



**Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR)  
für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW  
zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr  
im Gebiet des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland  
(ÖPNV-Invest-RL ZV NVR)**

**vom 4. Dezember 2008 i. d. F. vom 19.06.2020**

**1 Grundlagen**

- 1.1 [Rechtsgrundlagen und Zuwendungszweck](#)
- 1.2 [Fördergegenstände](#)
- 1.3 [Zuwendungsempfänger](#)
- 1.4 [Zuwendungsvoraussetzungen](#)
- 1.5 [Sonstige Zuwendungsbestimmungen](#)
- 1.6 [Art, Umfang und Höhe der Zuwendung, Zweckbindung](#)
- 1.7 [Maßnahmenkatalog \(Förderprogramm\)](#)

**2 Verfahren**

- 2.1 [Anmeldung und Antrag](#)
- 2.2 [Prüfung der Anmelde- und Antragsunterlagen](#)
- 2.3 [Priorisierung und Einplanung](#)
- 2.4 [Einplanungsmitteilung und Verweildauer im Programm](#)
- 2.5 [Bewilligung der Zuwendung](#)
- 2.6 [Besondere Regelungen](#)
- 2.7 [Auszahlung der Zuwendungen und Mittelausgleich](#)
- 2.8 [Nachweis und Prüfung der Verwendung](#)
- 2.9 [Überwachung der Verwendung](#)
- 2.10 [Rückforderung von Zuwendungen](#)
- 2.11 [Ausnahmen von dieser Richtlinie](#)

**3 [Inkrafttreten, Geltungsdauer](#)**

# 1 Grundlagen

## 1.1 Rechtsgrundlagen und Zuwendungszweck

Auf der Grundlage der pauschalierten Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW, nach Maßgabe dieser Richtlinie und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO gewährt der ZV NVR Zuwendungen für Investitionsvorhaben des ÖPNV, insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen.

## 1.2 Fördergegenstände

Die Fördergegenstände sind über die in den Abschnitten 1.2.1 bis 1.2.8 erläuterten Kategorien definiert.

Im Hinblick auf die Abgrenzung zwischen Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen (vgl. Abschnitt 1.2.7 a)) setzen Ausbaumaßnahmen grundsätzlich eine deutliche verkehrliche Verbesserung voraus.

### 1.2.1 Schienenwege des ÖPNV / SPNV sowie Seilbahnen und Infrastruktur für Personenfähren des ÖPNV

Gefördert wird der Neubau und Ausbau von Schienenwegen (mit/ohne besonderen Bahnkörper), der Straßenbahnen und des SPNV, außerdem von Seilbahnen und die Infrastruktur für Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif sowie der landesweite Tarif nach § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW zur Anwendung kommen, jeweils einschließlich Haltestellen.

### 1.2.2 Mobilstationen

Gefördert werden ÖPNV-/SPNV-Investitionen nach den Nrn. 1.2.3 bis 1.2.7 dieser Richtlinie zur Einrichtung von Mobilstationen.

Eine Mobilstation im Sinne dieser Richtlinie ist eine Haltestelle des ÖPNV/SPNV, an der mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen. Alle im Zusammenhang mit dem Mobilitätsangebot stehenden Anlagen bilden eine städtebauliche Einheit und sind gemäß Nr. 1.4.1 d) dieser Richtlinie vollständig barrierefrei erreichbar.

Darüber hinaus müssen Mobilstationen folgende Mindestausstattungen bzw. Merkmale erfüllen: (1) Wetterschutz bzw. Fahrgastunterstand, (2) Sitzgelegenheiten, (3) Beleuchtung zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum, (4) Fahrgastinformationsanzeiger, Informationsvitrinen und Uhr, (5) Bike-and-ride-Anlage als verschließbare Sammelabstellanlage und/oder Fahrradboxen und/oder überdachte (soweit baulich realisierbar) Stellplätze, (6) einheitliches Erscheinungsbild und Wegweisung durch Anwendung des Gestaltungsleitfadens des Landes NRW für Mobilstationen, (7) Mobilfunkempfang oder WLAN zur Nutzung digitaler Angebote zu Dienstleistungen an der Mobilstation.

### 1.2.3 Haltestellen bzw. Stationen an Schienenwegen des ÖPNV / SPNV

Gefördert werden der Neubau und Ausbau von Haltestellen bzw. Stationen des ÖPNV / SPNV einschließlich der Ausstattung. Zur Ausstattung gehören auch Fahrgastunterstände und Bahnsteigdächer.

### 1.2.4 Bushaltestellen, Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB), Bussonderspuren

Gefördert werden der Neubau und Ausbau einschließlich der Ausstattung sowie bei Bushaltestellen die Aufstellflächen für Fahrgäste (s. Anlage G-5).

Je nach Haltestellenlage zu einer bestehenden oder geplanten Lichtsignalanlage sollte die Signalsteuerung von Busschleusen oder Signalschaltungen mit ÖPNV-Anforderung in die Maßnahme einbezogen werden.

Zentrale Omnibusbahnhöfe sind als Umsteigeanlagen des ÖPNV mit der Verknüpfung mehrerer Buslinien untereinander definiert.

Die Anlage von Bussonderspuren auf Straßen in kommunaler Straßenbaulastträgerschaft ist grundsätzlich förderfähig, wenn die zuwendungsfähigen Ausgaben über der Bagatellgrenze gemäß [1.4.1. k](#)) und unterhalb der Bagatellgrenze der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra) von 200.000.- EUR liegen.

### **1.2.5 Park-and-ride-Anlagen (P+R), Bike-and-ride-Anlagen (B+R) und Infrastruktur für öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS)**

Gefördert werden der Neubau und Ausbau von Park-and-ride-Anlagen (P+R), Bike-and-ride-Anlagen (B+R) und die Infrastruktur von öffentlichen Fahrradverleihsystemen (öFVS) an Haltestellen bzw. Verkehrsstationen des ÖPNV.

### **1.2.6 Ortsfeste Informations- und Kommunikationsinfrastruktur**

Gefördert werden der Neubau, der Ausbau und die Erneuerung (mit Funktionsverbesserung) der ortsfesten Informations- und Kommunikationsinfrastruktur zur Verbesserung der Fahrgastinformation, zur Erhöhung der Fahrplanstabilität, der Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV und der Straßenbahnen sowie der Verbesserung der Handlungsfähigkeit bei Störfällen. Gefördert werden insbesondere:

- a) ortsfeste Fahrgastinformationsanlagen und verbundraumweite, koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformationssysteme und
- b) die Steuerung von Lichtsignalanlagen o. ä. zur Beschleunigung.

Die Förderung von Investitionen in Betriebsleitsysteme (ITCS) und in das Elektronische Fahrgeldmanagement (EFM) ist nicht möglich.

### **1.2.7 Sonstige Investitionsmaßnahmen: Erneuerung und Sicherheit**

Gefördert werden insbesondere:

- a) Investitionsmaßnahmen zur Erneuerung der ortsfesten ÖPNV-Infrastruktur, möglichst mit Funktionsverbesserung. Zur 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. Ausgaben für die Planung und Vorbereitung dieser Maßnahmen werden gemäß den Verwaltungsvorschriften zu § 12 ÖPNVG NRW nur für Stationen des SPNV gefördert.
- b) Investitionsmaßnahmen zur Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit an Haltestellen bzw. Stationen und Strecken des ÖPNV / SPNV.

### **1.2.8 Investitionsmaßnahmen aufgrund besonderer Vereinbarung mit dem Land**

Die Kategorie enthält Einzelfälle von Investitionsmaßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), für die eine besondere Vereinbarung mit dem Land NRW erforderlich ist.

## **1.3 Zuwendungsempfänger**

Der ZV NVR ist Zuwendungsempfänger für die pauschalierte Investitionsförderung des Landes NRW gemäß § 12 ÖPNVG NRW.

Der ZV NVR kann die Mittel selbst verwenden oder an Gemeinden, Gemeindeverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterleiten.

## 1.4 Zuwendungsvoraussetzungen

Für die grundsätzliche Zuwendungsfähigkeit der unter 1.2 aufgeführten Vorhaben müssen insbesondere folgende Bedingungen erfüllt sein:

### 1.4.1 Alle Vorhaben (soweit keine abweichende Regelung bei 1.4.2 Schienenwege)

- a) Das Vorhaben ist nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich.
- b) Das Vorhaben ist bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant.
- c) Das Vorhaben ist – soweit es sich um den Neubau oder Ausbau eines Schienenweges oder einer Haltestelle handelt – im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers enthalten oder durch Beschluss der zuständigen Gremien für die Aufnahme in den Nahverkehrsplan vorgesehen.
- d) Die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind berücksichtigt und entsprechen den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend. Bei der Förderung einer Maßnahme als Mobilstation gemäß 1.2.2 dieser Richtlinie gilt Satz 1 für das gesamte ÖPNV-Angebot der Mobilstation. Soweit die Mobilstation nicht vollständig barrierefrei ist, muss der barrierefreie Ausbau im Nahverkehrsplan des jeweils zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgers gemäß den Vorgaben nach § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG bzw. des ZV NVR als zuständiger SPNV-Aufgabenträger enthalten sein. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören. Die Anhörung hat auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zu Grunde liegenden Planung zu erfolgen.
- e) Im Einzelfall ist die Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Dringlichkeit durch eine mit dem ZV NVR abzustimmende Bewertungsmethodik nachzuweisen (z. B. durch eine Nutzen-Kosten-Analyse, eine nutzwertanalytische Betrachtung, eine Nachfrageermittlung, eine Betriebsablaufsimulation).
- f) Die Zuwendungen dürfen an Unternehmen nur weitergeleitet werden, soweit diese einen Gemeinschaftstarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder als Subunternehmer für ein solches Unternehmen tätig sind.
- g) Die zweckentsprechende Nutzung ist sicherzustellen.
- h) Das Vorhaben ist im Maßnahmenkatalog des ZV NVR enthalten.
- i) Für das ÖPNV-Infrastrukturvorhaben besteht Baurecht.
- j) Die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung ist gewährleistet und darzustellen.
- k) Die zuwendungsfähigen Ausgaben sollen mindestens 25.000 EUR betragen (Bagatellgrenze). Zur Erfüllung dieser Zuwendungsvoraussetzung können mehrere förderfähige Investitionsvorhaben in einer Maßnahme zusammengefasst werden.
- l) Bei Infrastrukturmaßnahmen nach den Nummern 1.2.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.7 und 1.2.8 ist die Zielsetzung des § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beachtet.

