



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [MBI. NRW. 2022 Nr. 27](#)
Veröffentlichungsdatum: 21.06.2022
Seite: 632



Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobili- tätsmanagement - FöRi-MM)

910

Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement - FöRi-MM)

Runderlass des Ministeriums für Verkehr

Vom 21. Juni 2022

1

Rechtsgrundlagen

Das Land Nordrhein-Westfalen gewährt Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinien und nach Maßgabe folgender Regelungen in der jeweils geltenden Fassung:

a) §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 ([GV. NRW. S. 158](#)), sowie die zugehörigen Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushalts-

ordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden VV zur LHO,

b) Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1; L 283 vom 27.9.2014, S. 65), im Folgenden AGVO,

c) Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), im Folgenden De-minimis-Verordnung,

d) Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen (ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8),

e) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedsstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17) sowie

f) die zu den vorstehenden Verordnungen erlassenen Delegierten Verordnungen und Durchführungsverordnungen der Europäischen Union.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens und im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel sowie im Einzelfall auf Grundlage einer beihilferechtlichen Prüfung.

2

Zuwendungszweck und übergeordnete Zielsetzungen

Förderfähig sind Vorhaben, die alle oder einzelne der folgenden übergeordneten Zielsetzungen fördern:

a) Verbesserung des Mobilitätssystems, das bedeutet eine bessere Effizienz der Infrastrukturnutzung und beziehungsweise oder die Verbesserung des Mobilitätsangebots unter Beachtung der Bedürfnisse und konkreten Bedarfe der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer,

b) Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie

c) Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie Lärm.

Die Förderung dieser Zielsetzungen durch das jeweilige Vorhaben ist im Rahmen der Antragstellung darzulegen.

3

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die nach §§ 12 und 13 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr in Nordrhein-Westfalen vom 7. März 1995 ([GV. NRW. S. 196](#)) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden ÖPNVG NRW, förderfähig sind.

Ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die auf Grundlage der Förderrichtlinien Nahmobilität vom 1. Dezember 2014 ([MBI. NRW. S. 818](#)) in der jeweils geltenden Fassung oder der Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau vom 20. Januar 2020 ([MBI. NRW. S. 114](#)) in der jeweils geltenden Fassung förderfähig sind.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen des Artikel 1 Absatz 2 bis 5 AGVO.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist oder in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 AGVO ist, darf keine Förderung nach diesen Richtlinien gewährt werden.

4

Mobilitätskonzepte

4.1

Definition

Gefördert wird die Erstellung von integrierten kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepten, die sich mit Personen- oder Güterverkehren oder einer Kombination beider Verkehre befassen. Die geförderten Konzepte sollen sich an den Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne in der zweiten Ausgabe aus Juni 2019 und an den Leitlinien für die Planung nachhaltiger städtischer Logistik aus Juni 2019 orientieren. Die Leitlinien sind auf der Internetseite www.eltis.org der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission veröffentlicht und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden in deutscher Sprache einsehbar. Sie sind so auszulegen, dass sie einen umfassenden Ansatz verfolgen und nicht einzelne Teile der Gebietskörperschaft oder einzelne Verkehrsmittel isoliert untersuchen.

4.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände sowie kommunale Zweckverbände. Wenn mehrere Gemeinden gemeinsam einen Antrag stellen, ist eine Gemeinde als Hauptantragstellerin aufzuführen.

4.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind projektbezogene Sachausgaben beispielsweise für Bestandsaufnahme, Datenerhebung und -beschaffung, Leitbild- und Strategieentwicklung, Analyse, Konzepterstellung, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsprozesse, die durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters für die Konzepterstellung entstehen. Verwaltungsinterne Ausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich pro Konzept auf 1,5 Euro pro Einwohner im zu untersuchenden Gebiet. Die Einwohnerzahl wird für die Berechnung auf eine Tausenderangabe aufgerundet. Sofern mindestens zwei kreisangehörige Gemeinden gemeinsam einen Antrag einreichen, erhöht sich der Höchstbetrag auf 2 Euro pro Einwohner. Maßgeblich ist die jeweils auf den 30. Juni und 31. Dezember eines jeden Jahres fortgeschriebene Bevölkerungszahl, die vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen – Geschäftsbereich Statistik - veröffentlicht wird. Es ist die letzte veröffentlichte Bevölkerungszahl zum Zeitpunkt der Antragstellung zur Berechnung heranzuziehen.

Maximal werden 300 000 Euro als zuwendungsfähige Ausgaben je Konzepterstellung anerkannt.

4.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nicht festzusetzen. Eine Ausfertigung des Konzeptes ist der Bewilligungsbehörde in digitaler Form und auf Anforderung in schriftlicher Ausführung kostenfrei mit dem Schlussverwendungsnachweis zur Verfügung zu stellen.

5

Studien

5.1

Definition

Es können wissenschaftliche Studien zu aktuellen Fragestellungen und Zukunftsfragen der Mobilität gefördert werden. Es darf sich hierbei nicht um technische Machbarkeitsstudien handeln, sondern es müssen neuartige, bisher nicht untersuchte, Fragestellungen der Mobilität behandelt werden. Im Rahmen der Antragstellung ist die Neuartigkeit des Forschungsgegenstandes nachzuweisen. Studien müssen eine klare Fragestellung oder These untersuchen und im Rahmen der

Antragstellung muss dargelegt werden, mit welchen wissenschaftlichen Methoden diese Untersuchung durchgeführt werden soll.

Die Erstellung von Studien ist im Vorfeld der Antragstellung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium abzustimmen.

5.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger für Studien sind Universitäten und Hochschulen sowie außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, die gemeinsam von Bund und Ländern grundfinanziert werden. Sofern diese Einrichtungen nicht in Nordrhein-Westfalen ansässig sind, ist eine Förderung nur zulässig, wenn sich der Forschungsgegenstand in Nordrhein-Westfalen befindet oder dort untersucht wird. Dies ist zum Beispiel durch Kooperationsvereinbarungen mit entsprechenden Kommunen oder anderen Projektpartnern nachzuweisen.

5.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind alle projektbezogenen Sach- und Personalausgaben, einschließlich der Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit. Personalausgaben sind nur bis zu der Höhe zuwendungsfähig, die bei einer vergleichbaren Eingruppierung in den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder vom 12. Oktober 2006 ([MBI. NRW. S. 696](#)), der zuletzt durch Änderungsstarifvertrag vom 2. März 2019 ([MBI. NRW. S. 545](#)) geändert worden ist, angefallen wären. Personalausgaben sind nur förderfähig, soweit diese nicht bereits durch das Land bezahlt werden.

