigen Fassung,



- Ausgaben für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge,
- Rechtsanwalts- und Notargebühren,
- Gerichtskosten einschließlich der Kosten für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit,
- Kosten für Schlussvermessung und Katastergebühren,
- Kosten für grunderwerbsbezogene Gutachten durch vereidigte Sachverständige,
- Grunderwerbsteuer.

2.2.2

Nicht zu den Gestehungskosten gehören Maklergebühren.

2.3 Erwerb von Rechten

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 2.1 und 2.2 entsprechend.

Beim Grunderwerb auf Rentenbasis ist der kapitalisierte Rentenbetrag zuwendungsfähig, wenn die Rentenverpflichtung mit einem Versicherer zugunsten des Rentenberechtigten abgewickelt wird oder die Zuwendungsempfängerin/ der Zuwendungsempfänger diesen Betrag wertbeständig anlegt, um hieraus die Rente zu leisten.

2.4 Freiwerdende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben oder an Dritte während der Zweckbindungsfrist vermietet oder veräußert und/ oder können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös bzw. die Mieteinnahmen, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Verkehrsanlagen nutzt.

2.5 Grunderwerb bei "In-sich-Geschäften"

Grunderwerbsausgaben sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe grundsätzlich zuwendungsfähig auch bei Grundstückskäufen

- zwischen Gemeinde und Eigengesellschaften und
- zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften bzw. zwischen Teilgesellschaften.

Grunderwerbskosten sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich un-selbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.



3 Bauausgaben

3.1

Die Ausgaben für den Bau oder Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsanlagen sind zuwendungsfähig. Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu werden auch gerechnet:

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Vermessungsarbeiten während der Bauausführung,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung (soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist), Sichern bzw. Bergen von Bodendenkmälern,
- Baugrunduntersuchungen, die während der Baudurchführung notwendig werden,
- Eigen- und Fremdüberwachungsprüfungen (Güteprüfungen) nach technischen Vorschriften,
- Gutachten, die während der Bauausführung notwendig werden,
- Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der jeweiligen gültigen Fassung und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Brandschutzeinrichtungen und Wasserschutzanlagen,
- Lichtzeichenanlagen einschließlich zugehöriger Steuerungsanlagen,
- Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Verkehrsanlage erforderlich sind,
- Fahrgastunterstände, Neu-, Aus- und Umbau von Haltestellen,
- bauliche Sicherung bzw. Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,
- Ausstattung der Bauwerke mit stationären Prüfeinrichtungen und erforderlichen Hilfsmitteln,
- Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- Bepflanzung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach Landschaftsgesetz (LG) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- Baustellen-Informationsschild mit Hinweis auf die Förderung,
- Bauwerksbücher, Bestandspläne und datenmäßige Erfassung von Ingenieurbauwerken,

Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 06.12.2018



- Kostenbeteiligung des Straßenbulasträgers an den Neubaukosten einer gemeindlichen Kanalisation (bei Ansatz der Pauschalregelung gem. Nr. 14 Abs. 2 der OD-Richtlinien werden bis zu 2/3 der Pauschalsätze als Baukosten anerkannt).
- Ausgaben für Winterbaumaßnahmen,
- Umsatzsteuer, soweit nicht umsatzsteuerabzugsberechtigt

3.2

3.2.1

Beim schienengebundenen (spurgebundenen) öffentlichen Personennahverkehr sowie bei Omnibusbahnhöfen werden außerdem zum Bau und Ausbau der Verkehrswege bzw. -anlagen gerechnet:

- Sicherungsposten (nicht jedoch deren Ausbildung),
- Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerke oder Gleichrichterstationen,
- Niederspannungsanlagen mit Notstromversorgung,
- Anlagen für Wasserversorgung, Heizung, Be- und Entlüftung sowie sanitäre Anlagen,
- ortsfeste Funk-, Fernmelde- und Steuerungsanlagen (Reservebauteile nur nach Maßgabe der für die technische Abnahme vorgeschriebenen notwendigen Erstausrüstung),
- Anlagen zur Fahrgastinformation und Videoüberwachung, Notrufeinrichtungen,
- ortsfeste Anlagen für Fahrkartenerwerb und -entwertung,
- Schlussreinigung.

3.2.2

Bei Mischnutzungen von Verkehrsanlagen des ÖPNV (z. B. kommerzielle Nutzung, Fern-, Güter- und Nahverkehr) ist nur der entsprechende Nahverkehrsanteil zuwendungsfähig.

