

## **Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)**

Runderlass des Ministeriums für Verkehr  
Vom X. Monat 2018

### **1. Rechtsgrundlage und Zwecksetzung**

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) gemäß dem Runderlass des Finanzministeriums vom 30. September 2003 (MBI. NRW. S. 1254), zuletzt geändert am 11. Mai 2018 (MBI. NRW. S. 360), Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität in den Gemeinden.

Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, ist weitere Rechtsgrundlagen dieser Richtlinie der Artikel 56 der Verordnung (EU) Nummer 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 AEUV (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt. Aufgrund europarechtlicher Vorgaben (Artikel 9 AGVO) wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

### **2. Gegenstand der Förderung**

Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die insbesondere zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen und damit neue Mobilitätsoptionen für Personen und/ oder Güter schaffen oder vorhandene Infrastrukturen effizient nutzbar machen.

#### **2.1 Mobilitätskonzepte und Studien**

Gefördert wird die Erstellung von integrierten, kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepten, die die stärkere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel, die Einbeziehung neuer Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr, die Neuordnung oder Ergänzung der Innenstadtlogistik und/oder die stärkere Integration von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Nahmobilität durch Mobilitätsmanagement oder Digitalisierung zum Gegenstand haben.

Die geförderten Konzepte müssen einen konkreten Umsetzungs- beziehungsweise Zeit- und Kostenplan enthalten und sollen interkommunale beziehungsweise regionale oder landesweite Bezüge haben.

Ebenso gefördert werden empirische Studien, die der Gewinnung von bislang nicht vorliegenden und neuartigen Informationen über Nutzerbedürfnisse und Nutzererwartungen dienen. Des Weiteren können Studien zu Zukunftsfragen der Mobilität gefördert werden.

Die Konzepte und Studien sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

#### **2.2 Maßnahmen zur Digitalisierung**

Gefördert werden Maßnahmen, die digitale Technologien (Hard- und Software) nutzen um,

- a. Infrastrukturen effizienter zu nutzen,
- b. Verkehrsmittel besser zu vernetzen,
- c. die Vernetzung von Verkehrsmitteln besser sichtbar zu machen,

- d. Schnittstellen zu verringern,
- e. Datenbestände zu vereinheitlichen, zu aktivieren oder zu digitalisieren oder
- f. neue Bedienungsformen oder Angebotsformen zu ermöglichen und somit neue Mobilitätsoptionen (für Personen und Güter) zu schaffen.

Konkret werden gefördert:

- a. digitale Wegweisungs-, Informations-, Buchungs-, Bezahl- und Zugangssysteme,
- b. Verkehrszeichenkataster,
- c. Investitionen in Erfassungssysteme, statische und dynamische Informationssysteme sowie technische Einrichtungen zur Anbindung der genannten Systeme an bestehende Steuerungsanlagen (beispielsweise Schnittstellen zu Parkleitsystemen und Baustellenmanagementsystemen)
- d. Maßnahmen zur Erhebung und Beschaffung der für digitale Angebote notwendigen Daten.

Erhobene Daten müssen - unter Beachtung des Datenschutzrechts - interessierten Nutzern 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.

### **2.3 Mobilstationen und andere Infrastrukturen**

Gefördert werden Investitionen in Infrastrukturen, die verschiedene Verkehrsmittel oder Verkehrsangebote im Personenverkehr verknüpfen wie zum Beispiel Mobilstationen oder mit diesen im direkten Zusammenhang stehen sowie Basisinfrastrukturen wie beispielsweise die Herstellung von Flächen, die für logistische Lösungen in innerstädtischen Bereichen oder Quartieren zum Beispiel für Güter- und Warenstationen genutzt werden.