5.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Ausnahmsweise kann eine Förderung als Vollfinanzierung mit 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erfolgen, soweit die Voraussetzungen der Nr. 2.3 VV zu § 44 LHO erfüllt sind.

Sofern das Vorhaben von einer außeruniversitären Forschungseinrichtung beantragt wird, kann die Bewilligung auf Antrag gemäß Nr. 15.1 VV zu § 44 LHO zur Deckung der zuwendungsfähigen Kosten bewilligt werden.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nicht festzusetzen. Die Studie ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium kostenfrei in digitaler Form zur unentgeltlichen Nutzung und auf

Anforderung als Druckfassung zu überlassen und im Übrigen nach Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium in geeigneter Form der Öffentlichkeit bekanntzugeben.

6

Maßnahmen zur Digitalisierung

6.1

Definition

Gefördert werden Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrssystems, soweit diese nicht ausschließlich auf den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von § 1 ÖPNVG NRW bezogen sind. Dies können insbesondere sein:

- a) Applikationen zur effizienteren Nutzung von Infrastrukturen oder zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten,
- b) Sensorik und technische Einrichtungen, die der Vernetzung von Mobilitätsangeboten sowie der effizienteren Nutzung von Infrastrukturen dienen,
- c) Maßnahmen zur Erhebung, Speicherung und Weiterverarbeitung von mobilitätsbezogenen Daten sowie
- d) Systeme für digitale Verkehrszeichenkataster zum Aufbau eines landeseinheitlichen Datenbestands.

Bei Softwarelösungen sind offene Standards zu nutzen beziehungsweise zu unterstützen und offene, standardisierte Schnittstellen anzubieten. Insbesondere ist die Nummer 12.7 zu beachten.

6.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Darüber hinaus können die überörtlichen Zusammenschlüsse und die gemeinsamen Anstalten im Sinne der §§ 5 und 5a ÖPNVG NRW Zuwendungsempfänger sein, soweit sich die Maßnahmen jeweils auf den gesamten Verbundraum beziehen, mit den anderen Zweckverbänden vorher dokumentiert abgestimmt wurden und gegebenenfalls Schnittstellen zwischen verschiedenen Anwendungen der jeweiligen Zweckverbände definiert wurden sowie die Kompatibilität zwischen verschiedenen Anwendungen sichergestellt ist.

6.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Die projektbezogenen Sachausgaben einschließlich der Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit sind zuwendungsfähig. Personalausgaben sind nur bei mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmten landesweiten Maßnahmen zuwendungsfähig.

6.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Ausnahmsweise kann eine Förderung als Vollfinanzierung mit 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erfolgen, soweit die Voraussetzungen der Nr. 2.3 VV zu § 44 LHO erfüllt sind.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nur festzusetzen, soweit es sich um technische Anlagen oder Einrichtungen beziehungsweise Sensorik handelt. Die Zweckbindungsfrist setzt die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen fest.

Erhobene Daten müssen Interessierten zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen zur Verfügung gestellt werden. Ein für die Nutzung oder den Verkauf der Daten in Rechnung gestellter Preis muss dem Marktpreis entsprechen.

7

Infrastrukturen zur Vernetzung von Verkehrsmitteln

7.1

Mobilstationen

7.1.1

Definition und förderfähige Investitionen

Mobilstationen sind Orte, die vorrangig die Aufgabe eines intermodalen oder multimodalen Verknüpfungspunktes erfüllen. Mobilstationen müssen dabei mindestens über folgende Ausstattung verfügen:

- a) angemessen dimensionierter Fahrgastunterstand oder Wetterschutz,
- b) Sitzgelegenheiten,
- c) angemessene Beleuchtung,

- d) ein einheitliches Erscheinungsbild und einheitliche Wegweisung,
- e) Fahrgastinformationssysteme für die dort vorgehaltenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, im Folgenden ÖPNV, und gegebenenfalls für weitere Angebote,
- f) soweit zweckmäßig Sicherheitseinrichtungen sowie
- g) überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten.

Alle im Zusammenhang mit dem Mobilitätsangebot stehenden Anlagen bilden eine städtebauliche Einheit und müssen vollständig barrierefrei erreichbar sein oder die Herstellung der Barrierefreiheit muss geplant sein. Für die Ausstattung und Ausgestaltung sind das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW in der 3. aktualisierten und überarbeiteten Auflage sowie der Gestaltungsleitfaden 3.0 für Mobilstationen in NRW des Zukunftsnetzes Mobilität NRW zugrunde zu legen. Beide sind unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads> und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden einsehbar.

Förderfähig sind Investitionen zur

- a) Errichtung oder Erweiterung von Mobilstationen, soweit diese keine Verbindung mit dem ÖPNV aufweisen, zum Beispiel Mobilstationen in Wohnquartieren, und dort mindestens zwei verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden sollen,
- b) Erweiterung von Haltepunkten des ÖPNV um mindestens ein ergänzendes Mobilitätsangebot einschließlich der notwendigen Flächenbereitstellung für das Anbieten dieser Angebote,
- c) Errichtung von Gestaltungselementen, die die Erkennbarkeit von Mobilstationen erhöhen oder
- d) Erhöhung der Aufenthaltsqualität an Mobilstationen durch weitere Ausstattungen.

Die allgemein anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten. Darüber hinaus sind der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetriebes Straßenbau, die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete und die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen jeweils in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

7.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

7.1.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

7.1.3.1

Grunderwerbs-, Planungs- und Verwaltungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 12.1. Planungs- und Verwaltungsausgaben richten sich nach Nummer 12.2.