3.3 Eigenleistungen

Bei Eigenleistungen in geringem Umfang der Zuwendungsempfängerin/ des Zuwendungsempfängers sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal zuwendungsfähig. Dabei sind die durch das Bundesministerium der Finanzen festgestellten Personalkostenansätze für Kostenrechnungen/ Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten. Bei Zuwendungsempfängerinnen/ Zuwendungsempfängern, die nicht das öffentliche Besoldungs-/ Vergütungsrecht anwenden, sind folgende Vergütungsgruppen zugrunde zu legen:

- | | | |
|---|--------------|----|
| - Diplomingenieur(in) (TU/TH) | TVöD Bund EG | 14 |
| - Diplomingenieur(in) (FH) | TVöD Bund EG | 11 |
| - nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in) | TVöD Bund EG | 9 |
| - weitere(r) Mitarbeiter(in) | TVöD Bund EG | 3 |



Es sind die Personalkostenansätze für die nachgeordneten Bundesbehörden ohne die sonstigen Personalgemeinkosten anzuwenden, und zwar die maßgeblichen Sätze zum Zeitpunkt des Entstehens der Aufwendungen.

3.4

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

- Zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen, wie Fern- und Güterverkehrsanlagen, Zugänge zu Warenhäusern, Ladenbauten,
- Betriebserschwernisse beim Träger des Vorhabens oder dem Verkehrsträger, die durch das Fördervorhaben verursacht werden,
- Schaffung von Ersatzparkraum des Vorhabenträgers,
- Ablösung von Betriebs- und Erhaltungskosten nach § 15 Abs. 4 Eisenbahnkreuzungsgesetz,
- Finanzierungskosten,
- Ersatzmaßnahmen und bau- und betriebstechnische Nachrüstungen, soweit ein verkehrlicher Nutzen nicht gegeben ist,
- künstlerische Ausgestaltung.

3.5

Des Weiteren sind nicht zuwendungsfähig:

- Anteile Dritter,
- Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach §§ 127 ff Baugesetzbuch (BauGB) in der jeweiligen gültigen Fassung und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) in der jeweiligen gültigen Fassung für straßenbauliche Maßnahmen.

3.6

Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge einer Fördermaßnahme verlegt, verändert oder erneuert werden und sind die hierfür entstehenden Kosten zuwendungsfähig, so sind unter enteignungsrechtlichen Gesichtspunkten auch die dem Dritten entstehenden Aufwendungen für Ingenieurleistungen (z. B. für Planung, Bauleitung und Abrechnung) in angemessenem Umfang zuwendungsfähig. Dies gilt nicht, sofern es sich bei den Anlagen Dritter um Verkehrswege oder Verkehrsanlagen handelt.

Die Zuordnung von Ausgaben als zuwendungsfähig oder nicht zuwendungsfähig gilt unabhängig davon, ob diese von der Vorhabenträgerin/ vom Vorhabenträger, von der Zuwen-



dungsempfängerin/ dem Zuwendungsempfänger oder in dessen Auftrag von einer(m) Dritten/Auftragnehmer(in) erbracht werden.

4 Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Umleitungsstrecken

4.1 Herrichtung der Umleitungsstrecke

Die notwendigen Ausgaben für die Herrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden.

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 Kosten nicht zuwendungsfähig.

4.2 Ersatzverkehr

Ist es wirtschaftlicher, an Stelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr (Busse) einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung (Anmietung, gegebenenfalls Ankauf) der erforderlichen Fahrzeuge zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen durchgeführt werden kann.

Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ist der Restwert der erworbenen Fahrzeuge, den diese nach Beendigung des Ersatzverkehrs noch haben (Verkehrswert oder Verkaufserlös, falls dieser höher ist), abzusetzen. Der Restwert ist spätestens bei Vorlage des Verwendungsnachweises vom Zuwendungsempfänger zu belegen. Bis dahin sind die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Fahrzeugbeschaffung vorläufig aus dem Verhältnis einer linearen Abschreibung der Fahrzeuge zur veranschlagten Umleitungs-dauer festzusetzen.

4.3 Betriebserschwernisse

Kosten für Betriebserschwernisse, die dem Träger des Vorhabens selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig. Entschädigungen, die an einen Dritten für Betriebserschwernisse zu leisten sind, sind zuwendungsfähig.

4.4 Vorteilsausgleich

Werden nach Beendigung der Umleitung Stoffe zurückgewonnen (z. B. Signalanlagen), so ist der Wert von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.



Erwirbt der Bauträger durch die Herrichtung der Umleitungsstrecke einen erheblichen bleibenden materiellen Vorteil, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben angemessen zu berücksichtigen. Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst förderungsfähig ist.

5 Ortsfeste Informationssysteme

Unter ortsfeste Informationssysteme fallen auch dynamische Fahrgastanzeiger an Haltestellen (DFI). Zulässig sind alle Anzeigersysteme, die mindestens die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Anzeige von Echtzeitdaten (aus lokalen ITCS oder Istdaten-Server (IDS) der VRR AöR).
- DFI-Anzeiger sind auch bei Dunkelheit ablesbar. Hierzu sind DFI-Anzeiger, die nicht von sich aus leuchten, mit einer Hintergrundbeleuchtung auszustatten.
- Anzeigersysteme sind für den Fahrgast barrierefrei nutzbar. Hierzu gehört insbesondere das Zwei-Sinne-Prinzip.