Konkret gefördert werden:

- a. die Erstellung von Mobilstationen ohne Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)/Schienenpersonennahverkehr (SPNV) am selben Standort,
- b. Erweiterungen von Mobilstationen um ergänzende Mobilitätsangebote, die nicht dem ÖPNV zuzurechnen sind,
- c. Ausstattungen, die den Standort einer Mobilstation aufwerten und die Aufenthaltsqualität erhöhen wie Wetterschütze und Sitzgelegenheiten,
- d. ergänzende Infrastrukturen wie Stellplätze, die nicht dem Abstellen individuell genutzter Kfz dienen (beispielsweise für Carsharing oder für nicht dem ÖPNV zurechenbares Ridepooling),
- e. Gestaltungselemente, die die Erkennbarkeit von Mobilstationen oder Abholstationen erhöhen und das landeseinheitliche Signet für Mobilstationen verwenden. Grundlage ist der Gestaltungsleitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW in seiner jeweils aktuellen Fassung (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/vernetzte-mobilitat>),
- f. die Herstellung von Flächen für die Aufstellung von Güter-/Warenstationen (Abhol- und Verteilstationen, Zwischenlager, Mikro Hubs).

Förderfähig sind Gebäude in Leichtbauweise und die Umnutzung von Bestandsgebäuden. Für die Ausstattung und die Ausgestaltung von Mobilstationen dient das „Handbuch Mobilstationen NRW“ vom Zukunftsnetz Mobilität NRW in seiner aktuellen Fassung als Grundlage (<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/handlungsfeld/vernetzte-mobilitat>).

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

## **2.4 Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus. Gefördert werden der projektbezogene Personaleinsatz und Sachmittel für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die Planungsroutrinen für die vernetzte Mobilität über ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement schaffen oder ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren. Grundlage sind die Hinweise zur Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Hierzu gehören unter anderem zeitlich begrenzte Kooperationsprojekte des Zuwendungsempfängers beziehungsweise der Zuwendungsempfängerin

- a. mit Schulen zur Etablierung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements,
- b. mit Immobilieneigentümern, Projektentwicklern, Investoren, Genossenschaften oder Standortgemeinschaften zur Etablierung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements an Wohnstandorten oder anderen Standorten der Verkehrserzeugung,
- c. zum Mobilitätsmanagement für neue Einwohner,
- d. mit der Wirtschaft zur Verbesserung des Mobilitätsverhaltens in Zusammenhang mit Baumaßnahmen oder zur Entwicklung von Umsetzungsstrategien eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagements.

Für die Umsetzung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW einzubinden.

## **3. Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger**

Für Zuwendungen nach Ziffern 2.1 bis 2.4 sind Zuwendungsempfänger Kreise, kreisfreie Städte und Gemeinden, Gemeindeverbände, Zweckverbände und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr als gemeinsame Anstalt des öffentlichen Rechts sowie andere Zusammenschlüsse von Gemeinden. Für Zuwendungen nach Ziffern 2.1 und 2.4 können Zuwendungsempfänger auch andere Körperschaften des öffentlichen Rechts sein.

## **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

### **4.1 Bagatellgrenzen**

Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, bei denen die zuwendungsfähigen Ausgaben die Bagatellgrenze überschreiten. Die Bagatellgrenze wird mit 15 000 Euro zuwendungsfähiger Ausgaben bei investiven Maßnahmen festgesetzt. Bei konsumtiven Maßnahmen beträgt die Bagatellgrenze 5 000 Euro zuwendungsfähiger Ausgaben.

### **4.2 Finanzierung und Planungsstand**

Die Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein. Bei investiven Maßnahmen/ Infrastrukturmaßnahmen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen und der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein.

### **4.3 Fachtechnische Voraussetzungen**

Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

Insbesondere sind beim Bau von Mobilstationen der Leitfaden zur Barrierefreiheit im Straßenraum des Landesbetriebes Straßenbau, die Hinweise für barrierefreie

Verkehrsanlagen (H BVA), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), die Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) und die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu berücksichtigen.

Für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements gelten die Hinweise zur Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Bei der Beauftragung von externen Beratern für das betriebliche Mobilitätsmanagement ist die Richtlinie VDI 5110 Blatt 1 zu beachten.

