

**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 02.04.2025

## **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 Investitionsvorhaben 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 ÖSPV**

Der Neu- und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Stadt-, Hoch- und U-Bahnen, Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigene Eisenbahnen ist zuwendungsfähig, soweit diese 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 **Beschleunigungsvorhaben und/ oder Anschlusssicherung/ ITCS**

Bauliche Vorhaben zur Beschleunigung und/ oder Anschlusssicherung im ÖPNV sind zuwendungsfähig (hierbei ist die Förderung von Bussonderspuren möglich, soweit sie nur einen unmaßgeblichen Teil des zuwendungsfähigen Gesamtvorhabens ausmachen).

Gefördert werden auch ITCS-Vorhaben (Intermodal Transport Control System, früher rechnergestützte Beschleunigungs- und Betriebsleitsysteme RBBL) und technische Vorhaben 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 sind zuwendungsfähig.

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 zuwendungsfähig.

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 zuwendungsfähig, 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-Verknüpfungspunkte**

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 zuwendungsfähig.

WC-Anlagen sind zuwendungsfähig, 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 ÖSPV

Haltestellen des öffentlichen, straßengebundenen Personennahverkehrs (ÖSPV) in Form von Bushaltestellen sowie Straßenbahn- und Stadtbahnhaltestellen sind zuwendungsfähig. Zuwendungsfähig ist dabei 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 (ausgenommen Anlagen gemäß Ziffer 2.1.3) dienen, sind zuwendungsfähig.

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

#### 2.1.7 Elektronisches Ticketing

Elektronische Ticketsysteme sind in den folgenden zwei Ausprägungen zuwendungsfähig:

1. Systeme zur automatischen Fahrpreisberechnung: Zuwendungsfähig 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 und mit dem elektronischen Ticketsystemen des Zweckverbands VRR Fain EB („VRR CiBo-System“) ohne Brüche bei den Systemübergängen für den Endnutzer vernetzt werden. Als Nutzermedien kommen Chipkarten, Smartphones oder ID-basierte Verfahren zum Einsatz. Zuwendungsfähig ist die benötigte Haltestellen-, Fahrzeug- und Hintergrundinfrastruktur samt Software. Die durchgehende Kontrollierbarkeit der elektronischen Tickets muss im gesamten Verbundraum sichergestellt sein.

2. Papierlose Fahrtberechtigungen in der Form ID-basiertes-Ticketing: Zudem sind elektronische Ticketsysteme im ÖPNV in der Form ID-basiertes Ticketing zuwendungsfähig, wenn

- mindestens die Variante EMV Open Loop Ticketing realisiert wird,
- alle VRR-Verkehrsunternehmen diejenigen Tarifprodukte des VRR - beschrieben in den Tarif- und Vertriebsbestimmungen des VRR - prüfen können, welche als solche elektronischen Fahrtberechtigungen ausgegeben wurden und
- das beschaffte oder genutzte tokenbasierte Hintergrundsystem Interoperabilität mit allen weiteren, von anderen VRR-Verkehrsunternehmen beschafften oder genutzten tokenbasierten Hintergrundsystemen zum Vertrieb papierloser Fahrtberechtigungen in der Form eines ID-basierten Tickets ermöglicht.

Zuwendungsfähig ist die benötigte Fahrzeug- und Hintergrundinfrastruktur einschließlich Software. Die durchgehende Kontrollierbarkeit der elektronischen Tickets muss im gesamten Verbundraum sichergestellt sein.

### 2.1.8 **Kapazitätserhöhungen des oberleitungsgebundenen kommunalen ÖSPV**

Zuwendungsfähig sind Vorhaben zur Erhöhung der Kapazität bestehender oberleitungsgebundener kommunaler ÖPNV-Strecken.

Unter Berücksichtigung der Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR sind Abstellanlagen im Netz, der Ausbau des Lichtraumprofils zum Einsatz breiterer Fahrzeuge, die Verlängerung von Bahnsteigen und Anpassung streckenbezogener Infrastruktur zum Einsatz längerer Fahrzeuge sowie weitere haltstellen- und streckenbezogene Vorhaben zur Verdichtung von Taktzeiten zuwendungsfähig.

### 2.1.9 **Park-and-Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) und Kiss-and-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 ist zuwendungsfähig.

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

### 2.1.10 **Bike-and-Ride-Anlagen (B+R-Anlagen)**

Überdachte B+R-Anlagen, zugangsgesicherte und überdachte Fahrradsammeleinrichtungen (Sammelabstellanlagen) sowie Fahrradboxen mit mechanischen oder elektronischen Schließsystemen sind zuwendungsfähig. 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 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 zur 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 und Startpunkte der vernetzten Mobilität. Sie sind sichtbare Verknüpfungspunkte mehrerer Verkehrsangebote und dienen zur Stärkung von intermodalem Mobilitätsverhalten. Sie sind nach den in Anlage 2 – Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR genannten Maßgaben zuwendungsfähig.