### 1.4.2 Schienenwege

- a) Schienenwege der Eisenbahnen nach § 2 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind förderfähig, soweit diese dem SPNV dienen und jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehen. Zur Infrastruktur gehören die in Anhang 1 Teil A der Verordnung (EG) Nr. 851/2006 genannten Anlagen für Schienenwege und Stationen.
- b) Die Förderung des streckenbezogenen Aus- und Neubaus von Schieneninfrastrukturen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als fünf Millionen Euro kann nur dann bewilligt

werden, wenn die Maßnahme Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans gemäß § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW ist.

- c) Beim Neubau oder Ausbau von Schienenwegen mit voraussichtlich mindestens 25 Millionen EUR zuwendungsfähigen Ausgaben sowie im Einzelfall bei Vorhaben unterhalb 25 Millionen EUR zuwendungsfähiger Ausgaben ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen durch eine Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen nach der jeweils geltenden Verfahrensanleitung oder vergleichbare Verfahren nachzuweisen. Soweit Maßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW betroffen sind, ist für die nach der Verfahrensanleitung zu führenden Abstimmungsgespräche zur Standardisierten Bewertung der ZV NVR zuständig.
- d) Bei der Förderung des Neubaus oder Ausbaus sowie der Modernisierung und Erneuerung von Bahnsteigen für den SPNV ist das Bahnsteignutzlängen- und -höhenkonzept NRW zu beachten. Über Ausnahmen entscheidet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.

### **1.4.3 Park-and-ride-Anlagen**

Park-and-ride-Anlagen sind zur Optimierung der Stellplatzauslastung grundsätzlich mit Parkdetektoren auszustatten. Die Daten sind für Auskunfts- und andere Informationssysteme der Verkehrsverbünde, der ÖPNV-/ SPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im Gebiet des NVR in einem abgestimmten Datenformat kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Ausnahmen kann nur der ZV NVR auf Antrag gewähren.

### **1.4.4 Beeinflussung von Lichtsignalanlagen**

Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen hat lokal einheitlich zu erfolgen. Das bedeutet, dass entweder ein zugehöriger Knotenpunkt technisch so gestaltet werden muss, dass alle ihn berührenden und für die LSA-Beeinflussung ausgerüsteten ÖPNV-Fahrzeuge die Beschleunigungsmaßnahme nutzen können oder alle betreffenden Verkehrsunternehmen in einer Kompatibilitätserklärung die gewählten technischen Verfahren akzeptieren und sich verpflichten, im Falle eigener geförderter Beschleunigungsmaßnahmen ihre Anlagen und Fahrzeuge kompatibel auszurüsten. Die Datenstrukturen und Schnittstellen sind gemäß den verfügbaren einschlägigen Standards (aktuelle Schriften des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen) zu gestalten und darüber hinaus offen zu legen und anderen Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern des ÖPNV bei berechtigtem Interesse kostenlos zur Verfügung zu stellen.

## **1.5 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

### **1.5.1 Besondere Nebenbestimmungen**

Folgende besondere Nebenbestimmungen werden abweichend oder ergänzend von den ANBest-G / ANBest-P / NBest-Bau in die Zuwendungsbescheide des ZV NVR insbesondere aufgenommen:

- a) Die Bewilligung der Zuwendung aus Zuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz und/oder aus Regionalisierungsmitteln erfolgt unter der auflösenden Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen und vom Land Nordrhein-Westfalen an den ZV NVR.
- b) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat dem ZV NVR unaufgefordert und zeitnah den Zeitpunkt des Baubeginns, der baulichen Fertigstellung bzw. der Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit und der Inbetriebnahme anzuzeigen. Dies gilt auch für innerhalb einer Maßnahme definierte Baustufen.
- c) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat dem ZV NVR wesentliche Änderungen der Maßnahme bei Baubeginn, Bauzeiten, Bau- und

Genehmigungsrecht, Finanzierung und technischer Planung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Mitteilungspflichten nach Nr. 5 ANBest-P/ANBest-G bleiben davon unberührt.

- d) Die Maßnahme ist vom [Datum] bis zum [Datum] (Durchführungszeitraum) durchzuführen. Sobald erkennbar ist, dass der mit dem Zuwendungsbescheid festgelegte Durchführungszeitraum überschritten wird, hat die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger beim ZV NVR schriftlich einen begründeten Antrag auf Verlängerung des Durchführungszeitraums zu stellen.
- e) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat dem ZV NVR Kostenänderungen der Maßnahme unverzüglich schriftlich anzuzeigen, soweit die bewilligten Ausgaben voraussichtlich überschritten werden oder wesentlich (mehr als 20 v. H. der Ausgaben des genehmigten Antrags) unterschritten werden.
- f) Die Auszahlung der Zuwendung wird bis zum Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweises auf 90 v. H. der vorgesehenen Gesamtzuwendung begrenzt. Dies gilt nicht für Teilleistungen, für die bereits ein Verwendungsnachweis erbracht wurde.
- g) Bei der Zuwendung werden Rechnungen, bei denen ein Skonto eingeräumt wird, nur in entsprechend verminderter Höhe zu Grunde gelegt.
- h) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, dem ZV NVR für jedes Jahr, in dem zuwendungsrelevante Zahlungen erfolgt sind, bis zum 1. März des Folgejahres ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt gemäß dem Muster der Anlage F-6 vorzulegen. Die Ausgabeblätter sind in elektronischer Form in einem gängigen Dateiformat zur Verfügung zu stellen. Der ZV NVR stellt dazu entsprechende Musterdateien zur Verfügung.
- i) Bei Folgebescheiden gelten die der Zuwendungsempfängerin bzw. dem Zuwendungsempfänger zuletzt bekannt gegebenen Nebenbestimmungen weiter, soweit diese nicht mit dem Folgebescheid geändert worden sind.
- j) Der Verwendungsnachweis ist nach dem beigefügten Muster der Anlage F-7 zu führen. Bei Zuwendungen zur Projektförderung an den außergemeindlichen Bereich hat die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger den Verwendungsnachweis auch dann nach dem beigefügten Muster der Anlage F-7 zu führen, wenn die NBest-Bau Bestandteil dieses Zuwendungsbescheides sind. Nr. 3.1 Satz 1 der NBest-Bau ist somit nicht anzuwenden.
- k) Soweit eine Maßnahme zwei oder mehr Baustufen mit jeweils eigenem Verkehrswert enthält und die Leistungen eindeutig abgrenzbar sind, kann der ZV NVR auf Antrag der Zuwendungsempfängerin bzw. des Zuwendungsempfängers zustimmen, dass die Baustufen einzeln, d. h. wie separate Maßnahmen abgerechnet werden (Teilverwendungsnachweis). Im Ausnahmefall und bei besonderer Begründung kann eine Teilabrechnung auch dann zugelassen werden, wenn es sich um einzelne abgrenzbare Bauteile handelt.
- l) Die Zuwendung erfolgt nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW), den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) sowie zu § 44 Landeshaushaltsordnung und der Weiterleitungsrichtlinie des ZV NVR. Die Angaben in diesem Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen), von denen die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 1 Landessubventionengesetz vom 24.03.1977 (SGV. NRW. 73) sowie § 2 Abs. 1 Subventionengesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2034).
- m) (nur für den außergemeindlichen Bereich) Der Widerruf des Zuwendungsbescheides für die Zukunft bleibt vorbehalten, wenn die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger sein/ihr Einverständnis nach Nr. 8.14 des Antrages für die Zukunft widerruft.

n) Soweit die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger ein Baustellen-Informationsschild errichtet, ist auf die Förderung durch den ZV NVR durch das Logo des ZV NVR und den Zusatz „Gefördert durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR)“ hinzuweisen.

o) Zu beachten sind das Gesetz über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen – TVgG-NRW) vom 22.03.2018 (SGV.NRW.701).

p) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, allen Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträgern einen diskriminierungsfreien Zugang zu den geförderten Anlagen und Systemen zu gewähren, soweit dies dem Zuwendungszweck dient, die Verkehrsunternehmen die Anlagen und Systeme im Rahmen der zu erbringenden Verkehrsleistung benötigen und einen Gemeinschaftstarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder als Subunternehmer für ein solches Unternehmen tätig sind.

Für Eisenbahnmaßnahmen ist der diskriminierungsfreie Zugang gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung zu gewährleisten.

q) Die Gewährung von Zuwendungen an Eisenbahnunternehmen sowie an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen erfolgt unter der auflösenden Bedingung, dass diese einen Gemeinschaftstarif gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW anwenden oder als Subunternehmer für ein solches Unternehmen tätig sind.