Bei Softwarelösungen sind offene Standards zu nutzen bzw. zu unterstützen und offene, standardisierte Schnittstellen anzubieten. Sofern spezielle Standards oder Schnittstellen unterstützt werden sollen, werden diese in den Ergänzenden Bestimmungen zu diesen Richtlinien genannt.

#### **4.4 Auflagen und sonstige Zuwendungsvoraussetzungen**

Die Kooperation, der Erfahrungsaustausch und die Vernetzung der Projektträger- und Projektbeteiligten ist von hoher Bedeutung für die Erreichung der Ziele der Förderrichtlinie. Die Gewährung von Zuwendungen ist daher an die folgenden Auflagen geknüpft:

- a. Der Zuwendungsnehmer erklärt die Bereitschaft zur Teilnahme an einem Erfahrungsaustausch.
- b. Bei konsumtiven Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist die Durchführung einer (begleitenden) Evaluation des Projekts Voraussetzung für die Förderung.
- c. Bei investiven Maßnahmen wird die Bereitschaft vorausgesetzt, an einer externen Evaluation des Projekts mitzuwirken, sofern nicht projektintern eine Evaluation erfolgt.
- d. Um das Ziel einer besseren Vernetzung von Verkehrsmitteln erreichen zu können, beabsichtigt das Land im Rahmen der Digitalisierungsoffensive eine Datenbank für multimodale Verkehrsinformationen aufzubauen. Zuwendungen für investive Maßnahmen sind daher an die Voraussetzung geknüpft, dass der Zuwendungsnehmer sich bereit erklärt, Daten über die geförderte Maßnahme (Position, Ausstattung und verfügbare Dienstleistungen, verfügbare Verkehrsmittel, Barrierefreiheit, Foto) für diese Datenbank zur Verfügung zu stellen und bei Bedarf – beispielsweise bei Veränderung oder bei Wegfall des geförderten Gegenstands – an der Pflege mitzuwirken, indem aktualisierte Daten zur Verfügung gestellt werden.

### **5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

Die Höhe der Fördersätze und etwaige Schwerpunkte der Förderung werden von dem für Verkehr zuständigen Ministerium im Vorfeld der Aufstellung eines Förderprogramms festgelegt.

#### **5.1 Zuwendungsart**

Die Förderung erfolgt im Sinne einer Projektförderung. Eine institutionelle Förderung ist ausgeschlossen.

#### **5.2 Finanzierungsart**

Im Regelfall wird eine Anteilfinanzierung gewährt und in Einzelfällen nach Abstimmung mit dem für den Verkehr zuständigen Ministerium eine Festbetragsförderung (insbesondere bei Softwarelösungen).

#### **5.3 Form der Zuwendung**

Die Zuwendung wird als Zuweisung/Zuschuss gewährt.

#### **5.4 Höhe der Zuwendung**

Gefördert werden bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben in Form einer Anteilfinanzierung. Bei der Antragstellung soll von diesem Fördersatz ausgegangen werden.

#### **5.5 Zuwendungsfähige Ausgaben und Eigenanteil**

Weitere Regelungen beziehungsweise Abgrenzungen (über 5.5.1, 5.5.2 und 5.5.3 hinaus) sind den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zu diesen Förderrichtlinien zu entnehmen.

##### **5.5.1 Zuwendungsfähige Ausgaben**

Bei Infrastrukturmaßnahmen sind Ausgaben für die Planung und Durchführung einschließlich Grunderwerb zuwendungsfähig. Bei anderen Maßnahmen sind Ausgaben für die Durchführung zuwendungsfähig. Genauere Angaben zur Zuwendungsfähigkeit einzelner Ausgaben sind den Ergänzenden Bestimmungen zu diesen Richtlinien zu entnehmen.

##### **5.5.2 Nicht zuwendungsfähige Ausgaben**

Nicht zuwendungsfähig sind grundsätzlich Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen hat, wie beispielsweise Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) bzw. der Anliegerbeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 2011 (GV. NRW. 2011 S. 687), sowie Verwaltungskosten, Finanzierungskosten und Ablösebeträge.

