

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR

i. d. F. vom 25.09.2025

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

Vorhabenbezogene Planungsausgaben mit Ausnahme der für die unter Nr. 1.1.1 einzuordnende Planung werden in Form einer Planungskostenpauschale als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet. Die Höhe der Planungskostenpauschale bemisst sich nach der folgenden Tabelle 1.

Höhe der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages ohne MwSt.	Höhe der Planungskostenpauschale bezogen auf die zuwendungsfähigen Bau- ausgaben 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

Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz und § 41 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungsausgabenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.

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

2 Grunderwerbsausgaben

2.1 Grundsätze

Bei einem Grundstück, das dauernd für ein Vorhaben verwendet wird, sind die Gestehungskosten 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 Gestehungskosten, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

Gestehungskosten 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 Gestehungskosten

2.2.1

Zu den Gestehungskosten 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 Vorhaben 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 unselbständigem) 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 Folgevorhaben. 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,
- Vorhaben 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,
- 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 Winterbauvorhaben,
- Umsatzsteuer, soweit nicht umsatzsteuerabzugsberechtigt
- Rasengleise im Zusammenhang mit einem Neu- und Ausbau von Schienenstrecken, solange die Herstellung von Rasengleisen nicht das alleinige Vorhabenziel ist.

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,
- Betrieberschwernisse 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 Vorhaben.

3.6

Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge eines Fördervorhabens 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 Zuwendungsempfängerin/ 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 zuwendungsfähigen Vorhabens erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehört 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 und/oder die Beauftragung des erforderlichen Personals zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen bzw. dem vorhandenen Personal 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 Umleitungsdauer 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 zuwendungsfähig ist.

5 **Ortsfeste Informationssysteme (Ziffer 2.1.3 WLR)**

Unter ortsfeste Informationssysteme fallen auch dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) an Haltestellen einschließlich der dazugehörenden P+R-Anlagen. Zulässig sind alle Anzeigersysteme, die mindestens die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Anzeige von Echtzeitdaten (aus lokalen ITCS oder Istdaten-Server (IDS) der VRR AöR).
- Anzeige aller Abfahrten der Haltestelle
- 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 zuwendungsfähig, wenn an der Haltestelle nicht weniger als 4 Abfahrten von konzessionierten Linien des öffentlichen Nahverkehrs je Stunde in der Hauptverkehrszeit stattfinden.

Weisen Haltestellen weniger als 16 Abfahrten je Stunde in der Hauptverkehrszeit auf, sind die zuwendungsfähigen Kosten auf 15.000 Euro je Bussteig begrenzt. Hierbei wird die Anzahl der Abfahrten der konzessionierten Linien aller Steige einer Haltestelle zusammengezählt.

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

6 ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Ziffer 2.1.5 WLR)

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

- mindestens 3 anschlussgesicherte Buslinien oder die Umsteigemöglichkeit ist mit kurzen Wartezeiten durch hohe Taktdichte 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 zuwendungsfähig:

- mindestens Verknüpfung von 3 Linien, wobei mindestens 1 Buslinie und mindestens 1 Linie des schienengebundenen ÖPNV (Straßen- oder Stadtbahn) oder SPNV vorhanden sein muss.
- 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 (Ziffer 2.1.11 WLR)

Eine Mobilstation im Sinne der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR ist eine Haltestelle des ÖPNV mit einer besonderen Verknüpfungsfunktion zum Individualverkehr (IV), die die folgenden Mindestanforderungen bezüglich der Wichtigkeit, der Ausstattung und weiterer Verkehrsform zugleich erfüllt:

Die **Wichtigkeit** der Haltestelle ergibt sich hierbei aus:

- a) einer Verknüpfungsfunktion von ÖPNV-Linien,
- b) einem hohen Maß an Ein- und Aussteigern,
- c) einem oder mehreren besonderen Verkehrserzeugern im Umfeld oder
- d) einer besonderen Funktion auf Quartiersebene

Die **Mindestausstattung** besteht aus:

- a) Stele, Wegweisung und Beschilderung der verschiedenen Angebote,
- b) barrierefreien Zugängen zu allen vorhandenen Verkehrsangeboten im Sinne der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR (Soweit einzelne Verkehrsangebote zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht barrierefrei genutzt werden können, muss der barrierefreie Ausbau im Nahverkehrsplan vorgesehen sein.),
- c) städtebaulicher Erkennbarkeit als Einheit,
- d) Informationen zum Angebot,
- e) Beleuchtung,
- f) Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz sowie
- g) B+R-Anlage.

Einzelne Abweichungen von der Mindestausstattung sind bis auf die unter lit. b) aufgeführten Bedingungen und die Errichtung einer Stele gemäß lit. a) im geringen Umfang im Einzelfall möglich.