Eisenbahnunternehmen sowie öffentliche oder private Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Wegfall der vorgenannten Bedingung dem ZV NVR unverzüglich mitzuteilen.

r) Die Feststellung der Zuwendungsfähigkeit der in den jährlichen Ausgabeblättern enthaltenen Angaben sowie die Prüfung, ob ein Zinsanspruch aus einer vorzeitigen Auszahlung von Zuwendungen geltend gemacht wird, erfolgt abschließend mit der Prüfung des Verwendungsnachweises. Die Auszahlung der Zuwendung stellt kein Präjudiz hinsichtlich der endgültigen Anerkennung der in den Ausgabeblättern bzw. im Verwendungsnachweis angegebenen zuwendungsfähigen Kosten dar.

s) Einer mit der Vorlage des Verwendungsnachweises beginnenden Aufbewahrungsfrist von fünf Jahren (vgl. Nummer 7.5 ANBest-G (bei Kommunen)/ Nr. 6.8 ANBest-P (bei anderen als Kommunen)) unterliegen auch die Dokumentation des Vergabeverfahrens gemäß § 20 VOB/A, die vollständigen Unterlagen zum angenommenen Angebot, die Haupt- und Nebenangebote der beiden unterlegenen Bieter mit den nächsthöheren Wertungspunkten bzw. –summen und alle Haupt- und Nebenangebote der ausgeschlossenen oder ausgeschiedenen Bieter mit niedrigeren Angebots- bzw. Wertungssummen. Die Aufbewahrungsfrist schließt alle mit der Förderung zusammenhängenden Planunterlagen und Aufmaßblätter ein.

t) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat die in ihrem/seinem Eigentum stehenden Daten, die für den Landesweiten Datenverbund NRW wie auch für die satzungsgemäßen Aufgaben der Verkehrsverbände benötigt werden (z. B. Fahrplan-Soll- und Ist-Daten, Tarifdaten, Betriebszustandsdaten Rolltreppen, Aufzüge), der jeweils verantwortlich koordinierenden Stelle (z. B. Aachener Verkehrsverbund GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Zweckverband Nahverkehr Rheinland bzw. Regionale Koordinierungsstellen (RKS)) – im gegenseitigen Austausch kostenfrei, in einem abgestimmten Datenformat und unmittelbar nach Erzeugung – zur Verfügung zu stellen. Dies schließt die direkte Übermittlung von Echtzeitdaten, Störungsmeldungen und Echtzeitzustandsmeldungen von unmittelbar durch Fahrgäste genutzte Betriebsinfrastruktur an Bahnhöfen und Haltestellen an die für die Auskunftssysteme im Zuständigkeitsbereich des ZV NVR zu bedienenden IST-Datendreh scheiben ein.

Zusätzlich ist die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger verpflichtet, diese Daten bei Bedarf an andere Verkehrsunternehmen oder an Aufgabenträger im selben

oder angrenzenden Verkehrsgebiet kostenfrei herauszugeben. Dies soll aus wirtschaftlichen Gründen stellvertretend über die o. a. koordinierenden Stellen erfolgen. Weiterhin ist die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger zu den vorgenannten Bedingungen verpflichtet, Daten aller Verkehrsunternehmen des Bedienungsangebotes diskriminierungsfrei in die eigenen Auskunftssysteme zu integrieren und anzuzeigen.

Das Führen von Statistiken auf Grundlage dieser Daten darf dabei von der Zuwendungsempfängerin bzw. vom Zuwendungsempfänger ausgeschlossen werden.

Sollte die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger nicht Eigentümer/in der Daten sein, ist die oben beschriebene Weitergabe der Daten nach Möglichkeit von ihr/ihm mit den maßgeblichen Stellen (Kooperationsvereinbarung mit allen beteiligten Aufgabenträgern bzw. Verkehrspartnern) zu vereinbaren.

## 1.5.2 Weitere Nebenbestimmungen

### 1.5.2.1 Park-and-ride-Anlagen

Die zweckentsprechende Nutzung von Park-and-ride-Anlagen wird als gegeben angesehen, wenn die geförderten Stellplätze im werktäglichen Durchschnitt zu mindestens 60 v. H. durch Umsteiger auf den ÖPNV belegt sind und die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger bei einer Belegung unter 80 v. H. alle geeigneten und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung ergreift und dem ZV NVR über deren Erfolg über die Dauer der Zweckbindung jährlich berichtet. Darüber hinaus ist die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger bei jeder Maßnahme verpflichtet, die durchschnittliche werktägliche Auslastung der Anlage durch ÖPNV-Nutzer anhand von Erhebungen zu ermitteln und dem ZV NVR ein Jahr und danach alle zwei Jahre nach deren Inbetriebnahme unaufgefordert schriftlich mitzuteilen.

Die Stellplätze in Park-and-ride-Anlagen sind den Nutzern des ÖPNV grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Im Ausnahmefall und nur mit schriftlicher Zustimmung des ZV NVR können Gebühren als Deckungsbeitrag zu den Unterhaltungskosten erhoben werden; z. B. für personalbesetzte Park-and-ride-Anlagen, Parkhäuser, Parkgaragen oder für die Dauerreservierung von Stellplätzen durch ÖPNV-Nutzer mit Zeitfahrausweisen.

### 1.5.2.2 Bike-and-ride-Anlagen

Die zweckentsprechende Nutzung von Bike-and-ride-Anlagen wird als gegeben angesehen, wenn die geförderten Stellplätze im werktäglichen Durchschnitt zu mindestens 60 v. H. durch Umsteiger auf den ÖPNV belegt sind und die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger bei einer Belegung unter 80 v. H. alle geeigneten und wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen zur Steigerung der Auslastung ergreift und dem ZV NVR über deren Erfolg über die Dauer der Zweckbindung jährlich berichtet. Darüber hinaus ist die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger bei jeder Maßnahme verpflichtet, die durchschnittliche werktägliche Auslastung der Anlage durch ÖPNV-Nutzer anhand von Erhebungen zu ermitteln und dem ZV NVR ein Jahr und danach alle zwei Jahre nach deren Inbetriebnahme unaufgefordert schriftlich mitzuteilen.

Die Stellplätze in Bike-and-ride-Anlagen sind den Nutzern des ÖPNV grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Im Ausnahmefall und nur mit schriftlicher Zustimmung des ZV NVR können Gebühren als Deckungsbeitrag zu den Unterhaltungskosten erhoben werden; z. B. für automatische Fahrradsammelabstellanlagen oder für die Dauerreservierung von Stellplätzen durch ÖPNV-Nutzer mit Zeitfahrausweisen.

Die NVR GmbH wird bei Bike-and-Ride-Anlagen ein Hintergrund- und Endkundensystem für verschließbare Fahrradboxen und Fahrradsammelabstellanlagen zur Beauskunftung der Belegung in Echtzeit, zur flexiblen Buchung von Stellplätzen und zur Zahlungsabwicklung zur Verfügung stellen.



Fahrradabstellanlagen mit elektronischem Buchungs- und Schließsystem müssen öffentlich zugänglich sein und über eine Online-Anbindung sowie eine offene Schnittstelle zur Anbindung an das geplante Hintergrund- bzw. Online-Buchungssystem der NVR GmbH verfügen. Die zugehörigen Echtzeitdaten müssen der NVR GmbH bzw. der/den von ihr bestimmten koordinierenden Stelle(n) zur Verfügung gestellt werden (vgl. Besondere Nebenbestimmung t)). Die Fahrradstellplätze müssen elektronisch über eine Website oder über eine App des jeweiligen Verkehrsverbundes und ggf. zusätzlich an einem Terminal vor Ort buchbar sein. Der Zugang muss jederzeit mit dem E-Ticket oder der App des jeweiligen Verkehrsverbundes möglich sein. Der Nutzungstarif soll Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden enthalten.

Überschreitet die neu zu schaffende Stellplatzkapazität an einem Standort bei Fahrradboxen 11 Stellplätze bzw. bei Fahrradsammelabstellanlagen 29 Stellplätze, müssen diese Fahrradabstellanlagen über eine Online-Anbindung und ein elektronisches Buchungs- und Schließsystem verfügen, um eine zeitlich flexible (stunden-, tage- oder wochenweise) Nutzung zu ermöglichen.

Zuwendungsfähig ist auch die Nachrüstung bestehender Fahrradabstellanlagen zur Anbindung an das von der NVR GmbH zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Endkundensystem. Des Weiteren können je Standort zusätzliche Kosten zur einmaligen Anbindung gefördert werden.

Die technischen und vertraglichen Bedingungen für den Anschluss der Fahrradboxen und Fahrradsammelabstellanlagen an das von der NVR GmbH zur Verfügung gestellte Hintergrund- und Online-Buchungssystem sowie die offene Schnittstelle zum Anschluss der lokalen Fahrradboxen und Fahrradsammeleinrichtungen sind bei der NVR GmbH zu erfragen.

#### 1.5.2.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS)

Das Fahrradverleihsystem muss öffentlich zugänglich sein. Die automatische Entleihe soll ganzjährig und rund um die Uhr mit einem elektronischen ÖPNV-Ticket an einem Stationsterminal oder mit einem Mobiltelefon möglich sein. Der Nutzungstarif soll Vergünstigungen für ÖPNV-Kunden enthalten.

Für die Dauer der Zweckbindung hat der Betreiber des Systems für eine ausreichende Betriebsqualität des öffentlichen Fahrradverleihsystems zu sorgen. Dies umfasst die Bereitstellung von robusten, funktionstüchtigen und verkehrssicheren Leihfahrrädern deren regelmäßige Wartung, Instandhaltung, Reinigung und gleichmäßige Verteilung auf die Leihstationen bzw. bei (halb-)offenen Systemen mindestens tägliche Rückführung zu den Leihstationen sowie Kundenservice.