DFI-Systeme sind förderfähig, wenn an der Haltestelle nicht weniger als 4 Abfahrten von konzessionierten Buslinien oder Linien des öffentlichen Schienennahverkehrs je Stunde in der Hauptverkehrszeit stattfinden.

Weisen Haltestellen weniger als 16 Abfahrten je Stunde in der Hauptverkehrszeit auf, sind die zuwendungsfähigen Kosten auf 10.000 € je Bussteig begrenzt.

Abweichend hiervon bestehen bei Straßen- und Stadtbahnhaltestellen, SPNV-Stationen und ZOB keine Höchstbeträge.

Bei der Ermittlung der Anzahl der Abfahrten werden alle Steige einer Haltestelle zusammengezählt.



6 ÖPNV-Verknüpfungspunkt

Ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit **mehreren Buslinien** wird unter Einhaltung folgender Bedingungen als solcher anerkannt und ist generell förderfähig:

- mindestens 3 anschlussgesicherte Buslinien oder die Umsteigemöglichkeit ist mit kurzen Wartezeiten durch hohe Tacktdichte gegeben.
- DFI-Anlagen sind installiert, über die alle Abfahrten des Verknüpfungspunktes mit Echtzeitdaten beauskunftet werden.

Ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt **mit Buslinien und dem schienengebundenen ÖPNV oder dem SPNV** wird unter Einhaltung folgender Bedingungen als solcher anerkannt und ist generell förderfähig:

- mindestens Verknüpfung von 2 Buslinien mit einer Linie des schienengebundenen ÖPNV (Straßen- oder Stadtbahn) oder SPNV.
- geringe fußläufige und barrierefreie Distanz zwischen dem Ausstiegspunkt der Bushaltestelle und dem Einstiegspunkt an der Straßenbahn-/ Stadtbahnhaltestelle bzw. dem Zugang zur unabhängig geführten Stadtbahnanlage oder SPNV-Anlage.
- Fahrpläne der Straßenbahn-/ Stadtbahnlinien und Buslinien müssen so aufeinander abgestimmt und wenn möglich anschlussgesichert sein oder eine hohe taktdichte aufweisen, so dass nur kurze Wartezeiten auftreten. Hierbei müssen geplante Anschlüsse auch für Personen mit Behinderungen erreichbar sein.
- DFI-Anlagen sind installiert, über die alle Abfahrten des Verknüpfungspunktes mit Echtzeitdaten beauskunftet werden. Bahnsteigkanten verfügen über eigene DFI-Anzeiger.

Die Abgrenzung eines Verknüpfungspunktes zu einem ZOB liegt in der zentralen Lage eines ZOB in der Stadt oder einem Stadtteilzentrum sowie zur Entfernung zum nächsten ZOB.

7 Mobilstationen

Soweit Einrichtungen für geteilte Mobilitätsformen (z. B. Car-Sharing oder Bike-Sharing), Taxistände oder Ladeeinrichtung von Elektrofahrzeugen bzw. Elektrofahrräder zusätzlich zu den unter Ziffern 7.1 bis 7.3 aufgeführten ÖPNV-Einrichtungen vorhanden sind, handelt es sich um eine Mobilstation.

Mobilstationen sind durch geeignete Beschilderung und mithilfe eines durchgängigen Corporate Designs als solche kenntlich zu machen und die einzelnen vorhandenen Angebote durch geeignete Beschilderung auszuweisen. Sobald eine VRR-Richtlinie mit Designvorgaben für Mobilstationen vorliegt, ist diese anzuwenden. Mobilstationen sollen eine erhöhte Aufenthaltsqualität aufweisen. Ein einheitliches Buchungs- und Zahlungssystem für alle angebotenen Mobilitätsformen ist anzustreben.



Die Einrichtungen der zuvor genannten Ausstattungen des Individualverkehrs selbst sind nicht aus Mitteln des ÖPNVG NRW zuwendungsfähig.

Mobilstationen werden wie folgt differenziert:

7.1 Mobilstation S

Eine Mobilstation S hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit mehreren Buslinien gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie oder Verknüpfungspunkt mit mindestens 3 schienengebundenen ÖPNV-Linien
- **und** eine P+R-Anlage **und/ oder** B+R-Anlage.

7.2 Mobilstation M

Eine Mobilstation M hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** schienengebundenen ÖPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **oder** Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** dem SPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **und** einer P+R-Anlage **und/ oder** B+R-Anlage.

7.3 Mobilstation L

Eine Mobilitätsstation L hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** schienengebundenen ÖPNV **und** dem SPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **und** eine P+R-Anlage **und** B+R-Anlage.