Die Mobilstationsstele gemäß lit. a) ist in das durchgängige Corporate Design der Mobilstation zu integrieren. Hierbei wird die Verwendung des Landesdesigns gemäß dem aktuellem Gestaltungsleitfaden empfohlen. In jedem Fall ist der Schriftzug „Mobilstation“, das Markenlogo „mobil.nrw“ und das VRR-Logo auf der Mobilstationsstele zu verwenden.

Mindestbedingungen weiterer IV-Verkehrsform

Eine Mobilstation weist mindestens eine weitere Verkehrsform des Individualverkehrs auf. Diese Anforderung kann insbesondere durch eine DeinRadschloss-Anlage, P+R-Anlage, Roller-/ Bike-/ Carsharing, weitere geteilte IV-Angebote oder Taxisstände erfüllt werden.

Fördergegenstand Stele, Wegweisung und Beschilderung

Erfüllt eine ÖPNV-Haltestelle die zuvor genannten Mindestanforderungen an eine Mobilstation bis auf eine Stele, Wegweisung oder Beschilderung gemäß lit. a) der Mindestausstattung, so können auf Antrag für die Errichtung einer Stele und gegebenenfalls zusätzlich für eine Wegweisung oder Beschilderung Zuwendungen bis zur Höhe des Sockelbetrags der zuwendungsfähigen Mobilstationspauschale bewilligt werden. Die Verwendung der Mobilstationspauschale ist einzeln nachzuweisen.

Fördergegenstand weiterer Ausbau der Mobilstation

Wird eine Mobilstation errichtet oder ausgebaut, können hierzu Vorhaben nach Ziffern

- a) 2.1.3 Ortsfeste Informationssysteme (dynamische Fahrgastinformation) oder
- b) 2.1.4 Neu- und Ausbau von ZOB oder
- c) 2.1.5 ÖPNV-Verknüpfungspunkt oder
- d) 2.1.6 Haltstelleneinrichtungen des ÖSPV oder
- e) 2.1.9 P+R-Anlagen oder
- f) 2.1.10 B+R-Anlagen

der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR beantragt werden.

In diesem Fall besteht die Mobilstationspauschale aus dem Sockelbetrag zuzüglich 5 % der beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben der Errichtung oder des Ausbaus der Mobilstation.

Die Mobilstationspauschale kann für zusätzliche durch die Mobilstation verursachte investive Ausgaben verwendet werden, die nicht dem IV zuzurechnen sind. Hierzu zählen insbesondere Ausgaben für besondere Planungsleistungen, die Stele, Wegweisung oder Beschilderung, erhöhte Aufenthaltsqualität oder ein einheitliches Buchungs- und Zahlungssystem für alle angebotenen Mobilitätsformen. Die Verwendung der Mobilstationspauschale ist einzeln nachzuweisen.

8 Beschleunigungsvorhaben und/ oder Anschlusssicherung/ ITCS (Ziffer 2.1.2 WLR)

Die Fördersätze der Vorhaben richten sich nach dem Vorhandensein von straßenseitigen- und ITCS-seitigen Komponenten.

Unter straßenseitige Komponenten fallen insbesondere:

- bauliche und signaltechnische Änderungen an Lichtsignalanlagen (LSA)
- Bussonderspuren

Unter ITCS-Komponenten fallen insbesondere:

- ITCS-Soft- und zentralseitige Hardware
- ITCS-Streckenausrüstung (ohne LSA)

Geförderte ITCS müssen die Lieferung an den Ist-Daten-Server (IDS) der VRR AöR so realisieren, dass als Linien-ID die Globale Teillinien-ID (GTID) übermittelt wird. Haltepunkte müssen als Mastscharfe GHID gesendet werden. Die Richtungstexte aus Richtung und in Richtung sind zu liefern. Als Serviceattribute müssen mindestens die Fahrzeugtypen angegeben werden.

Als VDV-Version muss mindestens jeweils die zum Zeitpunkt der Bewilligung aktuelle Version der VDV 453 bzw. VDV 454 geliefert werden.

ITCS-Fahrzeughardware ist nicht zuwendungsfähig.

Die Wirksamkeit von Beschleunigungsvorhaben und der Anschlusssicherung ist nachzuweisen.

Der Umbau zu einer Fahrbahnrandhaltestelle kann nicht als Beschleunigungsvorhaben und/ oder Anschlusssicherung gemäß Ziffer 2.1 gefördert werden.