Die Mindestgröße je Station beträgt 5 Stellplätze.

Über die Nutzungsdaten des öFVS sowie Erkenntnisse aus dem Betrieb ist dem NVR für die Dauer der Zweckbindung jährlich ein Bericht vorzulegen.

#### 1.5.2.4 Weiterleitung von Zuwendungen an Dritte

Der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller der Zuwendungen wird gemäß Nr. 12 der VV bzw. der VVG zu § 44 LHO gestattet, Zuwendungen im Rahmen der im Finanzierungsantrag beschriebenen und im Rahmen der dem ZV NVR dokumentierten Vereinbarung für Leistungen der Letztempfängerin bzw. des Letztempfängers, zur Erfüllung des Zuwendungszweckes an diesen weiterzuleiten.

Es handelt sich um Zuwendungen für folgende Leistungen: (*wird im Einzelfall ergänzt*).

Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller ist verpflichtet, der Letztempfängerin bzw. dem Letztempfänger alle maßgebenden Bestimmungen des Zuwendungsbescheides (einschließlich der Nebenbestimmungen, Zusätze, Auflagen etc.), soweit zutreffend, die sich aus der Bewilligung ergeben, aufzuerlegen. Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller bleibt verantwortlich für die zweckentsprechende Verwendung der gewährten Zuwendungen über

die Zweckbindungsdauer und hat dies dem ZV NVR gemäß Nr. 6 der ANBest-P bzw. Nr. 7 der ANBest-G nachzuweisen.

#### 1.5.2.5 Dingliche Sicherung

*(nur bei Bedarf im außergemeindlichen Bereich und bei Zuwendung > 500.000 €)* Der Vorbehalt dinglicher Rechte zur Sicherung eines etwaigen Rückzahlungsanspruchs ist durch Eintragung einer brieflosen Grundschuld in Höhe der Zuwendung an bereitester Stelle im Grundbuch zugunsten des NVR zu sichern.

## 1.6 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung, Zweckbindung

### 1.6.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Form der Zuwendung

Die Zuwendung wird für die Projektförderung (Ausgaben für Bau, Grunderwerb sowie Planung und Vorbereitung) gewährt.

Sie ist als Anteilfinanzierung angelegt und wird als Zuschuss (Übertragungen vom öffentlichen Bereich an den unternehmerischen und übrigen Bereich) bzw. Zuweisung (Übertragungen innerhalb des öffentlichen Bereichs) gewährt.

### 1.6.2 Bemessungsgrundlage

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

### 1.6.3 Höhe der Zuwendungen

#### 1.6.3.1 Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

Zur Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben sind die [Gesonderten Regelungen](#) in den Anlagen [G-1](#) bis [G-5](#) maßgeblich.

#### 1.6.3.2 Bau- und Grunderwerbsausgaben

Soweit die Maßnahmen im Katalog des ZV NVR (vgl. Abschnitt 1.7 Maßnahmenkatalog (Förderprogramm)) enthalten sind, beträgt die Höhe der Zuwendungen für die in Abschnitt 1.2 mit Ausnahme der Nr. 1.2.7 a) aufgeführten Förderkategorien bis zu 90 v. H., für Erneuerungsmaßnahmen der Förderkategorie 1.2.7 a) 40 v. H. der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbsausgaben.

Im Einzelfall kann eine Ausnahme vom Fördersatz zugelassen werden, wenn dies zur Erfüllung des Zweckes geboten ist. Über die Ausnahme entscheidet die Bezirksregierung Köln auf Antrag des ZV NVR.

#### 1.6.3.3 Ausgaben für die Planung und Vorbereitung von Investitionsmaßnahmen

Ergänzend zu den Zuwendungen für die Bau- und Grunderwerbsausgaben erhalten die Zuwendungsempfänger Zuwendungen für Ausgaben für die Planung und Vorbereitung der im Katalog des ZV NVR enthaltenen Maßnahmen (vgl. Abschnitt 1.7).

Die Zuwendungen für Ausgaben für Planung und Vorbereitung werden als Pauschale gewährt. Über die Pauschale hinausgehende Ausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

Planungs- und Vorbereitungskosten werden bei Investitionsmaßnahmen für den Neubau und Ausbau der ÖPNV-/SPNV-Infrastruktur sowie bei Investitionsmaßnahmen zur Modernisierung und Erneuerung von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV als Pauschale in Höhe von 3 v. H. der durch den ZV NVR festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähige Baukosten gewährt.

Beim Neubau und Ausbau von Schienenmaßnahmen (Schienenwege und Haltestellen) des kommunalen ÖPNV und des SPNV wird eine Planungskostenpauschale in Höhe von 5 v. H. der durch den ZV NVR festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähige Baukosten gewährt.

Bei Maßnahmen nach den Nrn. 1.2.3 bis 1.2.7, die zur Einrichtung von Mobilstationen beitragen, wird eine Planungskostenpauschale von 10 v. H. der durch den ZV NVR festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähige Baukosten gewährt.

Ausnahmen mit einer höheren Planungskostenförderung sind – soweit sie im Einklang mit den Rechtsgrundlagen der Förderung stehen und Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen – im Einzelfall möglich und bedürfen eines gesonderten Beschlusses der Verbandsversammlung.

Der in Abschnitt 1.6.3.2 enthaltene Fördersatz bezieht sich auch auf die zuwendungsfähigen Ausgaben für Planung und Vorbereitung.

#### **1.6.4 Zweckbindung**

Im Bewilligungsbescheid wird die Dauer der Zweckbindung festgesetzt. Innerhalb dieses Zeitraums muss das Vorhaben zweckentsprechend genutzt werden.

Die Zweckbindungsdauer beginnt mit der Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises.

Die geförderten Anlagen müssen mindestens 20 Jahre für den ÖPNV genutzt werden. Für betriebstechnische Anlagenteile „Haltestelleneinrichtungen und Fahrradabstellanlagen (überdachte / nicht überdachte Fahrradständer / -bügel), soweit es sich nicht um ein Gebäude oder einen umbauten Raum handelt, beträgt die Zweckbindungsdauer 10 Jahre. Für Software ist die Zweckbindungsdauer auf 5 Jahre festgesetzt.

Eisenbahnanlagen sind gemäß den gesetzlichen Regelungen auch nach Ablauf der Zweckbindungsfrist für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bereitzustellen.

Bei besonderer Begründung und bei Einhaltung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit kann der ZV NVR den Beginn der Zweckbindung auf Antrag der Antragstellerin bzw. des Antragstellers abweichend oder für Baustufen mit eigenem Verkehrswert getrennt auf das Datum der baulichen Fertigstellung bzw. der Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit festsetzen.

### **1.7 Maßnahmenkatalog (Förderprogramm)**

Der ZV NVR stellt als Maßnahmenkatalog gemäß § 12 ÖPNVG NRW ein mittelfristiges ÖPNV-Investitionsprogramm (5-Jahresprogramm) auf, welches jährlich fortgeschrieben wird. Grundlage der Programmaufstellung sind die Vorschläge der beantragenden Stellen sowie eigene Vorschläge des ZV NVR.

Die Einplanung einer Investitionsmaßnahme erfolgt durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung des ZV NVR.

Der ZV NVR fordert die Antragsteller bisher nicht bewilligter, aber im Maßnahmenkatalog enthaltener Maßnahmen jährlich mit Frist bis zum 31. März auf, die beabsichtigte Realisierung der jeweiligen Maßnahme(n) wie beantragt zu bestätigen oder etwaige wesentliche Änderungen bei der Planung, bei den voraussichtlichen Ausgaben oder beim Realisierungshorizont mitzuteilen.

## 2 Verfahren

### 2.1 Anmeldung und Antrag

Die Anmeldung eines Vorhabens ist Voraussetzung für die Berücksichtigung bei der Auswahl für die Programmfortschreibung.

Der ZV NVR fordert die Zuwendungsempfänger (vgl. Abschnitt 1.3) im Januar jeden Jahres zur Anmeldung neuer Vorhaben (vgl. Abschnitt 1.2) mit Frist bis zum 31. März auf.

Die Anmeldungen sollen sich auf Vorhaben beziehen, die innerhalb der nächsten 5 Jahre begonnen werden sollen.

Bei Anmeldung eines Vorhabens prüft der ZV NVR, ob eine Förderung als Maßnahme im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW erfolgen kann.

Die Anmeldung hat schriftlich in einfacher Ausfertigung und elektronisch (E-Mail: [investitionsfoerderung@nvr.de](mailto:investitionsfoerderung@nvr.de)) zu erfolgen. Für die Anmeldung ist das Muster der Anlage F-1 zu verwenden.

Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung ist beim ZV NVR schriftlich in 2-facher Ausfertigung und elektronisch (E-Mail: [investitionsfoerderung@nvr.de](mailto:investitionsfoerderung@nvr.de)) vorzulegen. Für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen ist für den Antrag das Muster der Anlage F-2 zu verwenden.

Der Anmeldung und dem Antrag sind in der Regel die in den Anlagen F-1.1 und F-2.1 näher bezeichneten Unterlagen beizufügen. Der ZV NVR kann Abweichungen aufgrund der Besonderheit des Fördergegenstandes schriftlich zulassen. Bei Anträgen ist für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben das Muster der Anlage F-3 zu verwenden.