7.4 Mobilstationspauschale

Wird eine Mobilstation errichtet und werden hierbei Maßnahmen nach Ziffern 2.1.4 (Neu und Ausbau von ZOB), 2.1.5 (ÖPNV-Verknüpfungspunkt), 2.1.8 (P+R-Anlagen und K+R-Anlagen) oder 2.1.9 (B+R-Anlagen) der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR beantragt, werden die zuwendungsfähigen Kosten um eine Pauschale für durch die Mobilstation verursachte Mehraufwendungen erhöht (Mobilstationspauschale).

Die Pauschale kann für zusätzlich durch die Mobilstation verursachte Aufwendungen verwendet werden. Hierzu zählen insbesondere Aufwendungen für besondere Planungsleistungen, die Beschilderung, das Corporate Design, erhöhte Aufenthaltsqualität, einheitliches Buchungssystem und Zahlungssystem für alle angebotenen Mobilitätsformen. Die Verwendung der Mobilstationspauschale ist einzeln nachzuweisen.



8 Berücksichtigung eines Wertausgleichs bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

8.1 Grundsätze

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören grundsätzlich auch die Aufwendungen, die bei der Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens durch eine notwendige Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anderer Verkehrswege und -anlagen oder sonstiger Anlagen anfallen.

Tritt durch die Verlegung, Veränderung oder Erneuerung für derartige Anlagen eine Wertsteigerung oder -minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermins ein, ist bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ein Wertausgleich zu berücksichtigen.

Diese Regelungen über die Berücksichtigung eines Wertausgleichs sind nicht zugrunde zu legen, soweit besonderes Recht etwas anderes über den Wertausgleich bestimmt.

8.2 Ausnahmen

Ein Wertausgleich entfällt, soweit im notwendigen Umfang

- Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
- Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die selbst förderfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
- zusätzliche Anlagenteile nur infolge des Vorhabens erstellt werden müssen (z. B. bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern und Rohrmehrlängen).

Das Gleiche gilt, wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmen keinen Vor- oder Nachteil bringt. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn

- eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials nur verlegt wird oder
- nur ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlage nicht ausgespart werden kann.

Ein Wertausgleich ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn bei Anlagen Dritter Folgekostenpflicht besteht, und der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. Sofern der Dritte aufgrund eines bestehenden Vertrages nur einen Teil der Kosten für den Wertausgleich zu übernehmen hat, ist dieser Anteil bei der Festsetzung des Wertausgleichs anzurechnen. Entschädigungen im Zuge von Maßnahmen, die aufgrund von förderungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht.



8.3 Berechnung des Wertausgleichs

Als Wertausgleich sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben

- die nachvollziehbar geschätzte Kapitalwertdifferenz zwischen der alten und der neuen Anlage,
- der Wert der anfallenden Gegenstände,
- die Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung der Anlagen Dritter zu berücksichtigen.

8.4 Pauschalierung

Bei Ver- und Entsorgungsanlagen sind in der Regel als Wertausgleich 40 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anzusetzen. Hierin sind auch enthalten

- Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung,
- Wertminderungen.

Bei Telekommunikationslinien beträgt der Ausgleich pauschal 20 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung, soweit dem eine gesetzliche oder vertragliche Regelung nicht entgegensteht.

Für kathodisch geschützte Leitungen gilt ebenfalls ein Pauschalansatz in Höhe von 20 v. H.

Mindestanforderungen für die Förderung stationärer Fahrausweisautomaten (FAA)

vom 06.12.2018

Alle aufgeführten Anforderungen sind Mindestanforderungen und sind somit zuwendungsfähig. Die Erfüllung der Mindestanforderungen ist durch den Zuwendungsempfänger in geeigneter Form gegenüber dem Zuwendungsgeber nachzuweisen. Die VRR-Vertriebsrichtlinie in der aktuellen Fassung ist anzuwenden.

1 Allgemeine Anforderungen

- a) An allen FAA sind alle Fahrausweise der anzuwendenden VRR-Tarife, in Übergangstarifgebieten auch die Tarife benachbarter Verbünde sowie alle Fahrausweise des NRW-Tarifs anzubieten, mit Ausnahme von Tickets im Abonnement, Semestertickets und Schülertickets, dabei jeweils zum Normal- und Ermäßigungstarif.
- b) Die FAA müssen mindestens ein deutlich sichtbares VRR-Logo tragen.
- c) Für die Meldung von Störungen durch Kunden sind gut sichtbar auf dem Automatengehäuse die Gerätenummer, Informationen über Ansprechpartner und Kontaktdaten (mindestens Telefonnummer und E-Mail-Adresse) unter denen Störungen unter Angabe der Gerätenummer gemeldet werden können anzubringen.