7.1.3.2

Bauausgaben

Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens. Hierzu werden insbesondere gerechnet:

- a) Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist,
- b) Sichern beziehungsweise Bergen von Bodendenkmälern,
- c) Gebäude in Leichtbauweise,
- d) Aufwendungen für die Umnutzung von Bestandsgebäuden,
- e) Fahrgastunterstände, die dem voraussichtlichen Nutzungsaufkommen angemessen sein müssen, Wetterschutz und Beschattungselemente,
- f) Befestigung von Außenflächen,
- g) die Herstellung von Flächen und vorbereitende Installationen für die Erbringung ergänzender Serviceleistungen, beispielsweise Schließfächer, Kioske zur Versorgung mit Getränken und Snacks sowie Automaten,
- h) im Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten genutzte Stellplätze oder Flächen, beispielsweise für Carsharing oder Linienbedarfsverkehre, Quartiersautos oder E-Tretroller-Parkplätze,
- i) öffentlich zugängliche Toilettenanlagen,
- j) verschließbare, diskriminierungsfrei zugängliche Radabstellanlagen und Servicestationen für Fahrräder,
- k) anbieterunabhängige intelligente Schließfächer,
- l) Begrünung von Dächern, die zu der Mobilstation gehören,

- m) leitungsgebundene Wasserspender einschließlich der Zuleitung,
- n) Ausstattungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wie beispielsweise: Sitzmöglichkeiten und Uhren,
- o) Wegweiser und Beschilderung,
- p) Brandschutzeinrichtungen,
- q) Anlagen zur Fahrgastinformation, Videoüberwachung oder Notrufeinrichtungen und zum Betrieb eines öffentlich zugänglichen drahtlosen Netzwerks zur Internetnutzung, von Solaranlagen, die überwiegend zur Versorgung der Mobilstation dienen sollen und vorbereitende Installationen zur künftigen Ergänzung um Informations- und Kommunikationssysteme sowie zum zeitlich nachgelagerten Bau von Ladestationen für Elektromobilität einschließlich Ladevorrichtungen von elektrisch betriebenen Bussen und Einrichtungen des Lademanagements,
- r) Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Mobilstation erforderlich sind,
- s) Bepflanzung, Begrünung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach § 31 des Landesnaturschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2000 ([GV. NRW. S. 568](#)) in der jeweils geltenden Fassung,
- t) Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke und
- u) Umsatzsteuer.

7.1.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben in Bezug auf die Grunderwerbs- und Bauausgaben. Die Planungs- und Verwaltungsausgaben werden mit 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben gefördert. Für eine Mobilstation beträgt der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben 300 000 Euro.

Die Zweckbindung ist auf zehn Jahre festzulegen.

7.2

Quartiersgaragen

7.2.1

Definition und Planungsvorgaben

Quartiersgaragen sind Einrichtungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner bestimmter, genau abgegrenzter Stadtbereiche und ihre Stellplatznachfrage orientiert sind. Sie bieten Bewohnerinnen und Bewohnern Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, Fahrräder und sonstige Mobilitätsformen, müssen aber nicht notwendig auf diesen Bedarf begrenzt sein, sondern sollten gleichzeitig auch alternative Verkehrsangebote beinhalten. Diese können ein- oder mehrgeschossig oder als Tiefgarage errichtet werden und müssen umbaut und überdacht sein. Das Dach kann ebenfalls zum Parken oder für andere Zwecke genutzt werden. Quartiersgaragen können nur gefördert werden, sofern sich die Zahl der jeweiligen Parkflächen im entsprechenden Quartier durch die Errichtung der Quartiersgarage nicht insgesamt erhöht. Alternativ darf bei Neubauquartieren der Stellplatzschlüssel nicht höher als eins sein. Für die Nutzung der Stellplätze ist ein nach örtlichen Umständen angemessenes Entgelt zu erheben. Für die Nachnutzung von entfallenen Stellplätzen im öffentlichen Raum ist ein entsprechendes Konzept vorzulegen, wobei die freiwerdenden Flächen entweder für Zwecke der Nahmobilität oder der Steigerung der Aufenthaltsqualität zum Beispiel zur Schaffung von Plätzen, Begrünung und Begegnungsflächen vorzusehen sind. Die Umnutzung ist spätestens sechs Monate nach Fertigstellung der Quartiersgarage durchzuführen und darf während der Zweckbindungsfrist nicht rückgängig gemacht werden. Das Nutzungskonzept muss ebenfalls Angaben dazu enthalten, wie die Akzeptanz der Quartiersgarage sichergestellt wird.

Für den Betrieb der Quartiersgarage und gegebenenfalls von Sharing-Angeboten oder sonstigen in der Quartiersgarage angebotenen Leistungen ist ein Betreiberkonzept vorzulegen, welches auch die Kostendeckung des laufenden Betriebs während der Zweckbindungsfrist darstellen soll.

7.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

7.2.3

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Festbetragsfinanzierung.

Folgende Festbeträge sind für die Bemessung der zuwendungsfähigen Ausgaben zugrunde zu legen:

- a) 6 000 Euro je Stellplatz, der ausschließlich für eine Nutzung mit Carsharing-Fahrzeugen vorgesehen ist,
- b) 4 000 Euro je Stellplatz für Personenkraftwagen,

c) 3 000 Euro je Stellplatz für Sharing-Angebote von Fahrrädern, Lastenrädern, Elektrorollern oder E-Tretrollern und

d) 2 500 Euro je Stellplatz für je ein Fahrrad, Lastenrad oder Elektroroller

Ergänzende Mobilitätsangebote werden nach den Vorgaben für Mobilstationen in Nummer 7.1 gefördert. Die zuwendungsfähigen Ausgaben dürfen die tatsächlichen Ausgaben nicht überschreiten. Für mehrgeschossige Garagen beträgt der Förderhöchstbetrag eine Million Euro und für eingeschossige Garagen 500 000 Euro. Die Zweckbindung ist auf 15 Jahre festzulegen.

8

Mobilitätsmanagement

8.1

Definition und förderfähige Maßnahmen

Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen über die Verkehrsplanung hinaus.

Förderfähig sind beispielsweise die

- a) Erstellung von betrieblichen Mobilitätskonzepten und Quartiersmobilitätskonzepten,
- b) Umsetzung von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sofern diese der betrieblichen Mobilität der Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher, der Abwicklung von Dienst- und Geschäftsreisen oder des Fuhrparkmanagements dienen,
- c) Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Bildungseinrichtungen wie Kindertageseinrichtungen, Schulen und Hochschulen sowie
- d) Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements an Wohnstandorten im Neubau und in Bestandsquartieren.

Für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements gelten die „Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement“ in der Ausgabe 2018 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

8.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände sowie Körperschaften öffentlichen Rechts. Ebenfalls können Unternehmen, die die Regeln der einschlägigen De-minimis-Verordnung einhalten, Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwen-

dungsempfänger sein. Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, die einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Steuerjahren 200 000 Euro nicht übersteigen. Für De-minimis-Beihilfen, die einem Unternehmen gewährt werden, das im gewerblichen Straßengüterverkehr tätig ist, darf der Gesamtbetrag in drei Steuerjahren 100 000 Euro nicht übersteigen. Für De-minimis-Beihilfen, die einem Unternehmen gewährt werden, das Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt, darf der Gesamtbetrag in drei Steuerjahren 500 000 Euro nicht übersteigen.