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für den Betrieb der technischen Lösungen und Anlagen nach Ziffern 2.2 und 2.3. Ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind Machbarkeitsstudien.

##### **5.5.3 Abgrenzung**

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die nach §§ 12 oder 13 ÖPNVG NRW förderfähig sind. Ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die auf Grundlage der Förderrichtlinien Nahmobilität (RdErl. des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 2-86.19-4.3 vom 1. Dezember 2014) oder der FöRi-kom-Stra (RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 4 - 87-02/1 v. 30.5.2014) förderfähig sind.

##### **5.5.4 Eigenanteil**

Die finanzielle Beteiligung von anderen Gebietskörperschaften am Eigenanteil des Zuwendungsempfängers/der Zuwendungsempfängerin 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 des Zuwendungsempfängers/der Zuwendungsempfängerin anerkannt werden.

Zweckgebundene Spenden bleiben bei der Bemessung der Zuwendungen außer Betracht, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt. Gleiches gilt für bürgerschaftliches Engagement in Form von freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten, die als fiktive Ausgabe auf den Eigenanteil

anrechenbar sind, soweit für den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt (Nummer 2.3.2 VVG zu § 44 LHO).

Die freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten von Architekten und Ingenieuren sind mit dem Mindestwert der Honorarzone bei den anzurechnenden Kosten nach HOAI anzusetzen. Freiwillige, unentgeltliche Arbeiten von Fachfirmen werden auf der Grundlage des jeweils aktuellen „SIRADOS Baupreishandbuches für den planerischen Tiefbau/GaLa“ mit der niedrigsten Kostenkategorie einbezogen.

Die als bürgerschaftliches Engagement zu berücksichtigenden Leistungen dürfen nicht in Erfüllung einer Verpflichtung aus einem Beschäftigungsverhältnis oder einer organschaftlichen Stellung bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger erbracht werden. Bei freiwilligen unentgeltlichen Arbeiten können 20 Euro je Arbeitsstunde angesetzt werden. Der Beleg der geleisteten Arbeitsstunden erfolgt durch einfache Stundennachweise, die zu unterschreiben sind. Diese müssen Namen, Datum, Dauer und Art der Leistung beinhalten und sind von dem Zuwendungsempfänger/der Zuwendungsempfängerin gegenzuzeichnen.

## **6. Zuwendungsbestimmungen/Nebenbestimmungen**

Die für den jeweiligen Zuwendungsempfänger geltenden Nebenbestimmungen (ANBest-G/ ANBest-P/ NBest-Bau) werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu sind insbesondere folgende besondere Nebenbestimmungen aufzunehmen:

### **6.1 Planungsänderungen bei Baumaßnahmen**

Soweit von der der Bewilligung zugrunde liegenden Planung erheblich abgewichen werden muss (vergleiche Nummer 1.3 ANBest-G/ ANBest-P/ NBest-Bau), ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

### **6.2 Auszahlung der Zuwendung**

Die Auszahlung der Zuwendung wird bis zur Vorlage des Verwendungsnachweises auf 80 % der vorgesehenen Zuwendung begrenzt.

### **6.3 Ausgabeblatt**

Der Zuwendungsempfänger hat bis zum 1. März eines Jahres ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.

### **6.4 Beendigung des Vorhabens**

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Eine Maßnahme gilt als beendet, wenn sie abgebrochen wurde oder die wesentlichen Leistungsbestandteile (beispielsweise Bauteile/ Konzepte/ Softwarelösungen) abgenommen wurden.

## **7. Verfahren**

### **7.1 Bewilligungsbehörde**

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Vorhaben liegt. Überschreitet ein Vorhaben ausnahmsweise die Grenze zweier oder mehrerer Regierungsbezirke, bestimmt das für Verkehr zuständige Ministerium, eine Bezirksregierung als zuständige Bewilligungsbehörde.

## 7.2 Antragsverfahren

Zuwendungen können nur für Vorhaben gewährt werden, die zuvor in das Programm aufgenommen worden sind. Ein Erlass des für Verkehr zuständigen Ministeriums kann die Programmaufnahme ersetzen. In beiden Fällen ist ein entsprechender Finanzierungsantrag erforderlich.