2 Technische Anforderungen

- a) Die FAA sind 24 Stunden am Tag für den Kunden nutzbar (Betriebszeit). Befinden sich die FAA innerhalb personenbedienter Verkaufsstellen oder ähnlicher Einrichtungen (z. B. Kundenzentren der VU oder unterirdische Stadtbahnanlagen), richtet sich die Verfügbarkeit nach den jeweiligen Öffnungszeiten.
- b) Die Bedienung des FAA durch die Fahrgäste erfolgt über einen Farb-Touchscreen mit mindestens 15 Zoll Bilddiagonale. Die Bedienung des Touchscreens ist grundsätzlich auch mit üblichen Fingerhandschuhen möglich. Das Touch-Panel hat eine Reaktionszeit von 10 ms oder geringer. Das Display passt sich automatisch den Lichtverhältnissen des Standorts an, um stets eine optimale Les- und Bedienbarkeit des Displays sicherzustellen. Der Touchscreen der FAA muss so beschaffen sein, dass die dargestellten Informationen auch bei direkter Sonneneinstrahlung lesbar sind.
- c) Es ist sicherzustellen, dass die FAA stets den für den jeweiligen Geltungszeitraum des Fahrausweises gültigen Tarif anwenden. Tarifaktualisierungen sind entsprechend frühzeitig durchzuführen.
- d) Störungen werden automatisch vom FAA erkannt und die Entstörung automatisch ausgelöst. Hierzu sind auch im Vorfeld drohende Betriebseinschränkungen durch fehlendes Fahrscheinpapier, Wechselgeld oder zu volle Münz- und Banknotenspeicher rechtzeitig als Störungen zu erkennen, so dass eine Entstörung vor einer Betriebseinschränkung sichergestellt wird.



- e) Die FAA sind zu 95 % der Betriebszeit verfügbar. Der FAA ist verfügbar, wenn Fahrausweise ohne Einschränkung erworben werden können. Entsprechende stundengenaue Nachweise sind auf Anforderung des Zuwendungsgebers für die letzten 12 Kalendermonate rückwirkend vorzulegen.
 - f) Die FAA verfügen mindestens über die Option ein 2D-Barcode-Lesegerät nachträglich aufzurüsten, mit dem Kunden insbesondere EBE-Einzahlung tätigen können und durch das Einscannen des Barcodes auf dem ausgestellten PapierfahrscHEINEN den Verkaufsvorgang am FAA abkürzen können.
 - g) Die FAA verfügen über ein Kartenlesegerät zur kontaktlosen Verarbeitung gemäß ISO 14443-Standard von eTickets mindestens nach VDV-KA-Standard. Die FAA können die auf im VRR-Gebiet ausgegebenen eTickets hinterlegten Informationen der Fahrgäste anzeigen, mindestens Name, Geburtsdatum, Gültigkeit, Berechtigungen und Applikation, Tarifestufe im Klartext sowie ggf. als Nummer, Sperrdaten, gültige und ungültige Berechtigungen (jeweils soweit vorhanden).
 - h) Für das bargeldlose Bezahlen verfügen die FAA über ein durch die Acquirer zertifiziertes Zahlungsverkehrsterminal zur Autorisierung mittels Chipkontakt und PIN mit Anti-Skimming-Funktion sowie über ein NFC-Lesegerät für den kontaktlosen Zahlungsverkehr. Das Zahlungsverkehrsterminal ist in den FAA zu integrieren. Das PIN-Pad ist in unmittelbarer Nähe zum Kartenlesegerät anzuordnen und so anzuordnen, dass die PIN-Eingabe unbeobachtet durch Dritte durchgeführt werden kann.
 - i) Neben dem Verkauf von Fahrausweisen können die FAA auf Kundenanforderung Fahrplanauskunft mit Echtzeitdaten anzeigen, die über das EFA-System des VRR bereitgestellt werden.
 - j) Über den Farb-Touchscreen gemäß lit. b) sind die nächsten Abfahrten (Echtzeitdaten) der Haltestelle, an der der FAA steht, den Kunden anzuzeigen (dynamischer Abfahrtsmonitor). Auf die Anzeige der Echtzeitdaten ist der Fahrgast über geeignete Hinweise aufmerksam zu machen. Wird in der unmittelbaren Umgebung und mit eindeutigem räumlichem Bezug eine separate dynamische Fahrgastinformation mit Anzeige der nächsten Abfahrten in Echtzeit betrieben, kann auf diese Funktion der FAA verzichtet werden.
- Alternativ kann für die Anzeige der nächsten Abfahrten auch ein zweites, autarkes, hochauflösendes Farb-Display mit mindestens 15 Zoll Bilddiagonale im oberen Teil des FAA-Gehäuses, das nicht für den Verkaufsvorgang genutzt wird, oder alternativ im Dach-/ Beleuchtungsaufsatz eine vergleichbare Anzeige eingesetzt werden. Im Falle eines zweiten Displays ist dies so anzuordnen, dass es auch dann möglichst gut lesbar ist, wenn ein Kunde den primären Touchscreen des FAA (vgl. lit. b)) benutzt. Die Anzeige auf dem zweiten Farb-Display erlischt während eines bargeldlosen Bezahlvorganges.
- k) Freistehende FAA sind mit einem Beleuchtungsaufsatz auszustatten, der an der Vorderseite über die Front des FAA-Korpus hinausreicht und diesen beleuchtet. Der Auf-



satz ist so auszuführen, dass die Informations- und Bedienelemente ganzflächig und blendfrei ausgeleuchtet werden. Es ist ein Dämpfungsschalter vorzusehen, der in Abhängigkeit von den umgebenden Lichtverhältnissen die Beleuchtungsintensität automatisch reguliert. Als Leuchtmittel sind LED zu verwenden.