Die De-minimis-Förderung wird erst gewährt, nachdem der Zuwendungsgeber von dem betreffenden Unternehmen eine Erklärung in schriftlicher oder elektronischer Form erhalten hat, in der dieses alle anderen ihm in den beiden vorangegangenen Steuerjahren sowie im laufenden Steuerjahr gewährten De-minimis-Beihilfen angibt, für die die De-minimis-Verordnung gilt.

8.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind die projektbezogenen Sachausgaben und Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit, die durch die Beauftragung von Beraterinnen oder Beratern oder anderen externen Dienstleistern entstehen.

8.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nicht festzusetzen.

9

Einführung von Sharing-Diensten

9.1

Carsharing-Dienste

9.1.1

Definition

Bei Carsharing-Diensten werden im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen mehrspurige Kraftfahrzeuge zur Nutzung gegen Entgelt oder im Rahmen der Nutzung des ÖPNV

als ergänzende Leistung zur Verfügung gestellt. Die Kraftfahrzeuge müssen stationsbasiert angeboten werden. Die Buchung muss barrierefrei mittels Online-Buchungssystem und mindestens auf eine alternative Art ermöglicht werden. Das Buchungssystem muss Terminreservierungen mit einem Vorlauf von mindestens sieben Tagen ermöglichen.

Carsharing-Dienste können gefördert werden, wenn im betreffenden Gebiet noch keine Anbieterin beziehungsweise kein Anbieter tätig ist. Es ist vor Antragstellung eine Bedarfsermittlung durchzuführen, die vorzulegen ist.

Es ist sicherzustellen, dass die Nutzung aller Fahrzeuge auch mit Kindern und Kleinkindern möglich ist. Die für den Transport von Kindern und Kleinkindern gesetzlich vorgeschriebenen Sitze und Rückhaltevorrichtungen sind in den Fahrzeugen oder auf andere geeignete Weise vorzuhalten. Es sind innerhalb des Betriebsgebietes verschiedene Fahrzeuggrößen vorzuhalten, es sein denn, dass die Bedarfsermittlung ergeben hat, dass nur ein Kraftfahrzeug oder nur ein Fahrzeugtyp angemessen ist. Es ist mit Antragstellung ein Betriebskonzept vorzulegen, welches auch auf eine potentielle Auslastung mit Dauermietern eingeht und darstellt, wie ein Betrieb nach Auslaufen der Förderung fortgeführt werden kann.

9.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

9.1.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Für den Betrieb des Carsharing-Dienstes ist ein externer Dienstleister, im Folgenden Anbieter, zu beauftragen. Zuwendungsfähig sind die Ausgaben, die dem Anbieter garantiert werden, im Folgenden Ausgleich.

Bei der Auftragsvergabe muss der Anbieter mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden und diese Verpflichtungen müssen klar definiert werden. Die Parameter anhand derer der Ausgleich für den externen Anbieter berechnet wird, sind vorab objektiv und transparent zu berechnen. Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Die Auswahl des Anbieters, welcher mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut werden soll, muss im Rahmen einer öffentlichen Auftragsvergabe getroffen werden.

Zuwendungsfähig sind weiterhin die Ausgaben, die für die Erstellung der Bedarfsermittlung durch einen externen Dienstleister entstehen.

9.1.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Fehlbedarfsfinanzierung bezogen auf den Ausgleich, der geleistet wird. Die Förderung des Betriebs kann nur zur Anschubfinanzierung - höchstens für einen Zeitraum von drei Jahren erfolgen. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Kalenderjahr und Fahrzeug darf 5 000 Euro nicht überschreiten.

Die Förderung für die Erstellung der Bedarfsermittlung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Höchstbetrag der Zuwendung darf 15 000 Euro nicht überschreiten.

Eine Zweckbindung ist für die Vorhaben nicht festzusetzen.

9.2

Zweirad-Sharing Dienste

9.2.1

Definition

Bei Zweirad-Sharing-Diensten werden im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen Zweiräder zur Nutzung gegen Entgelt oder im Rahmen der Nutzung des ÖPNV als ergänzende Leistung zur Verfügung gestellt. Als Zweirad im Sinne dieser Richtlinien zählen Fahrräder und Lastenräder und Lastenräder mit mehr als zwei Rädern jeweils auch elektrisch unterstützt, sowie E-Tretroller und elektrisch betriebene Motorroller.

Zweirad-Sharing-Dienste können gefördert werden, wenn diese in den örtlich gültigen ÖPNV-Tarif eingebunden sind und es ein solches Angebot nicht bereits im vorgesehenen Betriebsgebiet gibt. Weiterhin muss das Angebot im Betriebsgebiet flächendeckend ausschließlich in für das Abstellen von Zweirädern markierten Abstellbereichen stationsgebunden angeboten werden. Abstellbereiche können auch virtuell ausgestaltet werden. Es ist vor Antragstellung eine Bedarfsermittlung durchzuführen, die vorzulegen ist. Es ist sicherzustellen, dass an den Anmietstationen oder auf andere geeignete Weise Kindersitze zur Miete vorgehalten werden. Vorhaben, bei denen die Anmietung nur für bestimmte Personengruppen möglich ist, können nicht gefördert werden. Es ist mit Antragstellung ein Betriebskonzept vorzulegen, welches darlegt, wie der Betrieb nach Auslaufen der Förderung fortgeführt werden kann.

9.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

9.2.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Für den Betrieb des Zweirad-Sharing-Dienstes ist ein Anbieter zu beauftragen. Zuwendungsfähig ist der Ausgleich.

Bei der Auftragsvergabe muss der Anbieter mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden und diese Verpflichtungen müssen klar definiert werden. Die Parameter anhand derer der Ausgleich für den externen Anbieter berechnet wird, sind vorab objektiv und transparent zu berechnen. Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Die Auswahl des Anbieters, welcher mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut werden soll, muss im Rahmen einer öffentlichen Auftragsvergabe getroffen werden. Weiterhin sind die Ausgaben förderfähig, die durch den Bau und die Einrichtung der Abstellbereiche entstehen. Dies sind insbesondere Markierungsarbeiten, Verlegung von Leerrohren für Ladeinfrastruktur, Abstellvorrichtungen und Stelen.

Zuwendungsfähig sind weiterhin die Ausgaben, die für die Erstellung der Bedarfsermittlung durch einen externen Dienstleister entstehen.

