



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 **10.12.2020**

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 U-Bahnen, 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/ ITCS

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).

Gefördert werden auch ITCS-Maßnahmen (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.

Weitere Fördervoraussetzungen sind in Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR geregelt.

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 Zentralen Omnibusbahnhöfen (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 ZOB mit Echtzeitdaten beauskunftet werden. Die Anforderungen an die dynamische Fahrgastinformation gemäß Ziffer 5 der Anlage 2 – Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR gelten entsprechend.

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-Verknüpfungspunkten

Der Neu- und Ausbau von Verknüpfungspunkten zur Verknüpfung **mehrerer Buslinien** oder zur Verknüpfung **von Buslinien mit dem schienengebundenen ÖPNV oder dem SPNV** sind nach den 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 **einer geförderten Haltestelle** umfasst einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit, eine Beschilderung und Fahrplan sowie einen Papierkorb. **Zudem ist die jeweils gültige Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR einzuhalten.**

Sollten die Fahrgastunterstände bzw. Wetterschutzhäuser an Bushaltestellen jedoch ohne den parallelen Ausbau der Bussteigkante 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 Bussteigkante (einschließlich Blindenleitsystem) zu einem späteren Zeitpunkt erfolgt oder die Barrierefreiheit bereits schon vorhanden ist.

Ist als Folge des barrierefreien Ausbaus einer Bushaltestelle eine nachträgliche Verstärkung der bestehenden Fahrbahn unmittelbar vor der Haltestelle erforderlich und die Fahrbahn in kommunaler Baulastträgerschaft, so können diese ÖPNV-verursachten Mehrkosten der verstärkten Fahrbahn gegenüber einer nicht verstärkten Fahrbahn gefördert werden. Die Erforderlichkeit der Fahrbahnverstärkung ist nachzuweisen.

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 dem elektronischen Ticketsystemen des Zweckverbands VRR FaIn EB („VRR CiBo-System“) 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 ÖPNV-Fahrgästen.

Beim Neu- und Ausbau von P+R-Anlagen sind diese mit Erfassungssystemen zur Feststellung der Belegung auszustatten. Die Nachrüstung von vorhandenen P+R-Anlagen mit diesen Erfassungssystemen ist ebenfalls förderfähig. Bei Erweiterungen bestehender P+R-Anlage um weitere Stellplätze ist 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 einschließlich dynamischer Parkleitsysteme zur Beauskunftung der Echtzeitauslastung und bei Bedarf der ÖPNV-Abfahrtszeiten im Zulauf zur P+R-Anlage mit bis zu 3 dynamischen Anzeigetafeln je P+R-Anlage.

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 (Sammelabstellanlagen) 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.

Überschreitet die Kapazität der bereits vorhandenen zuzüglich der neuen Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen an einem 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 lokalen Fahrradboxen und Sammelabstellanlagen können bei der VRR AöR, Augustastraße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.

2.1.11 **Mobilstationen**

Mobilstationen sind ÖPNV-Haltestellen zum erleichterten Umstieg vom Individualverkehr (IV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Sie sind generell nach den 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 Baulastträger 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 über einen Behindertenbeirat, 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 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 und 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.

7 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 zuständigen Landesinnenministerium herausgegebenen Übersicht „Haushaltsstatus der NRW-Kommunen“.

8 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

8.1

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

8.2

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 (Zählmonate und Zähltag gemäß EVE) 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. Vermietete B+R-Stellplätze werden als belegt gewertet. 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.

8.3 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.

9 Verfahren

9.1 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.

9.2 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.

9.3 Einplanungsmittelung

Nach Beschluss des ÖPNV-Förderkataloges unterrichtet der Zuwendungsgeber die Antragsteller über die Aufnahme in den Förderkatalog (Einplanungsmittelung) unter Angabe der geplanten jährlichen Finanzierungsraten. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass durch die Einplanungsmittelung 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.

9.4 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 Einplanungsmittlung vorliegt.

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

9.5 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.

9.5.1

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

9.5.2

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

Die Zweckbindung beginnt mit der Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises.

9.5.3

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.

9.5.4

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.

9.6 **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.

9.7 **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.

10 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.

11 Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 10.12.2008 in Kraft.