### 2.2 Prüfung der Anmelde- und Antragsunterlagen

Der ZV NVR prüft die Anmelde- und Antragsunterlagen. Die Prüfung erstreckt sich auf die Förderfähigkeit des Vorhabens, die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und die Erfüllung der Fördervoraussetzungen.

Bei der Prüfung wird darauf geachtet, dass die veranschlagten Ausgaben auf der Grundlage der voraussichtlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben der Maßnahme ermittelt worden sind. Gegebenenfalls wird die Antragstellerin bzw. der Antragsteller zur Überarbeitung der Unterlagen schriftlich aufgefordert. Der ZV NVR kann weitere zur Beurteilung des Vorhabens notwendige Unterlagen anfordern.

Das Ergebnis der Antragsprüfung wird in einem Vermerk festgehalten.

### 2.3 Priorisierung und Einplanung

Die zur Förderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW angemeldeten bzw. beantragten Vorhaben werden zur Aufstellung eines Vorschlags für die jährliche Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs bzw. des mittelfristigen ÖPNV-Investitionsprogramms des ZV NVR an die Verbandsversammlung des ZV NVR in einem Priorisierungsverfahren gemäß Anlage bewertet.

Das Ergebnis des Priorisierungsverfahrens ist eine Rangfolge für die angemeldeten bzw. beantragten Vorhaben je Förderkategorie. Eine Neubewertung eines bereits bewerteten Vorhabens ist nur bei wesentlichen, durch die Antragstellerin bzw. den Antragsteller mitgeteilten Änderungen möglich.

Die für die Förderkategorien ermittelten Rangfolgen und die gesondert bewerteten Vorhaben der Kategorien 1.2.5 (nur Bike-and-ride-Anlagen), 1.2.7 und 1.2.8 sind Grundlage für den Vorschlag zur Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs.

Ergänzend zu der im Priorisierungsverfahren ermittelten Rangfolge werden als Auswahlkriterien für den Vorschlag der voraussichtliche Finanzrahmen für Vorhaben gemäß § 12 ÖPNVG NRW, die verkehrliche Dringlichkeit und die regionale Ausgewogenheit der Vorhaben herangezogen.

Die Verbandsversammlung des ZV NVR beschließt auf der Grundlage des Verwaltungsvorschlags jährlich über die Fortschreibung des Maßnahmenkatalogs des ZV NVR.

## **2.4 Einplanungsmitteilung und Verweildauer im Programm**

Der ZV NVR unterrichtet die das Vorhaben anmeldende Stelle über die Aufnahme bzw. Nicht-Aufnahme in den Maßnahmenkatalog des ZV NVR und den Fördersatz (Einplanungsmitteilung).

In der Einplanungsmitteilung weist der ZV NVR darauf hin, dass eine Förderung frühestens erfolgen kann, wenn ein Finanzierungsantrag gestellt ist, die Zuwendungsvoraussetzungen vorliegen und Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Ferner teilt er mit, dass durch die Einplanungsmitteilung ein Rechtsanspruch auf Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach begründet wird.

Der ZV NVR behält sich vor, Investitionsmaßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog herauszunehmen, für die dem ZV NVR dauerhaft kein Finanzierungsantrag vorliegt oder deren Realisierung bis zum Ende des jeweiligen Programmzeitraums nicht absehbar ist. Die Ausplanung erfolgt im Rahmen der jährlichen Programmfortschreibung nach einer Verweildauer von mindestens 3 Jahren im Programm und wird der anmeldenden Stelle mitgeteilt.

## **2.5 Bewilligung der Zuwendung**

Der ZV NVR erteilt der Antragstellerin bzw. dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid nach dem Muster der Anlage F-8.

Der Zuwendungsbescheid wird unter Festsetzung der für die jeweilige Maßnahme zu Grunde zu legenden sonstigen Zuwendungsbestimmungen (vgl. Abschnitt 1.5), der Höhe der Zuwendung (vgl. Abschnitt 1.6.3), des Durchführungszeitraums (vgl. Abschnitt 1.5.1 d)) und der Dauer der Zweckbindung (vgl. Abschnitt 1.6.4) erteilt.

Der Landesrechnungshof hat mit Schreiben vom 08.02.2011 (IV A-822-1-16) bis auf Weiteres auf die Übersendung einer Ablichtung des Zuwendungsbescheides mit einer Zweitschrift des Antrags bzw. eines etwaigen Zuwendungsvertrages verzichtet.

Der ZV NVR stimmt einer Erhöhung der mit dem genehmigten Antrag bewilligten Zuwendung grundsätzlich nicht zu. Ausnahmen erkennt der ZV NVR nur in besonders begründeten Ausnahmefällen an (z. B. Auflagen im Planfeststellungsbeschluss, Ausschreibungsergebnis, Erweiterung des Förderziels), über die er im Einzelfall entscheidet. Voraussetzung für die Änderung der genehmigten Zuwendung ist ein Kostenänderungsantrag mit einer positionsscharfen Gegenüberstellung der bereits genehmigten Ausgaben und der neu beantragten Ausgaben. Ansonsten sind die für den Antrag vorgesehenen Vordrucke zu verwenden.

## **2.6 Besondere Regelungen**

### **2.6.1 Vorzeitiger, zuwendungsunschädlicher Maßnahmenbeginn**

Der ZV NVR kann im Einzelfall bei Vorliegen der Voraussetzungen der Nummern 1.3.1 VV/VVG zu § 44 LHO Ausnahmen vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns (gemäß Nr. 1.3 VV/VVG zu § 44 LHO) zulassen, wenn mit der Maßnahme im Zeitraum zwischen Antragstellung und Bewilligung begonnen werden soll.

Der vorzeitige, zuwendungsunschädliche Maßnahmenbeginn ist unter Angabe der Gründe formlos beim ZV NVR zu beantragen.

Der ZV NVR teilt der Zuwendungsempfängerin bzw. dem Zuwendungsempfänger die Entscheidung über die Zulassung eines vorzeitigen, zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginns nach folgenden Maßgaben durch einen rechtsbehelfsfähigen Bescheid mit: Die Genehmigung ist auf 12 Monate befristet. Der Zeitpunkt des Vorhabenbeginns mit dem ZV NVR unverzüglich schriftlich mitzuteilen. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten. Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Baugrunduntersuchung, Grunderwerb und Herrichten des Grundstücks (z. B. Gebäudeabbruch, Planieren) nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Zuwendung.

Mit der Zustimmung zur Ausnahme von Nr. 1.3 VV zu § 44 LHO ist kein Anspruch auf spätere Förderung begründet. Eine eventuelle spätere Förderung ist nur dann möglich, wenn folgende Vorgaben bereits ab der Vergabe von Aufträgen unter Inanspruchnahme der Zustimmung zum vorzeitigen, zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginn sinngemäß beachtet werden:

- a) die dem Zuwendungsbescheid als Anlage beigefügten Bestimmungen der ANBest-G bzw. ANBest-P/NBest-Bau,
- b) die Vorgaben des Gesetzes über die Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie fairen Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen – TVgG-NRW) v. 22.03.2018 (SGV.NRW.701),

## 2.6.2 Vorsorgemaßnahme

Soweit Investitionen für ein später zu realisierendes Vorhaben (Zweitvorhaben) aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen zusammen mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) vorsorglich erfolgen sollen, können diese beim ZV NVR als Vorsorgemaßnahme beantragt werden.

Die in den gesonderten Regelungen [G-4](#) enthaltenen weiteren Regelungen zu Vorsorgemaßnahmen sind zu beachten.

## 2.7 Auszahlung der Zuwendungen und Mittelausgleich

Für den Antrag auf Auszahlung von Zuwendungen ist das Muster der Anlage F-4 (F-4.1 ohne Quote, F-4.2 mit Quote) zu verwenden. Die Zuwendung wird grundsätzlich in Teilbeträgen ausgezahlt.

Die Zuwendungen dürfen nur soweit und nicht eher ausgezahlt werden, als sie voraussichtlich innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung für fällige Zahlungen im Rahmen des Zuwendungszwecks benötigt werden.

Die Zuwendungen dürfen regelmäßig erst ausgezahlt werden, wenn der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist. Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger kann die Bestandskraft des Zuwendungsbescheides herbeiführen und damit die Auszahlung beschleunigen, wenn dem ZV NVR eine Erklärung über den Verzicht auf einen Rechtsbehelf vorgelegt wird.

Der ZV NVR führt im Rahmen der haushaltsmäßigen Möglichkeiten mindestens jährlich einen Mittelausgleich auf der Grundlage des aktualisierten voraussichtlichen Mittelbedarfs der Zuwendungsempfängerinnen bzw. der Zuwendungsempfänger für die einzelnen Maßnahmen durch (vgl. Anlage F-5 Antrag auf Mittelausgleich). Dazu erhalten die Zuwendungsempfänger vom ZV NVR jährlich eine Aufforderung zur Meldung des Mehr- oder Minderbedarfs mit Fristsetzung (Mittelausgleichsmeldung).

## **2.8 Nachweis und Prüfung der Verwendung**

Der ZV NVR prüft die fristgerechte Vorlage des fortgeschriebenen Ausgabeblattes und dessen Inhalt.

Der ZV NVR kann – auch nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheides – bei Vorliegen besonderer Umstände die Fristen für die Vorlage von Verwendungsnachweisen abweichend von den Allgemeinen Nebenbestimmungen festsetzen; nach der Bekanntgabe jedoch nur in der Form einer Fristverlängerung. Die besonderen Umstände sind von der Antragstellerin bzw. vom Antragsteller mit dem Antrag oder nach der Bewilligung möglichst frühzeitig schriftlich darzulegen.