Dieser ist bis spätestens zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Für die Jahre 2018 und 2019 können Förderanträge fortlaufend beziehungsweise bis zum 31. März 2019 bei der Bewilligungsbehörde eingereicht werden. Es sind folgende Unterlagen 2-fach beizufügen:

Allgemein:

- a. Muster 1 und 2,
- b. Beschreibung des Vorhabens,
- c. Darstellung der verkehrlichen und umweltrelevanten Bedeutung und Wirkung der Maßnahme,
- d. ein Vermerk über die Anhörung der/des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände),
- e. vereinfachte Kostenberechnung,
- f. Finanzierungsplan,
- g. Zeitplan,
- h. Mitteilung, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden,

Zusätzlich bei investiven Maßnahmen:

- i. Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungs- und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen, die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen,
- j. Übersichtsplan (Stadtplan o.ä.) mit Darstellung der verkehrlichen und städtebaulichen Einbindung (nur bei Infrastrukturmaßnahmen),
- k. Lageplan 1:5.000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses ggf. nach Bauabschnitten/Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertig gestellter Abschnitte (nur bei Infrastrukturmaßnahmen),
- l. ein Bauentwurf,
- m. eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind,
- n. Negativtestat zur Förderfähigkeit aus Mitteln der §§12 und 13 ÖPNVG,

Zusätzlich bei Konzepten:

- o. ein Lastenheft oder eine Leistungsbeschreibung,

Zusätzlich bei Softwarelösungen:

- p. ein Lastenheft und eine Leistungsbeschreibung, in der auch die verwendeten Schnittstellen und die Datengrundlagen dargelegt werden,

Zusätzlich bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements:

- q. Letter of intent zur Mitwirkungsbereitschaft von ersten Unternehmen/Schulen/etc.,
- r. Wirtschaftsplan zur Darstellung der mittelfristigen wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Projekts.

Im Einzelfall kann die Bewilligungsbehörde die Anforderungen an die Unterlagen reduzieren oder modifizieren.

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.

### **7.3 Programmplanung**

Die Bezirksregierungen legen dem für Verkehr zuständigen Ministerium eine Übersicht der angemeldeten Maßnahmen vor. Die zur Förderung angemeldeten Vorhaben werden jährlich in einem Programmgespräch des für Verkehr zuständigen Ministeriums mit der Bewilligungsbehörde und gegebenenfalls mit dem Antragsteller und fachkundigen Dritten erörtert. Dabei wird über die grundsätzliche Förderwürdigkeit und die Priorisierung entschieden. Das abgestimmte Programm wird den Regionalräten zur Kenntnisnahme vorgelegt.

### **7.4 Einplanungsmitteilung**

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ist zu verpflichten, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Maßnahmenbeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung und technischer Planung, unverzüglich der Bewilligungsbehörde mitzuteilen.

Jede Bewilligungsbehörde aktualisiert für ihren Bereich den Vorschlag für das mittelfristige Programm unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel und leitet das Ergebnis dem für Verkehr zuständigen Ministerium in elektronischer Form zu. Die Bewilligungsbehörde unterrichtet den Träger des Vorhabens über die Aufnahme in das Programm (Einplanungsmitteilung). Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Träger des Vorhabens unter Angabe der Gründe.

### **7.5 Bewilligung**

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen nach Nummer 5 sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und hält das Ergebnis der Prüfung fest. Bei der Bewilligung ist der im Jahr der Aufnahme des Vorhabens in das Jahresförderprogramm für Mobilitätsmanagement und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote gültige Fördersatz maßgeblich.