9.2.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Fehlbedarfsfinanzierung. Die Förderung kann nur zur Anschubfinanzierung, höchstens für einen Zeitraum von drei Jahren, erfolgen. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Kalenderjahr und Zweirad darf 1 500 Euro nicht überschreiten.

Die Förderung der Ausgaben für die Einrichtung von Abstellbereichen erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Ausschließlich virtuell angezeigte Abstellbereiche werden nicht gefördert.

Die Zweckbindung ist für die Abstellbereiche auf die Projektlaufzeit zu begrenzen und im Übrigen nicht festzusetzen.

Die Förderung für die Erstellung der Bedarfsermittlung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Höchstbetrag der Zuwendung darf 15 000 Euro nicht überschreiten.

10

Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Stadtlogistik

10.1

Machbarkeitsstudien

10.1.1

Voraussetzungen der Förderung

Zuwendungsfähig ist die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu konkreten Einzelvorhaben nachhaltiger Stadtlogistik zwecks Abschätzung des Beitrags für die Umwelt in Bezug auf Kohlenstoffdioxid-, Stickstoffdioxid- oder Lärmimmissionen und wie sich das Einzelvorhaben auf die Wirtschaftlichkeit, den Verkehrsfluss oder die Verkehrssicherheit auswirkt mit konkretem Umsetzungsplan.

10.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände sowie Industrie- und Handelskammern und Handwerkskammern. Ebenfalls können private Unternehmen und Unternehmen mit kommunaler Beteiligung unabhängig von ihrer Rechtsform, Zuwendungsempfänger sein.

10.1.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind Sachausgaben zur Beauftragung von Forschungseinrichtungen, wissenschaftlichen Instituten und fachlich geeigneten Ingenieurbüros einschließlich der Erhebung von Grunddaten.

10.1.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nicht festzusetzen. Die Studie ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium kostenfrei in digitaler Form zur unentgeltlichen Nutzung und auf

Anforderung als Druckfassung zu überlassen und im Übrigen nach Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium in geeigneter Form der Öffentlichkeit bekanntzugeben.

10.2

City-Hubs und Mikro-Depots

10.2.1

Definition

City-Hubs und Mikro-Depots sind Räume, aus denen Waren branchen- oder anbieterübergreifend ausschließlich lokal emissionsfrei ausgeliefert werden.

Für eine Bewilligung der geförderten Maßnahmen müssen Absichtserklärungen, auch „Letter of Intent“ genannt, von mindestens zwei Unternehmen zur Nutzung der jeweiligen Infrastruktur eingereicht werden.

10.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Ebenfalls können private Unternehmen und Unternehmen mit kommunaler Beteiligung unabhängig von ihrer Rechtsform Zuwendungsempfänger sein.

Der Zuwendungsempfänger muss die Nutzung der geförderten Infrastruktur interessierten Unternehmen zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen ermöglichen. Das für die Nutzung oder den Verkauf in Rechnung gestellte Entgelt muss dem Marktpreis entsprechen.

10.2.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

10.2.3.1

Grunderwerbs-, Planungs- und Verwaltungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 12.1. Planungs- und Verwaltungsausgaben richten sich nach Nummer 12.2.

10.2.3.2

Bauausgaben

Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens. Hierzu werden insbesondere gerechnet:

- a) Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist,
- b) Sichern beziehungsweise Bergen von Bodendenkmälern,
- c) Aufwendungen für die Umnutzung von Bestandsgebäuden, zum Beispiel Ziehen von Wänden,
- d) Gebäude in Leichtbauweise und Anschaffung mobiler Infrastruktur, Container sowie Wechselbrücken,
- e) die Herstellung von Flächen und vorbereitende Installationen für die Erbringung ergänzender Serviceleistungen, beispielsweise Schließfächer, Kioske zur Versorgung mit Getränken und Snacks, Pumpen für Fahrräder und Automaten,
- f) Schaffung von Infrastruktur für Anliefervorgänge, zum Beispiel Tore und Rampen, Rangierflächen sowie Ertüchtigung von Radinfrastruktur,
- g) Schaffung von Infrastruktur für die Lagerung, zum Beispiel Regale,
- h) Befestigung von Außenflächen,
- i) Sicherheitsmaßnahmen, zum Beispiel Errichtung von Zäunen, Schlösser und Sicherheitstechnik,
- j) Infrastruktur für Ver- und Entsorgung, zum Beispiel Infrastruktur für Wärme, Strom, Wasser, Internet und Ladeinfrastruktur,
- k) Maßnahmen zur Wahrung von Arbeitsschutz und Bauordnungsrecht, das umfasst sanitäre Anlagen, Sozialräume, Wetterschutz und Brandschutz,
- l) anbieterunabhängige intelligente Schließfächer,
- m) Begrünung von Dächern, die zum City-Hub beziehungsweise Mikro-Depot gehören,
- n) Wegweiser und Beschilderung,
- o) Brandschutzeinrichtungen,
- p) Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit oder für den Betrieb des City-Hubs beziehungsweise Mikro-Depots erforderlich sind,
- q) bauliche Sicherung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,

- r) Bepflanzung, Begrünung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach § 31 des Landesnaturschutzgesetzes,
- s) Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- t) Schlussreinigung,
- u) Ausgaben für Winterbaumaßnahmen und
- v) Umsatzsteuer.

10.2.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben in Bezug auf die Grunderwerbs- und Bauausgaben. Die Planungs- und Verwaltungsausgaben können mit bis zu 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben gefördert werden. Die Festsetzung erfolgt im Ermessen der Bewilligungsbehörde. Der Förderhöchstbetrag beträgt eine Million Euro. Die Gesamtausgaben des Vorhabens dürfen maximal 20 Millionen Euro für dieselbe Infrastruktur betragen. Darüber hinaus darf der Beihilfebetrags nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn der Investition während der Zweckbindungsfrist. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Ausgaben abgezogen.

Die Zweckbindungsfrist setzt die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen fest. Höchstens sind zehn Jahre als Zweckbindungsfrist festzusetzen.

10.3

Anbieterübergreifende Paketstation

10.3.1

Definition

Eine anbieterübergreifende Paketstation ist ein diskriminierungsfrei nutzbarer und allgemein zugänglicher und gleichzeitig von mehreren Unternehmen genutzter Paketautomat zur zeitlich begrenzten Zwischenlagerung bestimmter Waren mit elektromechanischen Schlössern, die sich durch Eingaben eines autorisierten Gerätes entsperren oder sperren lassen.