9 Kapazitätserhöhungen des oberleitungsgebundenen kommunalen ÖSPNV (Ziffer 2.1.8 WLR)

Gefördert werden können die folgenden Investitionsvorhaben zur Kapazitätserhöhung an bestehenden Strecken und Haltestellen des oberleitungsgebundenen kommunalen ÖPNV :

1. Neu- und Ausbau von Abstellanlagen im Netz, wenn diese nachweislich für einen erhöhten Fahrzeugeinsatz auf bestimmten Linien notwendig sind. Der Verwendungszweck wird erst durch den tatsächlichen Mehreinsatz von Fahrzeugen auf den betreffenden Linien erreicht.
2. Ausbau des Lichtraumprofils zum Einsatz breiterer Fahrzeuge. Der Verwendungszweck wird erst durch den tatsächlichen Einsatz von Fahrzeugen auf den betreffenden Linien, die aufgrund der größeren Fahrzeugbreite eine höhere Kapazität aufweisen, erreicht. Zuwendungsfähig sind bauliche Änderungen an der Gleislage und den hierdurch ausgelösten technisch notwendigen Anpassungen des begleitenden Gleis- und Straßenraums sowie der Haltestellen.
3. Verlängerung von Bahnsteigen und Anpassung streckenbezogener Infrastruktur zum Einsatz längerer Fahrzeuge. Der Verwendungszweck wird erst durch den tatsächlichen Einsatz von Fahrzeugen auf den betreffenden Linien, die aufgrund der größeren Fahrzeuglänge eine höhere Kapazität aufweisen, erreicht.
4. Weitere haltestellen- und streckenbezogene Vorhaben zur Verdichtung von Taktzeiten. Hierunter fallen auch zentralseitige Vorhaben der Signaltechnik, Stellwerkstechnik und Zugsicherungssysteme.

Gefördert werden können nur Vorhaben, die nicht bereits in den Vorhabenplänen der Verkehrsunternehmen des Programms „Erneuerungsinvestitionen in die kommunale Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen nach § 13 (1) Nr. 3 ÖPNVG NRW“ enthalten sind.

10 Haltestelleneinrichtungen (Ziffer 2.1.6 WLR)

Zuwendungsfähig sind der Aus- und Neubau barrierefreier ÖSPV-Haltestellen und der barrierefreie Ausbau bestehender ÖSPV-Haltestellen unter den folgenden Bedingungen:

1. Zuwendungsfähig sind Grunderwerbsausgaben und Bauausgaben, die für die Einrichtung der barrierefreien Haltestelle oder die Herstellung der Barrierefreiheit einer bestehenden Haltestelle notwendig sind. Hierbei beschränkt sich die Zuwendungsfähigkeit auf den jeweiligen Bus- bzw. Bahnsteig selbst sowie auf die hierdurch direkt ausgelösten notwendigen Anpassungsarbeiten im angrenzenden Straßenraum einschließlich Geh- und Radwege zur Herstellung eines verkehrssicheren und dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Straßenraums im direkten Haltestellenumfeld. Fahrbahnquerungen und weitere Zuwege zu einer Haltestelle sind in der Regel nicht zuwendungsfähig. Ausgenommen sind Fahrbahnquerungen zu Bus- bzw. Bahnsteigen, die ausschließlich mittels Fahrbahnquerung erreichbar sind.

2. An Bushaltestellen werden Fahrgastunterstände bis zum Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Bauausgaben gemäß Anlage 1 – Fördersätze je Bussteigkante gefördert. Dieser Höchstbetrag schließt auch Bauausgaben für eine Dachbegrünung und Photovoltaik-Anlagen zur Beleuchtung der Fahrgastunterstände ein.
3. Sollten die Fahrgastunterstände an Bushaltestellen ohne den zeitlich 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 vorhanden ist.
4. ~~Die Mindestausstattung einer geförderten Haltestelle umfasst einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit, eine Beschilderung und einen Fahrplan sowie einen Papierkorb. Zudem ist die jeweils gültige Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR einzuhalten.~~
Die Ausstattung einer geförderten Haltestelle muss mindestens den Anforderungen der Richtlinie zur ÖSPV-Haltestellenausstattung im VRR in der zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Form genügen.
5. Ist als Folge des barrierefreien Ausbaus einer Bushaltestelle eine nachträgliche Verstärkung der bestehenden Fahrbahn unmittelbar vor der Haltestelle erforderlich und liegt die Fahrbahn in kommunaler Baulastträgerschaft, so können die ÖPNV-verursachten Mehrkosten der verstärkten Fahrbahn gegenüber einer nicht verstärkten Fahrbahn gefördert werden. Die Erforderlichkeit der Fahrbahnverstärkung ist nachzuweisen.

11 Berücksichtigung eines Wertausgleichs bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

11.1 Grundsätze

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören grundsätzlich auch die Aufwendungen, die bei der Durchführung eines zuwendungsfähigen 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.

11.2 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 zuwendungsfähig 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 Vorhaben, die aufgrund von zuwendungsfähigen Bauvorhaben notwendig werden, können nur an selbständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht.

11.3 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 Vorhaben auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
 - Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung der Anlagen Dritter
- zu berücksichtigen.

11.4 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 Vorhaben auf Veranlassung des Trägers der Anlage,

Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 25.09.2025



- 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.