- l) Die FAA sind mit einem grafikfähigen Hochgeschwindigkeits-Thermodrucker auszustatten, der für die Verarbeitung der in den VRR-Richtlinien vorgegebenen Papierqualität geeignet ist. Nach Abschluss des Bezahlvorgangs durch den Fahrgast ist der Fahrschein innerhalb von 2 Sekunden auszudrucken. Weitere Ausdrücke, insbesondere Belege für bargeldlose Zahlungsmittel, sind ebenfalls innerhalb von 2 Sekunden auszudrucken.
- m) Die FAA erfüllen mindestens die Widerstandsklasse RC4 gemäß DIN EN 1627 und sind mit einer Alarmanlage auszustatten, die visuell und akustisch einen Aufbruchversuch signalisiert. Zudem können die FAA mit folgenden Vorkehrungen ausgestattet werden, die einen Aufbruch erschweren, den Aufbruch sinnlos machen oder die Nachverfolgung des Diebes ermöglichen:
 - i. Die FAA können mit einem Geldeinfärbesystem ausgestattet werden, das im Moment des Aufbruchs den gesamten Banknotenbestand einfärbt und somit unbrauchbar macht.
 - ii. Die FAA können mit einem Bewegungssensor ausgestattet werden, der unnatürlich starke Stöße registriert und automatisch an die Leitstelle des VU meldet, sofern sich der FAA nicht im Wartungsmodus befindet.
 - iii. Befinden sich die FAA nicht in unterirdischen Haltestellenbereichen, können sie mit einem GPS-Sender mit autarker, mobiler Energieversorgung ausgestattet werden, die den Sender mindestens 168 Stunden mit Energie versorgen kann. Eine Veränderung des Standorts wird automatisch an Leitstelle des VU gemeldet, sofern sich der FAA nicht im Wartungsmodus befindet.
- n) Im Falle von Stromausfall muss der angefangene Verkaufsvorgang beendet werden und ggf. das bereits vom Kunden eingezahlte Geld zurückgegeben werden. Bei Unbarzahlungen muss die Fahrkartenausgabe sichergestellt sein, falls eine Belastungsbuchung erfolgt ist. Die eingesetzte Bankkarte muss ausgeworfen werden. Bei Stromwiederkehr muss der FAA wieder in Verkaufsbereitschaft gehen.

3 Anforderungen an die Bedienung

- a) Alle geförderten FAA verfügen über dieselbe Bedienoberfläche des Zuwendungsempfängers.
- b) Die FAA sehen eine ergonomische, d. h. möglichst selbsterklärende und für den Kunden leicht zu bedienende Benutzerführung vor. Die Bedienoberfläche ist so zu programmieren, dass jederzeit auf aktuelle Gegebenheiten hingewiesen werden kann.



- Bei Nutzerprozessen im Zusammenhang mit elektronischen Tickets ist die VDV-KA Spezifikation Kundenschnittstelle (VDV KA Spec Kusch) zu beachten.
- c) Auf Schnelligkeit in der Bedienung, das heißt Auswahl mittels möglichst weniger notwendiger Bedienschritte, ist besonderer Wert zu legen. Mindestens 95 % der angebotenen Fahrscheine müssen mit maximal drei Bedienschritten erworben werden können.
 - d) Jeder Automat muss mit der jeweiligen Standortinformation hinterlegt sein, die zur Ableitung der entsprechenden Tarifzone bzw. Preisstufe und für den Aufdruck auf die Fahrausweise verwendet wird. Die standortspezifische Priorisierung der meistgenutzten Ziele hat dynamisch zu erfolgen. Des Weiteren ist eine manuelle Abänderung des Starttarifgebietes am Automaten durch den Fahrgast zu ermöglichen.
 - e) Die Automaten müssen in der Lage sein, bei der Eingabe der gewünschten Fahrtrelation die infrage kommenden Tarife automatisch zu erkennen und ggf. auf die entsprechende Maske zu wechseln. Eine Vorauswahl des Tarifs durch den Kunden zu Beginn des Verkaufsvorgangs darf nicht erforderlich sein. Notwendige Entscheidungen, die nicht automatisch vom Automaten getroffen werden können (Wegeanzahl, Tarifalternativen, Gültigkeitszeiträume etc.) sind dem Fahrgast im Dialog anzubieten. Bei gleichen Fahrtwegen ist automatisch der günstigste Preis anzubieten.
 - f) Es ist der Kauf von mehreren Fahrausweisen mit einem Bezahlvorgang zu ermöglichen. Dazu ist eine Warenkorbfunktion vorzusehen.
 - g) Zum Abbruch des Verkaufsvorganges verfügen die FAA über eine Abbruchtaste.
 - h) Die FAA müssen in der Lage sein, entwertete und nicht entwertete Fahrscheine auszugeben. Die Entwertung erfolgt entsprechend der jeweils gültigen VRR-Vertriebsrichtlinie.
 - i) Die FAA ermöglichen einen Vorverkauf von Fahrausweisen für einen Zeitraum von mindestens 31 Tagen.
 - j) Die Benutzeroberfläche der FAA muss als Sprachen mindestens deutsch (voreingestellt), englisch, französisch, türkisch, niederländisch, polnisch, spanisch und arabisch zur Auswahl anbieten.
 - k) Außerhalb des Monitors müssen die Automaten über eine lichtgesteuerte Benutzerführung zu den jeweiligen Ein- und Ausgabeelementen verfügen.
 - l) Die FAA müssen in der Lage sein, die aktuelle Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der relevanten Tarife anzuzeigen.
 - m) Erfolgt der Ausdruck mehrerer Fahrausweise oder Belege, ist dies dem Kunden anzuzeigen (z. B. „Ausdruck von Beleg x von y Belegen“). Separate Druckwerke und Papierrollen für den Ausdruck von Fahrplanauskünften sind nicht zuwendungsfähig.