Für eine Bewilligung der geförderten Maßnahmen müssen Absichtserklärungen von mindestens zwei Unternehmen zur Nutzung der jeweiligen Infrastruktur eingereicht werden.

10.3.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Ebenfalls können private Unternehmen und Unternehmen mit kommunaler Beteiligung unabhängig von ihrer Rechtsform Zuwendungsempfänger sein.

Die Vergabe von Konzessionen oder Aufträgen von den Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfängern an Dritte für den Betrieb ist nur zulässig, wenn dies zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen und unter Einhaltung der geltenden Vergabevorschriften erfolgt.

Die Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger müssen die Nutzung der geförderten Infrastruktur interessierten Unternehmen zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen ermöglichen. Das für die Nutzung oder den Verkauf in Rechnung gestellte Entgelt muss dem Marktpreis entsprechen.

10.3.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

10.3.3.1

Grunderwerbs-, Planungs- und Verwaltungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 12.1. Planungs- und Verwaltungsausgaben richten sich nach Nummer 12.2.

10.3.3.2

Bauausgaben

Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens. Hierzu werden insbesondere gerechnet:

- a) Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung soweit nicht eine andere Stelle zur Ausgabenübernahme verpflichtet ist,
- b) Sichern beziehungsweise Bergen von Bodendenkmälern,
- c) Gebäude in Leichtbauweise und Anschaffung mobiler Infrastruktur, Container sowie Wechselbrücken,

- d) Schaffung von Infrastruktur für Anliefervorgänge, zum Beispiel Tore und Rampen, Rangierflächen sowie Ertüchtigung von Radinfrastruktur,
- e) Befestigung von Freiflächen,
- f) Sicherheitsmaßnahmen, zum Beispiel Errichtung von Zäunen, Schlösser und Sicherheitstechnik,
- g) Infrastruktur für Ver- und Entsorgung, zum Beispiel Infrastruktur für Strom,
- h) Begrünung von Dächern, die zur anbieterübergreifenden Paketstation gehören,
- i) Wegweiser und Beschilderung,
- j) Brandschutzeinrichtungen,
- k) Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit oder für den Betrieb der anbieterübergreifenden Paketstation erforderlich sind,
- l) bauliche Sicherung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,
- m) Bepflanzung, Begrünung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach § 31 des Landesnaturschutzgesetzes,
- n) Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- o) Schlussreinigung,
- p) Ausgaben für Winterbaumaßnahmen und
- q) Umsatzsteuer.

Mit einem Antrag sollte die Einrichtung von mehreren anbieterübergreifenden Paketstationen beantragt werden.

10.3.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben in Bezug auf die Grunderwerbs- und Bauausgaben. Die Planungs- und Verwaltungsausgaben können mit bis zu 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben gefördert werden. Die Festsetzung erfolgt im Ermessen der Bewilligungsbehörde. Für eine anbieterübergreifende Paketstation ist der Höchstbetrag der Fördersumme auf 50 000 Euro begrenzt. Die Gesamtausgaben des Vorhabens dürfen maximal 20 Millionen Euro für dieselbe Infrastruktur betragen. Darüber hinaus darf der Beihilfebetrags nicht höher sein als

die Differenz zwischen den beihilfefähigen Ausgaben und dem Betriebsgewinn der Investition während der Zweckbindungsfrist. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Ausgaben abgezogen. Die Zweckbindung ist auf bis zu fünf Jahre festzulegen.

10.4

Anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen

10.4.1

Definition

Anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen sind zugangsbeschränkte Parkplätze außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, die im städtischen Güter- und Lieferverkehr eingesetzt werden. Digitalisierte Ladezonen werden mit einer mobilen Anwendung reguliert und kontrolliert, um einen gültigen Parknachweis bei Ankunft an der genauen Lade- und Lieferzone zu erhalten.

10.4.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

10.4.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

10.4.3.1

Grunderwerbs-, Planungs- und Verwaltungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 12.1.

Die Planungsausgaben werden mit einer Pauschale abgegolten. Mit dieser Pauschale wird die Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen abgedeckt.

10.4.3.2

Bauausgaben

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 insbesondere die Aufstellung von Pollern sowie die Einlassung von LED-Lichtern gerechnet.

10.4.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben in Bezug auf die Grunderwerbs- und Bauausgaben. Die Planungs- und Verwaltungsausgaben können mit bis zu 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben gefördert werden. Die Zweckbindung ist auf bis zu fünf Jahre festzulegen. Die Festsetzung erfolgt im Ermessen der Bewilligungsbehörde.

10.5

Softwarelösungen

10.5.1

Definition

Softwarelösungen zur Unterstützung nachhaltiger Stadtlogistik umfassen Anwendungssoftware und die nicht technisch physikalischen Anwendungsprogramme eines Systems zur Datenverarbeitung, mittels derer sich Beiträge für die Umwelt, die Wirtschaftlichkeit, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit realisieren lassen.

10.5.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Ebenfalls können private Unternehmen und Unternehmen mit kommunaler Beteiligung unabhängig von ihrer Rechtsform, Zuwendungsempfänger sein.

10.5.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind Sachausgaben zur Beauftragung von Dienstleistern im Bereich der Informationstechnologie einschließlich der Erhebung von Grunddaten. Bei den betreffenden Dienstleistungen darf es sich nicht um Dienstleistungen handeln, die fortlaufend oder in regelmäßigen

Abständen in Anspruch genommen werden oder zu den gewöhnlichen Betriebskosten des Unternehmens gehören.

10.5.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

11

Evaluation von Maßnahmen

11.1

Definition

Für Projekte, die nach diesen Richtlinien gefördert wurden oder für eine Förderung vorgesehen sind, ist eine begleitende oder nachträgliche nutzenorientierte Evaluation zur Wirksamkeit des Vorhabens förderfähig. Ausgenommen von einer Förderung ist die Evaluation von Studien und Machbarkeitsstudien. Eine Evaluation kann bis fünf Jahre nach Beendigung des Bewilligungszeitraums des zu evaluierenden Vorhabens beantragt werden.

Die Ergebnisse der Evaluation sind dem für Verkehr zuständigen Ministerium kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

11.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Die Zuwendung kann beantragen, wer die zu evaluierende Maßnahme beantragt oder - im Falle der nachträglichen Evaluation - beantragt hat.