#### **7.5.1 Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten**

Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid. Der/die Zuwendungsempfänger/in hat der Bewilligungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn (erste Auftragsvergabe) oder ggf. dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde kann sich unbeschadet der Nummer 8.2.2 VVG zu § 44 LHO den Widerruf des Zuwendungsbescheides gemäß § 49 Absatz 3 Nummer 1 VwVfG NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. November 1999 (GV. NRW. 1999 S. 602) für den Fall vorbehalten, dass mit der Maßnahme bis zum Ende des dem Jahr der Bewilligung folgenden Haushaltsjahres nicht begonnen worden ist.

Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das für Verkehr zuständige Ministerium zum Ende eines jeden Quartals listenmäßig über die erfolgten Erst-Bewilligungen.

### **7.5.2 Zweckbindungsfrist**

Im Zuwendungsbescheid ist eine Zweckbindungsfrist von zehn Jahren festzusetzen. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises. Für Konzepte, Softwarelösungen, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und Maßnahmen nach 2.5 ist eine Zweckbindungsfrist nicht festzusetzen.

### **7.5.3 Mittelausgleich**

Änderungen bei der finanziellen Abwicklung sind vom Zuwendungsempfänger zu beantragen. Im Mittelausgleich prüft die Bewilligungsbehörde, ob sie den geänderten finanziellen Vorstellungen durch Änderungsbewilligung entsprechen kann.

### **7.5.4 Wesentliche Planungsänderung**

Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der Zustimmung des für Verkehr zuständigen Ministeriums. Wesentlich sind Änderungen der Planungen, die die Funktionalität des geförderten Gegenstands einschränken oder erweitern.

### **7.5.5 Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben**

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben können nur aus besonderen Gründen unter Anlegung eines strengen Maßstabes berücksichtigt werden. Die ausnahmsweise Genehmigung eines Antrages auf Erhöhung der Zuwendungen zur Erreichung des Zuwendungszwecks im Sinne von Nummer 4.3 VVG zu § 44 LHO erfolgt durch die Bewilligungsbehörde. Bei Ermäßigung der Gesamtausgaben oder Hinzutreten neuer Deckungsmittel ermäßigen sich die Zuwendungen entsprechend.

### **7.5.6 Auszahlung**

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 des Zuwendungsempfängers der Anteil zunächst als zuwendungsfähig anerkannt werden, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht.

### **7.5.7 Verwendungsnachweis**

Die Bewilligungsbehörde prüft, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt nachgewiesen hat.

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

## **7.6 Übersichten über Fördermaßnahmen**

Die Bewilligungsbehörde übersendet dem für Verkehr zuständigen Ministerium nach Ablauf des jeweiligen Haushaltsjahres Übersichten über laufende Vorhaben sowie eine Liste der abgerechneten Maßnahmen.

## **8. Geltungsdauer**

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 1. Monat.2018 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft.

## Anlage 1

### **Ergänzende Hinweise zur Begriffsbestimmung und zur Zuwendungsfähigkeit von Ausgaben der FöRiMM (Ziffern 2.1 bis 2.4)**

#### **1. Sachkosten, Verwaltungs- und Planungsausgaben**

##### **1.1**

Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung von Vorhaben des Mobilitätsmanagements und der vernetzten Mobilität – abgesehen von den unter Ziffern 1.2, 1.3 und 1.4 formulierten Ausnahmen, nicht zuwendungsfähig. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

##### **1.1.1**

Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,

##### **1.1.2**

Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts,

##### **1.1.3**

Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten,

##### **1.1.4**

Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung sowie Abnahmen (z. B. TÜV, TAB, Sicherheits- und Gesundheitskoordinator – SiGeKo -)

##### **1.1.5**

sonstige Tätigkeiten wie Beratung und Inbetriebnahmen

##### **1.2**

Bei Infrastrukturmaßnahmen werden maßnahmenbezogene Planungsausgaben pauschal mit 3 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet.

##### **1.3**

##### **1.3.1**

Der Höchstbetrag der anerkennungsfähigen zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich bei Mobilitätskonzepten pro Konzept auf einen Euro pro Einwohner im Konzeptgebiet, maximal aber auf 200 000 Euro.