Der ZV NVR prüft den Verwendungsnachweis und hält das Ergebnis der Prüfung in einem Vermerk nach dem Muster der Anlage F-7, Ziffer V. fest.

## **2.9 Überwachung der Verwendung**

Der ZV NVR überwacht die bestimmungsgemäße Nutzung der geförderten Maßnahmen für die Dauer der Zweckbindung.

## **2.10 Rückforderung von Zuwendungen**

Sollte bei einer Park-and-ride-Anlage oder Bike-and-ride-Anlage der Auslastungsgrad von 60 v. H. innerhalb von zwei Jahren nicht erreicht werden (vgl. Abschnitt 1.5.2.1), wird der Bewilligungsbescheid im Hinblick auf den Kostenanteil für die durchschnittlich nicht benutzten Stellplätze an den Gesamtausgaben widerrufen. Die Zuwendungen sind einschließlich Verzinsung zurückzuzahlen.

## **2.11 Ausnahmen von dieser Richtlinie**

Im Einzelfall und bei besonderer Begründung kann der ZV NVR Ausnahmen zulassen, durch die von Regelungen dieser Richtlinie abgewichen wird – soweit diese die gesetzlichen Regelungen und die Regelungen des § 12 ÖPNVG NRW nicht verletzen oder für die eine Ermächtigung nach den VV/VVG zu § 44 LHO gegeben ist.

## **3 Inkrafttreten, Geltungsdauer**

Diese Richtlinie tritt am Tag des Beschlusses der Zweckverbandsversammlung des ZV NVR in Kraft.

## Übersicht zu den gesonderten Regelungen der ÖPNV-Invest-RL (– ITCS/EFM –) ZV NVR

### Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

- G-1 [Förderobergrenzen](#)
- G-2 [Allgemeine Regelungen](#)
- G-3 [Umleitungsstrecken](#)
- G-4 [Vorsorgemaßnahmen](#)
- G-5 [Bushaltestellen](#)



Gesonderte Regelungen**Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben  
Förderobergrenzen**

<b>1</b>	<b>Zielsetzung</b>
<b>1.1</b>	<b>Für einzelne Investitionsmaßnahmen werden Förderobergrenzen in Bezug auf die zuwendungsfähigen Ausgaben festgelegt. Damit ist beabsichtigt, die Förderung generell auf eine Standardausführung zu begrenzen.</b>
<b>1.2</b>	<b>Zuwendungsfähigkeit</b>
<b>1.2.1</b>	Die Förderobergrenzen enthalten jeweils die Bau- und Materialausgaben der jeweiligen Anlage einschließlich Beleuchtung und nur bei Bike-and-ride-Anlagen eine ggf. vorgesehene Überdachung. Für die Überdachung von Bahnsteigen und Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) ist gesondert eine Förderobergrenze definiert.
<b>1.2.2</b>	Grunderwerbsausgaben, Ausgaben für die Zufahrtsstraßen und -wege, Wegeleitsysteme und die Ausstattung für Fahrgastinformationen sind <u>nicht</u> enthalten. Ebenso wenig sind Bauteile wie z.B. Stützwände und Masten enthalten, die nur aufgrund besonderer Bedingungen erforderlich sind. Die Zuwendungsfähigkeit dieser Ausgaben wird getrennt betrachtet.
<b>2</b>	<b>Förderobergrenzen</b> Die nachfolgend genannten Förderobergrenzen sind Nettobeträge. Bei nicht vorsteuerabzugsberechtigten Gebietskörperschaften und juristischen Personen des öffentlichen Rechts ist die Mehrwertsteuer zusätzlich förderfähig.
<b>2.1</b>	<b>Bahnsteigüberdachungen</b>
<b>2.1.1</b>	jede Bahnsteigüberdachung 1.500.- EUR / m <sup>2</sup>
<b>2.1.2</b>	Die Erforderlichkeit der Dimensionierung von Bahnsteigdächern ist anhand des Fahrgastaufkommens in Verbindung mit den durchschnittlichen Wartezeiten mit der Anmeldung nachzuweisen, wenn mehr als 1/3 der Bahnsteiglänge überdacht werden soll.
<b>2.2</b>	<b>Bahnsteiglängen und Bahnsteighöhen</b>
<b>2.2.1</b>	Für die Förderung des Neubaus oder Ausbau von Bahnsteigen der Straßenbahn wird die Vorlage eines strecken- und linienbezogenen Konzeptes über langfristig benötigte, möglichst einheitliche Bahnsteiglängen und Bahnsteighöhen vorausgesetzt. Bei Bahnsteigen, für die die volle Länge aufgrund der vorgesehenen Betriebskonzepte vorerst nicht realisiert werden soll, ist der weitere Ausbau wenigstens optional zu berücksichtigen.
<b>2.2.2</b>	Soweit bei einer Straßenbahnlinie eine Dreifachtraktion in Betracht gezogen wird, ist die Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer Bahnsteiglänge von mindestens 90 Metern der Bahnsteige auf der gesamten Linie nachzuweisen.
<b>2.2.3</b>	Von den Planungs- und Entwurfsgrundlagen für Stadtbahnen im Lande Nordrhein-Westfalen, RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 30.6.1982 (SMBl. NRW. 923) werden Ausnahmen bei der Bahnsteighöhe zugelassen, sofern mittel- und niederflurige Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

2.2.4	Beim Schienenpersonennahverkehr haben Bahnsteiglängen dem vom ZV NVR vorgegebenen oder geplanten Betriebsprogramm zu entsprechen.	
<b>2.3</b>	<b>Bike-and-ride-Anlagen (B+R)</b>	
2.3.1	Die Standorte und der Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen. Der Stellplatzbedarf ist bei mehr als 10 Stellplätzen in angemessener Weise mit der Anmeldung der Maßnahme nachzuweisen.	
2.3.2	Ein ausreichender Witterungsschutz und eine Diebstahlsicherung sind möglichst zu gewährleisten.	
2.3.3	überdachte Fahrradstellplätze	1.000.- EUR / Stellplatz
2.3.4	Fahrradboxen	1.000.- EUR / Stellplatz
2.3.5	überdachte Fahrradstellplätze in zugangsgesicherten Sammelabstellanlagen (Fahrradsammelabstellanlagen)	1.400.- EUR / Stellplatz
2.3.6	Fahrradboxen und Fahrradsammelabstellanlagen mit elektronischem, online angebundem Buchung- und Schließsystem zur zeitlich flexiblen Nutzung	2.000.- EUR / Stellplatz
2.3.7	Nachrüstung bestehender Fahrradboxen und Fahrradsammelabstellanlagen mit einem elektronischen, online angebundem Buchung- und Schließsystem zur zeitlich flexiblen Nutzung	600.- EUR / Stellplatz
2.3.8	Fahrradparkhäuser	4.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.4</b>	<b>Öffentliche Fahrradverleihsysteme (öFVS)</b>	
2.4.1	Die Standorte und der Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen. Der Stellplatzbedarf ist bei mehr als 10 Stellplätzen mit der Anmeldung der Maßnahme in angemessener Weise nachzuweisen.	
2.4.2	Fahrradstellplätze an festen Stationen	500.- EUR / Stellplatz
<b>2.5</b>	<b>Park-and-ride-Anlagen (P+R)</b>	
2.5.1	Die Standorte und der Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen. Der Stellplatzbedarf ist bei mehr als 10 Stellplätzen mit der Anmeldung der Maßnahme in angemessener Weise nachzuweisen.	
2.5.2	ebenerdige Anlagen	4.000.- EUR / Stellplatz
2.5.3	Parkbauten	7.000.- EUR / Stellplatz
2.5.4	Behindertenstellplätze (ebenerdig)	6.000.- EUR / Stellplatz
2.5.5	Behindertenstellplätze (Parkbauten)	10.000.- EUR / Stellplatz
2.5.6	Kurzzeit-Parkplatz (Kiss-and-ride-Platz)	6.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.6</b>	<b>Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)</b>	
2.6.1	Die Standorte und der Stellplatzbedarf sind auf die Entwicklung des Verkehrsangebotes abzustimmen. Dies kann durch einen stufenweisen Ausbau erfolgen.	

Der Stellplatzbedarf ist mit der Anmeldung der Maßnahme nachzuweisen (Busbelegungskonzept).

Die Überdachung ist nur in einem dem Fahrgastaufkommen und der Funktionalität der Anlage angemessenen Umfang förderfähig. Sie ist ggf. gesondert zu begründen.