- n) Die FAA müssen durch eine entsprechende Anordnung der Bedienelemente auch von Rollstuhlfahrern und kleinen Personen genutzt werden können.

4 Anforderungen an die Bezahlungsmöglichkeiten

4.1 Allgemeine Anforderungen

- a) Die Kombination der baren Zahlungsmittel (Münzen und Banknoten) für einen Kaufvorgang muss möglich sein. Die Kombination von baren und unbaren Zahlungsmitteln für einen Kaufvorgang ist ausgeschlossen.

4.2 Münzverarbeitung

- a) Alle FAA gewährleisten die uneingeschränkte Annahme, Verarbeitung und Rückgabe von Münzen mit den Werten 5, 10, 20, 50 Eurocent, 1,- Euro und 2,- Euro aller Staaten der Eurozone inkl. Sonderprägungen.
- b) Mindestens 99 % der vorgegebenen Münzen gemäß lit. a) müssen sicher angenommen werden.

4.3 Banknotenverarbeitung

- a) Alle FAA gewährleisten die uneingeschränkte Annahme, Verarbeitung und Rückgabe von Banknoten mit den Werten 5,- Euro, 10,- Euro, 20,- Euro, und 50,- Euro aller Staaten der Eurozone. Für diese Zwecke ist ein Banknotenrecycler vorzusehen. Die Annahme, Verarbeitung und Rückgabe von 100,- Euro Banknoten ist nicht zuwendungsfähig.
- b) Zur Verhinderung von Geldwäsche ist eine Notenzwischenkasse vorzusehen, so dass bei Abbruch des Bezahlvorgangs genau die eingegebenen Banknoten auch wieder ausgegeben werden können.
- c) Mindestens 99,5 % der vorgegebenen Banknoten gemäß lit. a) müssen sicher angenommen werden.
- d) Der Einzug und die Prüfung aller Banknoten muss in allen vier Längsrichtungen der Noten erfolgen können, ohne dass der Kunde die jeweilige Banknote beim Einzug besonders ausrichten muss.
- e) Banknoten, die als echt erkannt wurden und nach Abbruch des Zahlungsvorgangs nicht innerhalb eines frei definierbaren Time Out entnommen werden, müssen eingezogen und der Banknotenendkasse zugeführt werden. Gegenstände, die nicht als zugelassene Banknote erkannt und deshalb abgewiesen wurden und nicht innerhalb eines frei definierbaren Time Out entnommen werden, sind vollständig auszuwerfen. Ist dies nicht möglich, sind diese einzuziehen und dies zu protokollieren.
- f) Erfolgt eine Zahlung mit Banknoten, kann die Annahme auf eine angemessene Stückelung in Abhängigkeit von dem zu entrichtenden Fahrpreis begrenzt werden. Hierbei ist die Banknote mit dem zum entrichtenden Fahrpreis nächstgrößeren Wert im-



mer zu akzeptieren. Banknoten mit einem Wert bis 20,- Euro sind in jedem Fall zu akzeptieren.