### **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 zuwendungsfähig. 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 nicht zuwendungsfähig und entsprechend anteilig herauszurechnen.

### **2.1.13 SPNV-Betriebswerkstätten**

Der Bau neuer oder die Erweiterung bestehender SPNV-Betriebswerkstätten nach Maßgabe der Anlage 14 – Richtlinie zur Förderung von SPNV-Betriebswerkstätten zu dieser Richtlinie, soweit der Verwaltungsrat der VRR AöR der Förderung des jeweiligen Vorhabens zustimmt, ist zuwendungsfähig.

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

Die Modernisierung und die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Vorhaben zu einer Funktionsverbesserung für den ÖPNV führen, sind zuwendungsfähig.

Zu einer Funktionsverbesserung führen insbesondere alle Investitionsvorhaben in die Infrastruktur, die nicht mehr der Zweckbindung aus einer vorangegangenen Förderung unterliegen, wenn die Investitionsvorhaben 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 Erneuerungsvorhaben ist auf 20 Mio. Euro je Kalenderjahr begrenzt.

### **2.1.15 Digitalfunk**

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

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

Kreuzungsmaßnahmenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) für nicht bundeseigene Schienenwege sind zuwendungsfähig, 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 Vorhaben zur Erhöhung der Sicherheit**

Videoanlagen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen (Videokameras, Speichermedien usw.) sind zuwendungsfähig, wenn das Vorhaben eine Speicherung gemäß den datenschutzrechtlichen Bestimmungen vorsieht sowie sonstige Vorhaben 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 zuwendungsfähig sein.

### **2.1.19 Sonstige Projekte**

Sonstige vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossene Investitionsvorhaben des ÖPNV sind zuwendungsfähig.

## **2.2**

Nicht gefördert werden insbesondere

- Neubau, Ausbau und Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten, soweit nicht abweichend in 2.1.13 geregelt
- Vorhaben der Unterhaltung, Wartung, Sanierung, Ersatzbeschaffung und Instandsetzung
- Betriebserschwerungskosten eines Vorhabenträgers
- gegenseitiger Grunderwerb bei Gemeinschaftsvorhaben
- Vorhaben 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 Vorhaben in Abschnitte ohne eigenen Verkehrswert ist unzulässig,

## 4.2

bei streckenbezogenen Vorhaben nach den Nrn. 2.1.1, 2.1.8 und 2.1.12 bei zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro mittels einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach Maßgabe des Zuwendungsgebers und bei mehr als 25 Millionen Euro anhand einer standardisierten Bewertung die erforderliche Wirtschaftlichkeit aufweist, die zweckentsprechende Nutzung sichergestellt und das Vorhaben mit mehr als 5 Millionen Euro 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, die Planung mindestens den Stand einer abgeschlossenen Entwurfsplanung gemäß Leistungsphase 3 HOAI aufweist 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.

Hierzu ist die die DIN 18040-3 in der jeweils aktuellen Fassung verpflichtend einzuhalten. Soweit die DIN 18040-3 auf weitere DIN-Normen verweist, sind diese ebenfalls verpflichtend einzuhalten.

Zusätzlich sind bei der Vorhabenplanung 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 dem Vorhaben zu Grunde liegenden Planung zu erfolgen.

Soll von den Vorgaben der DIN 18040-3 abgewichen werden, um regionale Standards umzusetzen, so ist dies nur unter den folgenden Voraussetzungen möglich: Der von der DIN 18040-3 abweichende Standard bzw. die abweichend getroffene Regelung muss

1. mit den regionalen Behindertenverbänden abgestimmt und dokumentiert sein,
2. dem aktuellen Stand der Technik (keine Umsetzung veralteter oder unerprobter Verfahren) entsprechen und
3. bisher überwiegend in der betroffenen Region angewendet worden sein.

#### 4.6

den spezifischen Belangen von Frauen, Männern, älteren Menschen, Personen die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrende 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

eine gesicherte übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung aufweist,

#### 4.9

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

#### 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 Digitalisierungsprojekte fallen alle Fördervorhaben, 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, Augustasträße 1, 45879 Gelsenkirchen erfragt werden.

Beispiele für digitale Daten sind Betriebszustände von Fahrtreppen und Aufzügen, Daten aus Fahrgastinformationssystemen, Betriebsleitsystemen oder digitalen Schließsystemen von Radabstellanlagen, Belegungsdaten von P+R-Anlagen, Daten aus Bluetooth-Leitsystemen, Daten aus Informationssystemen über Betriebsstörungen und Auslastungsdaten von Fahrzeugen.