<b>2.6.2</b>	Überdachung	1.500.- EUR / m <sup>2</sup>
<b>2.6.3</b>	Normalbus	100.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.6.4</b>	Gelenkbus	140.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.6.5</b>	Warteplatz	40.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.6.6</b>	Kurzzeit-Parkplatz (Kiss-and-ride-Platz)	6.000.- EUR / Stellplatz
<b>2.7</b>	<b>Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM)</b>	
<b>2.7.1</b>	Bei einem notwendigen Neu- und Ausbau von Systemen im Rahmen des EFM (Nr. 1.2.2) werden in den Fahrzeugen folgende zuwendungsfähigen Höchstbeträge festgelegt:	
<b>2.7.2</b>	Einrichtungsfahrzeuge	3.000.- EUR / Fahrzeug
<b>2.7.3</b>	Zweirichtungsfahrzeuge	6.000.- EUR / Fahrzeug

Gesonderte Regelungen**Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben****Allgemeine Regelungen**

<b>1</b>	<b>Verwaltungsausgaben sowie Ausgaben für die Planung und Vorbereitung einer Investitionsmaßnahme (auch baubegleitend)</b>
<b>1.1</b>	<b>Zur Abgeltung der entstehenden Ausgaben für die Planung und Vorbereitung einer Investitionsmaßnahme gewährt der ZV NVR eine Pauschale.</b> <b>Die Pauschale deckt insbesondere folgende Ausgaben ab:</b>
<b>1.1.1</b>	Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen
<b>1.1.2</b>	Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts
<b>1.1.3</b>	Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten
<b>1.1.4</b>	Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung
<b>1.1.5</b>	Ausgaben für die Statik (Ausführungsstatik und Prüfstatik von Ingenieurbauwerken) und die technische Bearbeitung einschließlich der Ausführungsunterlagen
<b>1.1.6</b>	sonstige Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit und Beratung
<b>1.1.7</b>	Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) und § 41 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungskostenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.
<b>2</b>	<b>Grunderwerbsausgaben</b>
<b>2.1</b>	<b>Grundsätze</b>
<b>2.1.1</b>	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.
<b>2.1.2</b>	Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die bestehende Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.
<b>2.1.3</b>	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.
<b>2.1.4</b>	Gestehungskosten für von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.
<b>2.1.5</b>	Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst. Die Voraussetzung für die Förderung ist der Nachweis der Notwendigkeit und des Umfangs durch planungsrechtliche Festlegung im Rahmen des Baurechts. Sofern der Ausgleich ohne Grunderwerb durch eine Nutzungsvereinbarung sichergestellt werden kann, ist eine kostengünstigere Lösung zu wählen.

<b>2.2</b>	<b>Umfang der Gesteungskosten.</b>
<b>2.2.1</b>	<b>Zu den Gesteungskosten zählen insbesondere:</b>
2.2.1.1	Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (Marktwertes) nach den jeweils gültigen Wertermittlungsrichtlinien hält
2.2.1.2	Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten
2.2.1.3	Entschädigungen gemäß Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz –EEG NW, (SGV.NRW 214)
2.2.1.4	Ausgaben für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge
2.2.1.5	Rechtsanwalts- und Notargebühren
2.2.1.6	Gerichtskosten einschließlich der Kosten für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit
2.2.1.7	Erschließungskosten, die nach Grunderwerb und vor Bewilligungsbescheid anfallen
2.2.1.8	Kosten für Schlussvermessung und Katastergebühren, wenn die Arbeiten von einem öffentlich bestellten Vermessungsingenieur oder von dem bei der Zuwendungsempfängerin bzw. beim Zuwendungsempfänger angesiedelten kommunalen Vermessungs- bzw. Katasteramt durchgeführt werden.
2.2.1.9	Kosten für grunderwerbsbezogene Gutachten durch vereidigte Sachverständige
2.2.1.10	Grunderwerbsteuer
2.2.2	Nicht zu den Gesteungskosten gehören Maklergebühren.
<b>2.3</b>	<b>Erwerb von Rechten</b>
<b>2.3.1</b>	Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 2.1 und 2.2 entsprechend.
<b>2.3.2</b>	Beim Grunderwerb auf Rentenbasis ist der kapitalisierte Rentenbetrag zuwendungsfähig, wenn die Rentenverpflichtung mit einem Versicherer zugunsten des Rentenberechtigten abgewickelt wird oder die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger diesen Betrag wertbeständig anlegt, um hieraus die Rente zu leisten.
<b>2.4</b>	<b>Freiwerdende Grundstücke</b>
<b>2.4.1</b>	Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben und können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen.
<b>2.4.2</b>	Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Verkehrsanlagen nutzt.
<b>2.5</b>	<b>Grunderwerb bei "In-sich-Geschäften"</b>
<b>2.5.1</b>	Grunderwerbsausgaben sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe zuwendungsfähig auch bei Grundstückskäufen
2.5.1.1	zwischen Gemeinde und Eigengesellschaften und
2.5.1.2	zwischen Mutter- und Tochtergesellschaften bzw. zwischen Teilgesellschaften

2.5.2	Gründerwerbskosten sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich unselbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.
<b>3</b>	<b>Bauausgaben</b>
<b>3.1</b>	<b>Die Ausgaben für den Bau oder Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsanlagen sind zuwendungsfähig. Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu werden auch gerechnet:</b>
3.1.1	Haftpflicht- und Bauwesenversicherung einschließlich evtl. vertraglich geregelter Selbstbehalte
3.1.2	Vermessungsarbeiten während der Bauausführung
3.1.3	Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelsuche nach Einplanung der Maßnahme (soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist)
3.1.4	Sichern bzw. Bergen von Bodendenkmälern
3.1.5	Beseitigung von Kontaminationen ohne Einschreitungspflicht (Beseitigung erst infolge der Baumaßnahme geboten), soweit Regressansprüche nachweislich nicht realisiert werden können
3.1.6	Mehrkosten zum Wiedereinbau geeignet aufbereiteter teerhaltiger Ausbaumassen, insbesondere:
3.1.6.1	Mehrkosten für Transport und Aufbereitung
3.1.6.2	Kosten für notwendige Baustoffprüfungen und Laboruntersuchungen
3.1.7	Baugrunduntersuchungen und Gutachten, deren Notwendigkeit erst während der Baudurchführung erkennbar wird
3.1.8	Eigen- und Fremdüberwachungsprüfungen (Güteprüfungen) nach technischen Vorschriften
3.1.9	Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß der geltenden Vorschriften
3.1.10	Brandschutzeinrichtungen und Wasserschutzanlagen
3.1.11	Lichtzeichenanlagen einschließlich zugehöriger Steuerungsanlagen,
3.1.12	Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Verkehrsanlage erforderlich sind
3.1.13	bauliche Sicherung bzw. Absperrung der fertig gestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme
3.1.14	Ausstattung der Bauwerke mit stationären Prüfeinrichtungen und erforderlichen Hilfsmitteln
3.1.15	Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs
3.1.16	Bepflanzung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege (1 Jahr) sowie Ersatzgeld nach Landschaftsgesetz – LG – (SGV.NRW 791). Entwicklungspflege ist nicht zuwendungsfähig, auch wenn sie im Zusammenhang mit der Erstellung beauftragt wurde.
3.1.17	Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke. Hierzu zählen z. B.:
3.1.17.1	Entschädigungen für die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken
3.1.17.2	Darlehensbeschaffungskosten (Zinsen, Disagio) zur Abwendung von Entschädigungsleistungen, soweit sie wirtschaftlicher einzuschätzen sind
3.1.17.3	Entschädigungsleistungen für durch das Vorhaben in Ihrer Existenz bedrohte Anlieger

3.1.18	Baustellen-Informationsschild mit Hinweis auf die Förderung durch den ZV NVR
3.1.19	Bauwerksbücher, Bestandspläne und datenmäßige Erfassung für Ingenieurbauwerke
<b>3.2</b>	<b>Wertausgleich</b>
3.2.1	Liegt der zu fördernde Zweck auch im Interesse von Dritten, so haben sich diese angemessen an den zuwendungsfähigen Kosten zu beteiligen.
3.2.2	Die Beteiligung gilt auch, wenn ein Dritter durch die geförderte Maßnahme einen wirtschaftlichen Vorteil etwa durch Erneuerung oder Verbesserung seiner Anlagen erhält.
3.2.3	Der Wertausgleich wird auf 50 v. H. festgelegt; es sei denn, der Dritte weist nach, dass ein geringerer oder gar kein Wertausgleich angemessen ist.
<b>3.3</b>	<b>Schienengebundener ÖPNV (Straßenbahnen, SPNV), ZOB's, Nahverkehrsanteil</b>
3.3.1	Beim schienengebundenen (spurgebundenen) öffentlichen Personennahverkehr sowie bei Omnibusbahnhöfen werden außerdem zum Bau und Ausbau der Verkehrswege bzw. -anlagen gerechnet:
3.3.1.1	Sicherungsposten (nicht jedoch deren Ausbildung)
3.3.1.2	Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerke oder Gleichrichterstationen
3.3.1.3	Niederspannungsanlagen mit Notstromversorgung
3.3.1.4	Anlagen für Wasserversorgung, Heizung, Be- und Entlüftung sowie sanitäre Anlagen für Fahrgäste
3.3.1.5	ortsfeste Funk-, Fernmelde- und Steuerungsanlagen (Reservebauteile nur nach Maßgabe der für die technische Abnahme vorgeschriebenen notwendigen Erstausrüstung)
3.3.1.6	Anlagen zur Fahrgastinformation und Videoüberwachung, Notrufeinrichtungen
3.3.1.7	ortsfeste Anlagen für Fahrkartenerwerb und -entwertung
3.3.1.8	Schlussreinigung
3.3.1.9	Erstausrüstung für Brandschutz und notwendige Ersatzteile
3.3.2	Bei Mischnutzungen von Verkehrsanlagen des schienengebundenen ÖPNV (SPNV, Straßenbahnen) – z. B. kommerzielle Nutzung, Fern-, Güter- und Nahverkehr – ist nur der entsprechende Nahverkehrsanteil zuwendungsfähig, soweit nicht eine weit überwiegende Nutzung durch den ÖPNV (SPNV, Straßenbahnen) vorliegt.
3.3.3	Wirtschaftlichkeitsausgleich für nach Bundesschienenbauwegesgesetz geförderte Anlagen der DB AG in besonders begründetem Ausnahmefall
<b>3.4</b>	<b>Eigenleistungen</b>
3.4.1	Bei Eigenleistungen 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.