12 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 10.12.2020



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	<p>90% bei Verkehrswegen auf besonderem oder eigenem Bahnkörper</p> <p>75% bei Verkehrswegen auf nicht straßenbündigem Bahnkörper (mind. 3 cm Höhe)</p> <p>60% bei Verkehrswegen auf straßenbündigem Bahnkörper</p>	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre
Beschleunigungsmaßnahmen und/ oder Anschlusssicherung/ ITCS	Nr. 2.1.2	<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahmen mit straßenseitigen und ITCS-Komponenten 65 % - reine ITCS-Maßnahmen 90 % 	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	10 - 20 Jahre
Ortsfeste Informationssysteme	Nr. 2.1.3	<p>90 % jedoch bei Haltestellen mit weniger als 16 Abfahrten je Stunde in der Hauptverkehrszeit an allen Bussteigen der Haltestelle zusammen maximal: 12 T€ je Bussteig</p> <p>zuwendungsfähiger Kosten.</p>	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	<p>10 Jahre auf elektronische Hardware</p> <p>5 Jahr auf Software</p>
Neu- und Ausbau von ZOB	Nr. 2.1.4	<p>90 % jedoch maximal: 255 T€ je Gelenkbus, (inkl. DFI) 195 T€ je Einfachbus, (inkl. DFI) 86 T€ je Warteplatz, 12 T€ je Warteplatz Bürgerbus</p> <p>zzgl. 115 T€ für WC-Anlage</p> <p>zuwendungsfähiger Kosten.</p>	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	<p>20 Jahre</p> <p>10 Jahre auf elektronische Hardware</p> <p>5 Jahr auf Software</p>
ÖPNV-Verknüpfungspunkt	Nr. 2.1.5	<p>90 % bei Bussteigkanten maximal: 140 T€ je Bussteigkante (inkl. DFI)</p> <p>zzgl. 115 T€ für WC-Anlage</p> <p>der zuwendungsfähigen Kosten.</p>	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	<p>20 Jahre</p> <p>10 Jahre auf elektronische Hardware</p> <p>5 Jahr auf Software</p>
Haltestelleneinrichtungen des ÖSPNV (Bus- und Straßen-/ Stadtbahnhaltestellen)	Nr. 2.1.6	<p>90 % bei Bushaltestellen als Gesamtmaßnahme maximal: 35 T€ je Bussteigkante</p> <p>ansonsten jedoch maximal: 10 T€ je Haltestelleneinrichtung (Versetzung einer Warthalle ist auf max. 5 T€ begrenzt) 25 T€ je erf. Tiefbauarbeiten / Bussteigkante</p> <p><u>zzgl. maximal je Bussteigkante: 20 T€ für Mehrkosten einer erf. Fahrbahnverstärkung</u></p> <p>der zuwendungsfähigen Kosten.</p>	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	<p>10 Jahre auf elektronische Hardware</p> <p>5 Jahr auf Software</p>

Anlage 1

Fördersätze i. d. F. vom 10.12.2020



Förderfähige Vorhaben	Grundlage	Fördersatz	Finanzierungsart	Bagatellgrenze	Zweckbindung
Stationäre Fahrausweisautomaten	Nr. 2.1.8	40 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Soft- ware
P+R- und K+R-Anlagen	Nr. 2.1.9	90 % jedoch maximal: 7,50 T€ je PKW-Stellplatz (ebenerdig) 12,00 T€ je PKW-Stellplatz (Parkbauten) 3,50 T€ je Kradplatz (inkl. Überdachung) 8,50 T€ je Behindertenparkplatz (ebenerdig) 16,00 T€ je Behindertenparkplatz (Parkbauten) 7,00 T€ je Kurzzeitparkplatz (K+R-Stellplatz) zzgl. 0,30 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 Aus- bau 5.000 Euro zwf. Ausgaben bei Nachrüstung von Erfassungs- systemen	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Soft- ware
B+R-Anlagen	Nr. 2.1.10	90 % jedoch maximal: 1,20 T€ je Bike-Platz (inkl. Überdachung) 1,80 T€ je Fahrradbox 1,50 T€ je Bike-Platz in Sammelabstellanlage 0,80 T€ je Nachrüststellplatz zur Anbindung bestehender Stellplätze an DeinRad- schloss zzgl. 0,80 T€ je Stellplatz für elektronische Schließ- systeme mit Anbindung an DeinRad- schloss zuwendungsfähiger Kosten.	Anteilfinanzierung	25.000 Euro zwf. Ausgaben 5.000 Euro zwf. Ausgaben bei Nachrüstung von Erfassungs- systemen	20 Jahre 10 Jahre auf elektronische Hardware 5 Jahr auf Soft- ware
Mobilstationen	Nr. 2.1.11	90 % jedoch die gleichen maximalen Förderhöchstgrenzen wie unter den Nr. 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.9 und Nr. 2.1.10 der zuwendungsfähigen Kosten. zzgl. der Mobilstationspauschale in Höhe von: 10 T€ Sockelbetrag zzgl. 5 % der beantragten Baukosten (max. 40.000 €)	Anteilfinanzierung	entsprechend Nr. 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.9 und 2.1.10	entsprechend Nr. 2.1.3, 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.9 und 2.1.10
Neu- u. Ausbau der Infra- struktur für den SPNV	Nr. 2.1.12	90 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre
SPNV-Betriebswerkstätten	Nr. 2.1.13	55 % von maximal: 1,00 T€ zuwendungsfähigen Kosten je Sitzplatz der im Wettbewerb ausgeschrieben SPNV-Fahrzeuge 55% für notwendigen Grunderwerb	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	25 Jahre
Modernisierung und Erneue- rung der ÖPNV-Infra- struktur	Nr. 2.1.14	40 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	20 Jahre

Anlage 1

Fördersätze i. d. F. vom 10.12.2020



Förderfähige Vorhaben	Grundlage	Fördersatz	Finanzierungsart	Bagatellgrenze	Zweckbindung
Digitalfunk	Nr. 2.1.15	60 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	15 Jahre
Kreuzungsmaßnahmen nach Eisenbahnkreuzungs- gesetz/ WaStrG	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 Ver- kehrsverhältnisse	Nr. 2.1.18	90 %	Anteilfinanzierung	50.000 Euro zwf. Ausgaben	5 – 20 Jahre
Sonstige Investitionsmaß- nahmen (vom Verwal- tungsrat der VRR AöR be- schlossen)	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. 1.500 Euro/m ² 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