Ausgenommen sind alle personenbezogenen Daten, Kundendaten und Vertriebsdaten.

#### 4.11

wenn es sich beim Zuwendungsempfänger um eine juristische Person des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgt, jedoch um kein Verkehrsunternehmen handelt, und die Zuwendung grundsätzlich eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe im Sinne des Art. 107 AEUV darstellt, hinsichtlich der beantragten Förderung die einschlägigen beihilfenrechtlichen

Bagatellgrenzen (de-Minimis, DAWI) unterschreitet oder ein Freistellungstatbestand gem. AGVO besteht.

#### 4.12

Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mehr als 50.000 Euro betragen.

Abweichend hiervon ist eine Bagatellgrenze in Höhe von 25.000 Euro festgesetzt bei Vorhaben

- der Nr. 2.1.6 Haltestelleneinrichtungen ÖSPV,
- der Nr. 2.1.9 Park-and-Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) und Kiss-and-Ride-Anlagen (K+R-Anlagen),
- der Nr. 2.1.10 Bike-and-Ride-Anlagen (B+R-Anlagen) sowie
- der Nr. 2.1.17 Vorhaben zur Erhöhung der Sicherheit.

Bei Vorhaben 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,-- Euro gerundet.

## 6 Bemessungsgrundlage und Planungskostenpauschale

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.

Vorhabenbezogene Planungsausgaben werden nach Maßgabe der Anlage 2 - Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR in Form einer Planungskostenpauschale als zuwendungsfähig anerkannt

und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet. Die Höhe der Planungskostenpauschale bemisst sich nach der folgenden Tabelle 1. Weitere Planungskosten sind als nichtzuwendungsfähig zu bewerten.

Höhe der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages ohne MwSt.	Höhe der Planungskostenpauschale bezogen auf die zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages
≤ 100.000 Euro	5 v. H.
> 100.000 Euro und ≤ 500.000 Euro	4 v. H.
> 500.000 Euro	3 v. H.

Tabelle 1: Höhe der Planungskostenpauschale

## 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 Ausgaben 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. Diese können in Abhängigkeit des individuellen Fördervorhabens durch weitere Nebenbestimmungen im Bewilligungsbescheid ergänzt werden.

### 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 Vorhaben begleitend zur Vorhabenumsetzung und abschließend nach Fertigstellung nach. Die Erhebung entsprechender Messgrößen erfolgt durch den Zuwendungsempfänger. Die Kriterien der Erfolgskontrolle werden anhand der individuellen Vorhabenziele 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 Infrastrukturvorhaben**

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 Zuwendungsfähigkeit 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 Vorhabenkatalog (ÖPNV-Förderkatalog)**

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

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

Vorhaben, die innerhalb von drei Jahren nach Aufnahme in den Förderkatalog nicht bewilligungsreif sind, werden aus dem Förderkatalog genommen und gelöscht. Bei Vorhaben, für

die ein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, verlängert sich diese Frist auf vier Jahre.

Eine Neuanschuldung des Vorhabens durch den Zuwendungsempfänger zu einem späteren Zeitpunkt kann nur dann erfolgen, wenn das Vorhaben 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 (Vorsorgevorhaben), 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 eines Vorsorgevorhabens 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 Vorhabenbeginns (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 rechtsbehelfsfähigen 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 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 eines bewilligten Vorhabens (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 vierten 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 – Antrag auf Auszahlung von Teilbeträgen) entsprechend zu beantragen. Dem Antrag ist jeweils ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt beizufügen.

Die Beantragung auf Auszahlung von Teilbeträgen muss spätestens 3 Monate nach der Verausgabung durch den Zuwendungsempfänger erfolgen. Maßgebend für die Verausgabung ist das Datum der Wertstellung der Überweisung gemäß Anlage 3 – Ausgabeblatt.

#### 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.

#### 9.8 **Verwaltungsportal**

Soweit ein digitales Verwaltungsportal durch die VRR AöR bereitgestellt wird, ist dieses für die Verfahrensschritte 9.1 bis 9.7 zu verwenden.

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

Bei Fördervorhaben der Ziffern 2.1.2 (teilweise), 2.1.7, 2.1.13 (im Einzelfall), 2.1.15 und 2.1.18, 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 Abkürzungsverzeichnis

ITCS	Intermodal Transport Control System (früher rechnergestützte Beschleunigungs- und Betriebsleitsysteme RBL)
IV	Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (einschließlich ÖPSV und SPNV)
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personennahverkehr (Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, Bahnen besonderer Bauart)
ÖV	öffentlicher Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## 13 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