<b>3.4.2</b>	Bei Zuwendungsempfängern, die nicht das öffentliche Besoldungs-/ Vergütungsrecht anwenden, sind folgende Vergütungsgruppen zugrunde zu legen:								
	<table border="0"> <tr> <td>Diplomingenieur(in) (TU/TH)</td> <td>TVÖD EG 14</td> </tr> <tr> <td>Diplomingenieur(in) (FH)</td> <td>TVÖD EG 11</td> </tr> <tr> <td>nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in)</td> <td>TVÖD EG 8</td> </tr> <tr> <td>weitere(r) Mitarbeiter(in)</td> <td>TVÖD EG 5</td> </tr> </table>	Diplomingenieur(in) (TU/TH)	TVÖD EG 14	Diplomingenieur(in) (FH)	TVÖD EG 11	nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in)	TVÖD EG 8	weitere(r) Mitarbeiter(in)	TVÖD EG 5
Diplomingenieur(in) (TU/TH)	TVÖD EG 14								
Diplomingenieur(in) (FH)	TVÖD EG 11								
nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in)	TVÖD EG 8								
weitere(r) Mitarbeiter(in)	TVÖD EG 5								
	Es sind die Personalkostenansätze für die nachgeordneten Bundesbehörden ohne die sonstigen Personalgemeinkosten anzuwenden, und zwar die maßgeblichen Sätze zum Zeitpunkt des Entstehens der Aufwendungen.								
<b>3.5</b>	<b>Zum Bau oder Ausbau von Verkehrswegen oder -anlagen werden insbesondere <u>nicht</u> gerechnet:</b>								
<b>3.5.1</b>	Zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen, wie Fern- und Güterverkehrsanlagen, Zugänge zu Warenhäusern, Ladenbauten								
<b>3.5.2</b>	Betriebserschwerisse beim Träger des Vorhabens oder dem Verkehrsträger, die durch das Fördervorhaben verursacht werden								
<b>3.5.3</b>	Schaffung von Ersatzparkraum der Vorhabenträgerin bzw. des Vorhabenträgers,								
<b>3.5.4</b>	Ablösung von Betriebs- und Erhaltungskosten nach § 15 Abs. 4 EKrG								
<b>3.5.5</b>	Finanzierungskosten								
<b>3.5.6</b>	Ersatzmaßnahmen und bau- und betriebstechnische Nachrüstungen, soweit ein verkehrlicher Nutzen nicht gegeben ist								
<b>3.5.7</b>	künstlerische Ausgestaltung								
<b>3.5.8</b>	Anteile Dritter								
<b>3.5.9</b>	Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach §§ 127 ff Baugesetzbuch (BauGB) und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW – KAG – (SGV.NRW 610) für straßenbauliche Maßnahmen.								
<b>3.5.10</b>	Verlegung oder Änderung von Telekommunikationsleitungen								
<b>3.6</b>	<b>Sonstiges</b>								
<b>3.6.1</b>	Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge einer Fördermaßnahme verlegt, verändert oder erneuert werden und sind die hierfür entstehenden Kosten zuwendungsfähig, so sind unter enteignungsrechtlichen Gesichtspunkten auch die dem Dritten entstehenden Aufwendungen für Ingenieurleistungen (z. B. für Planung, Bauleitung und Abrechnung) in angemessenem Umfang zuwendungsfähig. Dies gilt nicht, sofern es sich bei den Anlagen Dritter um Verkehrswege oder Verkehrsanlagen handelt.								
<b>3.6.2</b>	Die Zuordnung von Ausgaben als zuwendungsfähig oder nicht zuwendungsfähig gilt unabhängig davon, ob diese von der Vorhabenträgerin bzw. vom Vorhabenträger, von der Zuwendungsempfängerin bzw. vom Zuwendungsempfänger oder in dessen Auftrag von einem Dritten bzw. einer Dritten oder einem Auftragnehmer bzw. einer Auftragnehmerin erbracht werden.								



Gesonderte Regelungen**Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben  
Umleitungsstrecken**

<b>1</b>	<b>Herrichtung der Umleitungsstrecke</b>
1.1	Die notwendigen Ausgaben für die Herrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden.
1.2	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.
<b>2</b>	<b>Ersatzverkehr</b>
2.1	Ist es wirtschaftlicher, anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr 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 (evtl. auch zur Ausmusterung vorgesehenen) Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann. Dies gilt nicht, wenn die Erbringung des Ersatzverkehrs vertraglich geschuldet ist. Dass der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann, ist nachzuweisen.
2.2	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 von der Zuwendungsempfängerin bzw. 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.
<b>3</b>	<b>Betrieberschwernisse</b>
3.1	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.
<b>4</b>	<b>Vorteilsausgleich</b>
4.1	Erwirbt der Bauträger durch die Herrichtung der Umleitungsstrecke einen erheblichen bleibenden materiellen Vorteil, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben angemessen zu berücksichtigen. Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst förderungsfähig ist.
4.2	Werden nach Beendigung der Umleitung Stoffe zurück gewonnen (z. B. Signalanlagen), so ist der Wert von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

## Gesonderte Regelungen

### **Vorsorgemaßnahmen**

---

<b>1</b>	<b>Begriffsbestimmung</b>
	Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) ausgeführt werden, deren Nutzen allerdings erst mit der Realisierung eines späteren Verkehrsvorhabens (Zweitvorhaben) gegeben ist.
<b>2</b>	<b>Grundsätze</b>
<b>2.1</b>	Als Kosten der Vorsorgemaßnahme sind die durch sie tatsächlich entstandenen Mehrkosten anzusetzen. In begründeten Fällen kann eine andere Kostenabgrenzung sinnvoll sein.
<b>2.2</b>	Die Ausgaben der Vorsorgemaßnahme werden zuwendungsfähig, wenn das Zweitvorhaben durchgeführt und gefördert wird und soweit die Vorsorgemaßnahme für das Zweitvorhaben tatsächlich verwendet wird.
<b>2.3</b>	Zur Vermeidung der Ausschlusswirkung der Nr. 1.3 VV bzw. VVG zu § 44 LHO ist für die spätere Förderung des Zweitvorhabens die Genehmigung der Vorsorge vor Maßnahmenbeginn erforderlich. Darin ist darauf hinzuweisen, dass mit der Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ein Anspruch auf eine spätere Förderung nicht begründet wird. Diese Genehmigung soll nur dann erfolgen, wenn die spätere Ausführung der Vorsorgemaßnahme mit wesentlich höheren Kosten verbunden, technisch oder betrieblich nicht oder nur mit großem Aufwand durchführbar wäre und außerdem sichergestellt erscheint, dass die Vorsorgemaßnahme später für das Zweitvorhaben verwendet wird.
<b>3</b>	<b>Verfahren</b>
<b>3.1</b>	Die Vorsorgemaßnahme ist zu beschreiben und darzustellen. Die technische oder wirtschaftliche Notwendigkeit zur Durchführung mit dem Erstvorhaben ist zu begründen. Die durch sie bedingten Kosten sind anzugeben. Für das Zweitvorhaben sind Unterlagen in Anlehnung an die Anmeldung für das jeweilige Förderprogramm beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern. Die Unterlagen müssen eine Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit zur Durchführung der Vorsorgemaßnahme ermöglichen.
<b>3.2</b>	Sofern das Erstvorhaben nach § 12 ÖPNVG NRW aus dem Maßnahmenkatalog des ZV NVR gefördert werden soll, kann der Antrag auf Anerkennung der Vorsorgemaßnahme in den entsprechenden Finanzierungsantrag einbezogen werden.
<b>3.3</b>	Sofern das Erstvorhaben nicht im Maßnahmenkatalog des ZV NVR gefördert wird, ist zur Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ein gesonderter Antrag zu stellen. Hierzu sind zusätzliche Unterlagen vorzulegen, in denen das Erstvorhaben dargestellt ist.
<b>3.4</b>	Über den Antrag auf Anerkennung als Vorsorgemaßnahme entscheidet der ZV NVR.

---

Gesonderte Regelungen

**Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben**

**Bushaltestellen**

Lage	Bauart	Straßenbaulast-träger	Barrierefreier Ausbau	Warte- und Aufstellfläche für Fahrgäste	Grunderwerb	Ausstattung	Bushaltestelle bei neuer Busbucht	Anpassungstreifen	Bemerkungen
Inner-orts	Buskap oder Fahrbahnrand-haltestelle	Gemeinde / Kreis	X	X	X	X		X	
		Bund/Land = Straßen.NRW (geteilte Baulast)	X	X	X	X		X	
	Busbucht	Gemeinde / Kreis	X	X	X	X	A	(X)	
		Bund/Land = Straßen.NRW (geteilte Baulast)	X	X	X	X	---	(X)	
Außer-orts	Fahrbahnrand-haltestelle	Gemeinde / Kreis	X	X	X	X		X	Lt. RAL an schwächer belasteten Straßen oder untergeordneten Knotenpunkten möglich.
		Bund/Land = Straßen.NRW	X	X	X	X		X	
	Busbucht	Gemeinde / Kreis	X	X	X	X	X	(X)	Lt. RAL an stärker belasteten Straßen.
		Bund/Land = Straßen.NRW	B	B	B	X	B	(B)	

X grundsätzlich förderfähig

A Anlage Bushaltestellenbucht nur im Ausnahmefall nach Kriterien der RASt förderfähig und wenn nicht mit einer Maßnahme des kommunalen Straßenbaus gefördert werden kann.

B Förderfähig nur bei besonderer Anforderung an Warte- und Aufstellfläche (z. B. Schule, Betrieb), die über Aufgaben des Straßenbaulastträgers hinausgehen.

(X) (B) X bzw. B nur an bestehender Busbucht

--- nicht förderfähig