11.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind Sachausgaben für die Beauftragung einer Evaluation von bereits durchgeführten Vorhaben oder die parallele Beauftragung, die im zeitlichen Zusammenhang mit einem Projektantrag nach diesen Richtlinien gefördert werden soll.

11.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Fördersumme darf den Betrag nicht überschreiten, der für die zu evaluierende Maßnahme bewilligt wurde.

Eine Zweckbindungsfrist ist für diese Vorhaben nicht festzusetzen. Die Ergebnisse der Evaluation sind der Bewilligungsbehörde kostenfrei digital zur Verfügung zu stellen.

12

Allgemeine Regelungen

12.1

Generelle Regelungen zu den Grunderwerbsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben für Flächen, die für das entsprechende Vorhaben erworben wurden und dauerhaft für das Fördervorhaben erforderlich sind, sind zuwendungsfähig. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind. Etwaige Einnahmen sind von den Grunderwerbsausgaben abzusetzen. Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, sind Grunderwerbsausgaben 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, einer oder einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, sind die Gestehungsausgaben, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären, zuwendungsfähig. Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst.

Der Preis für den Erwerb eines Grundstücks ist nur bis zur Höhe eines marktüblichen Preises zuwendungsfähig. Kaufnebensausgaben sind mit Ausnahme von Maklergebühren ebenfalls zuwendungsfähig.

Ausgaben für den Erwerb von vom Vorhabenträger selbst benötigten Ersatzgrundstücken sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege und Verkehrsanlagen erforderlich sind.

Bei Gemeinschaftsvorhaben ist gegenseitiger Grunderwerb nicht zuwendungsfähig.

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die vorstehenden Regelungen entsprechend.

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

Grunderwerbsausgaben sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe grundsätzlich auch bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde oder Gemeindeverband und Eigengesellschaften zuwendungsfähig.

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben oder an Dritte während der Zweckbindungsfrist vermietet oder veräußert oder können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile von der Trägerin oder dem Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, ist der Erlös beziehungsweise sind die Mieteinnahmen von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit die Trägerin beziehungsweise der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Verkehrsanlagen nutzt.

12.2

Generelle Regelungen zu den Planungsausgaben

Die Planungsausgaben werden mit einer Pauschale abgegolten. Mit dieser Pauschale werden folgende Aspekte abgedeckt:

- a) Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,
- b) Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts,
- c) Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten,
- d) Bauvorbereitung einschließlich Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen, -überwachung, -lenkung und -abrechnung,
- e) Ausgaben für die Statik, also Ausführungsstatik und Prüfstatik von Ingenieurbauwerken, und die technische Bearbeitung einschließlich der Ausführungsunterlagen,
- f) Haftpflicht- und Bauwesenversicherung sowie
- g) sonstige Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit und Beratung.

12.3

Regelungen zur Ausgestaltung von baulichen Anlagen

Bauliche Anlagen nach diesen Richtlinien sind so auszubauen, dass diese das Mikroklima positiv beeinflussen, das bedeutet, es sind zum Beispiel Begrünung und Bepflanzung von Fassaden und Dächern, versickerungsfähige und wasserdurchlässige Bodenbedeckung in den Zufahrtswegen und Randbereichen sowie die Einrichtung von Solarmodulen zur Energiegewinnung für den Betrieb vorzusehen, es sei denn, dass dies an der Örtlichkeit technisch nicht möglich oder aus sonstigen Gründen nicht zweckmäßig ist und dies im Rahmen der Antragstellung begründet dargelegt wird.

12.4

Vorliegen von Baurecht

Für eine Bewilligung der Förderung von baulichen Anlagen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen und der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein.

12.5

Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers

Die Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein. Die finanzielle Beteiligung von anderen Gebietskörperschaften am Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers kann als dessen Eigenanteil anerkannt werden. Ebenso kann die finanzielle Beteiligung eines privatrechtlich organisierten Unternehmens, das mehrheitlich in kommunaler Hand ist und satzungsgemäß im Zusammenhang mit dem ÖPNV stehende Aufgaben wahrnimmt, als Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers anerkannt werden.

Bei Mobilstationen und Quartiersgaragen können auch finanzielle Beteiligungen von Wohnungsbauunternehmen oder Immobilienentwicklern als Eigenanteil der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers anerkannt werden.

12.6

Beteiligung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Über die Antragstellung zur Förderung eines Mobilitätskonzeptes sowie Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Vorfeld zu informieren. Ein entsprechender Nachweis ist im Rahmen der Antragstellung vorzulegen.

12.7

Vorgaben für Digitalisierungsvorhaben und Beteiligung des Kompetenzcenters Digitalisierung

Maßnahmen der Digitalisierung – auch im Zusammenhang mit anderen Fördergegenständen, zum Beispiel Buchungssoftware bei Sharing-Angeboten – sind im Vorfeld mit dem Kompetenzcenter Digitalisierung, im Folgenden KC-D, bei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt öffentlichen Rechts abzustimmen und nur förderfähig, soweit eine positive Stellungnahme des KC-D mit dem Projektantrag vorgelegt wird.

Weiterhin ist der Vernetzungsleitfaden des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, der unter <https://www.digital-vernetzt-mobil.de/leitfaden> einsehbar ist, in der jeweils geltenden Fassung sowie der Leitfaden zur Standardisierung und Daten Governance des ÖPNV in NRW des KC-D in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Es ist sicherzustellen, dass durch geeignete Datenformate, Standards und Schnittstellen eine Anbindung und Interoperabilität an bereits vor-

handene übergeordnete Systeme gewährleistet ist. Für ÖPNV-Auskünfte ist das vorhandene DELFI-Landeshintergrundsystem verpflichtend zu verwenden.

Sofern in den genannten Dokumenten für Teile der beantragten Vorhaben keine Festlegung getroffen wird, sind offene, branchenübliche Standards und Schnittstellen zu verwenden.

Daten, die im Rahmen der Umsetzung der Vorhaben anfallen, sind offen zugänglich zu machen.

Die Vorgaben aus dem im Aufbau befindlichen Landesprogramm Mobility-as-a-Service Nordrhein-Westfalen, die auf der Webseite <https://maas.mobil.nrw> dargestellt sind, sind zu berücksichtigen.

13

Verfahren

13.1

Bewilligungsbehörde

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Vorhaben liegt. Überschreitet ein Vorhaben ausnahmsweise die Grenze zweier oder mehrerer Regierungsbezirke, ist die Bezirksregierung zuständig, in deren Bezirk der Hauptsitz der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers liegt. Sofern kein Einvernehmen über die Zuständigkeit hergestellt werden kann, bestimmt das für Verkehr zuständige Ministerium, eine Bezirksregierung als zuständige Bewilligungsbehörde.