4.4 Bargeldlose Bezahlungsmöglichkeiten

a) Der bargeldlose Verkauf mittels Debitkarte und Kreditkarte (mindestens Mastercard und VISA) muss an allen FAA möglich sein.

i. Die Autorisierung der Bezahlung durch den Kunden ist mittels Chipkontakt und PIN-Eingabe, kontaktlosem Bezahlen per NFC-fähigen Bankkarten und Smartphones sowie per On-Device Cardholder Verification sicherzustellen.

ii. Es ist mindestens die Standards von EMV (Europay International, MasterCard und VISA) und girogo anzuwenden und auf dem jeweils aktuellen Stand zu halten.

b) Die Zahlungstransaktion muss erst nach erfolgter Ticketausgabe abgeschlossen werden. Wenn das Ticket nicht gedruckt wurde, dann ist die Zahlungstransaktion ohne Belastung des eingesetzten elektronischen Zahlungsmittels abzubuchen.

c) Beim Ausdruck der Zahlungsbelege ist die Kontoverbindung aus Sicherheitsgründen unkenntlich zu machen.

Technische und Vertragliche Bedingungen für den Anschluss von Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen an DeinRadschloss

vom 06.12.2018

1 Grundsätzliches

Werden Fahrradboxen bzw. Sammelabstellanlagen an das von der VRR AöR zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem (DeinRadschloss) im Rahmen einer Förderung nach der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR angeschlossen, sind die folgenden technischen und vertraglichen Bedingungen während der Zweckbindung einzuhalten. Die entsprechenden Regelungen werden zum Bestandteil eines Förderbescheids.

2 Installation eines neuen Standorts

Ein neuer Standort muss an das aktuelle Hintergrund- und Endkundensystem (aktuell Firma Kienzler) angeschlossen werden. Über die offene Schnittstelle (siehe Ziffer 9) können auch Anlagen von Drittanbietern angeschlossen und integriert werden. Der Antragsteller muss einen kostenpflichtigen Lizenz- und Betriebsvertrag für das aktuelle Hintergrund- und Endkundensystem abschließen. Hierbei sollte ein jährliches Kündigungsrecht durch den Antragsteller ab dem Jahr 2024 vereinbart werden.

Für diese entsprechende Lizenz kann für den ersten Standort eine pauschalierte Förderung in Anspruch genommen werden.

3 Zugangsmedien zu den Anlagen eines neuen Standorts

Alle Anlagen müssen den Zugang mit einer RFID-Chipkarte (Chipkarte der Verkehrsunternehmen), Systemchipkarte und alternativ den Zugang über einen PIN-Code (Smartphone) ermöglichen.

4 Mietdauer eines neuen Standorts

Bei DeinRadschloss werden vier verschiedene Mietdauern vorgesehen, die als Langzeit- bzw. Kurzzeitmiete definiert werden:

Langzeitmiete

- Jahresmiete
- Monatsmiete

Kurzzeitmiete

- Wochenmiete
- Tagesmiete

Mindestens 30 Prozent der Stellplätze sind ausschließlich für die Kurzzeitmiete vorzusehen. Dieser Wert bildet den Durchschnitt über alle Stellplätze innerhalb einer Kommune. Je Standort müssen jedoch mindestens 2 Stellplätze Kurzzeitmieten vorbehalten sein.

Bei der Festlegung der jeweils zulässigen Mietdauer sollte bedacht werden, dass Stellplätze, die zur Kurzzeitmiete zur Verfügung gestellt werden, leicht in Stellplätze zur Langzeitmiete umgewandelt werden können. Andersherum lässt sich dies aufgrund etwaiger langfristiger Vermietungen nur schwierig umsetzen.

5 Design eines neuen Standorts

Die Boxen sind so zu bekleben bzw. die Sammelabstellanlagen sind so zu lackieren, dass ein Wiedererkennungswert geschaffen wird. Das DeinRadschloss-Logo ist zwingend anzuwenden. Für die Gestaltung erhalten Sie beim VRR offene Daten und Beispielansichten, die Sie für Ihre Zwecke nutzen dürfen. Hierbei ist zu beachten, dass die Maße der Boxen/Anlagen je nach Hersteller voneinander abweichen können. Die Rechte an der Marke DeinRadschloss liegen bei der VRR AöR.

6 Tarif eines neuen Standorts

Es sind die aktuell gültigen, einheitlichen Tarife anzuwenden. Eine Übersicht finden Sie hier: <https://www.dein-radschloss.de/preise/>

7 Anwendung der AGB für einen neuen Standort

Es sind die aktuell gültigen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB), die auf der DeinRadschloss-Seite zur Anwendung kommen, anzuwenden. Die aktuelle Version finden Sie hier:

https://www.dein-radschloss.de/fileadmin/files/Dokumente/AGB_VRR_RadSchloss-Portal_2018_06_19.pdf

8 Online-Anbindung eines neuen Standorts

Alle Anlagen sind online an das Hintergrundsystem anzubinden, sodass ein ständiger Datenaustausch stattfinden kann.

9 Schnittstelle

In jedem Fall muss die Anbindung der lokalen Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen über die im Anhang beigefügte offene Schnittstelle „API Dokumentation bikeandridebox.de Anlagenanbindung“ erfolgen.