13.2

Antragsverfahren

Die Anträge können zum 30. Juni eines jeden Jahres für das Jahresprogramm des Folgejahres eingereicht werden. Über Ausnahmen von diesem Stichtag entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium im Einzelfall.

Die Bewilligungsbehörden senden zeitnah nach dem jeweiligen Stichtag die eingereichten Anträge zusammen mit einem Prüfbericht in elektronischer Form an das für Verkehr zuständige Ministerium, welches über eine Aufnahme in das Programm entscheidet. Soweit aus haushalterischen Gründen nicht alle Vorhaben bewilligt werden können, entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium über eine Priorisierung der Maßnahmen. Das abgestimmte Programm wird den Regionalräten durch die Bewilligungsbehörden zur Kenntnisnahme vorgelegt.

13.3

Antragsunterlagen

Die Anforderungen an die Unterlagen sollen je nach Art des Vorhabens auf das für die Beurteilung der Förderfähigkeit notwendige Maß beschränkt werden. Für eine einheitliche einfache Abwicklung werden entsprechende Musterformulare vorgegeben und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden zur Verfügung gestellt. Im Einzelfall kann die Bewilligungsbehörde die Anforderungen an die Unterlagen modifizieren, wenn die Beurteilung der Förderfähigkeit aus den eingereichten Unterlagen nicht möglich ist.

Es ist in jedem Fall mit dem Antragsmuster eine detaillierte Projektbeschreibung sowie eine Finanzierungs- und Zeitplanung für das Vorhaben einzureichen.

Die Bewilligungsbehörde kann entscheiden, dass eine digitale Antragsstellung ermöglicht wird.

13.4

Bewilligung

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und hält das Ergebnis der Prüfung fest.

13.5

Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten

Die Bewilligungsbehörde erteilt der Antragstellerin oder dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn oder gegebenenfalls dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde kann sich unbeschadet der Nr. 8.2.3 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden der VV zu § 44 LHO, im Folgenden VVG, den Widerruf des Zuwendungsbescheides gemäß § 49 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 ([GV. NRW. S. 602](#)) in der jeweils geltenden Fassung für den Fall vorbehalten, dass mit der Maßnahme bis zum Ende des dem Jahr der Bewilligung folgenden Haushaltsjahres nicht begonnen worden ist.

13.6

Zuwendungsbestimmungen und Nebenbestimmungen

Die für die jeweilige Zuwendungsempfängerin und den jeweiligen Zuwendungsempfänger geltenden Nebenbestimmungen

a) Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden gemäß Anlage 1 zu Nr. 5.1 VVG, im Folgenden ANBest-G,

b) Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung gemäß Anlage 2 zu Nr. 5.1 VV zu § 44 Abs. 1 LHO, im Folgenden ANBest-P,

c) Baufachliche Nebenbestimmungen gemäß Anlage 3 zu Nr. 5.1 VV zu § 44 Abs. 1 LHO, im Folgenden NBest-Bau,

werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Die darüberhinausgehenden Regelungen dieser Richtlinien sind als zusätzliche Nebenbestimmungen aufzunehmen.

13.7

Mittelausgleich

Änderungen bei der finanziellen Abwicklung sind von der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise vom Zuwendungsempfänger zu beantragen. Im Mittelausgleich prüft die Bewilligungsbehörde in Abstimmung mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium, ob sie den geänderten finanziellen Vorstellungen durch Änderungsbewilligung entsprechen kann. Ein Anspruch auf nachträgliche Änderung der Auszahlung einer Zuwendung besteht nicht.

Anträge, die eine Verschiebung von Mitteln zwischen zwei oder mehr Haushaltsjahren vorsehen, sind bis zum 30. September eines jeden Jahres vorzulegen. Danach kann eine Änderung der finanziellen Abwicklung nur im Ausnahmefall und nur, wenn begründet dargelegt wird, warum eine fristgerechte Änderungsmitteilung nicht erfolgen konnte, bewilligt werden.

13.8

Planungsänderungen und Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben

Soweit von der der Bewilligung zugrundeliegenden Planung erheblich abgewichen werden muss, vergleiche Nummer 1.3 der ANBest-G, der ANBest-P und der NBest-Bau, ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen. Wesentlich sind Änderungen der Planungen, die die Funktionalität des geförderten Gegenstands einschränken oder erweitern.

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben können nur aus besonderen Gründen unter Anlegung eines strengen Maßstabes berücksichtigt werden. Insbesondere dürfen die höheren Ausgaben nicht bereits bei der Antragstellung bekannt gewesen sein. Die ausnahmsweise Genehmigung eines Antrages auf Erhöhung der Zuwendungen zur Erreichung des Zweckes im Sinne von Nr. 4.3 VVG zu § 44 LHO erfolgt durch die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium. Bei Ermäßigung der Gesamtausgaben oder Hinzutreten neuer Deckungsmittel ermäßigen sich die Zuwendungen entsprechend.

13.9

Auszahlung der Zuwendung

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung bei der Bewilligungsbehörde.

Bei der Auszahlung von Zuwendungen soll aus Vereinfachungsgründen und vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises in der Regel von den jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers der Anteil zunächst als zuwendungsfähig anerkannt werden, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den

Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht.

13.10

Verwendungsnachweis

Die Bewilligungsbehörde prüft, ob die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt nachgewiesen hat. Das Ausgabeblatt ist bis zum 31. März eines jeden Jahres vorzulegen.

Die Bewilligungsbehörde prüft den Verwendungsnachweis und hält das Ergebnis fest. Wird dieser nicht innerhalb der in den VV zu § 44 LHO und VVG zu § 44 LHO genannten Fristen der Bewilligungsbehörde vorgelegt, so kann diese die Zuwendung aufgrund der bis dahin nachgewiesenen Aufwendungen zu Lasten der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers abrechnen.

14

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieser Runderlass tritt mit Wirkung vom 1. Juli 2022 in Kraft. Er tritt sechs Monate nach dem Außerkrafttreten der AGVO außer Kraft, spätestens am 30. Juni 2027. Gleichzeitig mit Inkrafttreten dieses Runderlasses treten die Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements vom 3. Mai 2019 ([MBI. NRW. S. 198](#)) außer Kraft.

- [MBI. NRW. 2022 S. 632](#)