##### **1.3.2**

Wird in einem mehrjährigen Prozess ein regionales bzw. interkommunales, integriertes Mobilitätskonzept im Sinne von Ziffer 2.1 der Förderrichtlinie für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement erstellt, so kann neben der Erstellung des Konzepts eine Geschäftsstelle finanziert werden, die den Prozess der Konzepterstellung begleitet und koordiniert und zwar

- bei Beteiligung mindestens 3 Kreisen bzw. kreisfreien Städten eine halbe Stelle bis zur EG 12 TVÖD plus anteilige Sachkostenpauschale für einen Zeitraum von maximal 3 Jahren oder
- bei Beteiligung von 5 oder mehr Kreisen bzw. kreisfreien Städten eine volle Stelle bis zur EG 12 TVÖD plus anteilige Sachkostenpauschale für einen Zeitraum von maximal drei Jahren zusätzlich zu den Sachkosten für die Erstellung des Mobilitätskonzepts im Rahmen der Projektförderung.

In den Erstellungsprozess ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW einzubinden.

Jeder Kreis bzw. jede kreisfreie Stadt kann in mehreren kommunalen Zusammenschlüssen/ Verbänden an der Erstellung eines Mobilitätskonzepts mitarbeiten, wird jedoch nur in einem Zusammenschluss für die Bemessung der Geschäftsstellenausstattung mitgezählt. Die Möglichkeit der Finanzierung einer Geschäftsstelle entfällt für die Kreise und kreisfreien Städte, für die im Rahmen der REGIONALEN 2022 und 2025 bereits Koordinierungsstrukturen für die interkommunale Zusammenarbeit existieren.

#### **1.4**

Sachkosten für projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit, übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Stakeholdern und Evaluation sind im Rahmen der Projektförderung zusätzlich zuwendungsfähig. Die anererkennungsfähigen zuwendungsfähigen Kosten sind auf jeweils fünfzehn vom Hundert der zuwendungsfähigen Gesamtkosten gedeckelt, maximal aber auf 100 000,- Euro für einen Zuwendungsempfänger/ eine Zuwendungsempfängerin begrenzt. Die Begrenzung auf maximal 100 000,- Euro entfällt somit nicht, wenn bei mehreren gleichzeitig geförderten Projekten der fünfzehn prozentige Anteil der kumulierten zuwendungsfähigen Gesamtkosten höher als 100 000,- Euro wäre.

#### **1.5**

Der Projektbezogene Personaleinsatz (Projektsteuerung) und die projektbezogenen Sachkosten für Maßnahmen des Mobilitätsmanagement können für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren gefördert werden.

#### **1.6**

In Ausnahmefällen können auch kommunikative Maßnahmen für bereits realisierte Maßnahmen zur vernetzten Mobilität gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass die Maßnahmen mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW abgestimmt sind. Die anererkennungsfähigen zuwendungsfähigen Kosten sind auf 200 000,- Euro begrenzt.

## **2. Grunderwerbsausgaben**

### **2.1 Grundsätze**

Bei einem Grundstück, das dauernd für ein Vorhaben verwendet wird, sind die Gesteungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nach dem 1. Januar 1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind zuwendungsfähig die Gesteungskosten, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

Gesteungskosten für vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst. Bei Gemeinschaftsvorhaben ist gegenseitiger Grunderwerb nicht zuwendungsfähig.

## **2.2 Umfang der Gesteungskosten**

### **2.2.1**

Zu den Gesteungskosten zählen insbesondere:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (Marktwertes) nach Wertermittlungsrichtlinien 2006 (WertR 2006) in der jeweiligen gültigen Fassung hält,
- Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten,
- Entschädigungen gemäß Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz (EEG NW) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Ausgaben für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge,
- Rechtsanwalts- und Notargebühren,
- Gerichtskosten einschließlich der Kosten für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit,
- Kosten für Schlussvermessung und Katastergebühren,
- Kosten für grunderwerbsbezogene Gutachten durch vereidigte Sachverständige,
- Grunderwerbsteuer.

### **2.2.2**

Nicht zu den Gesteungskosten gehören Maklergebühren.

## **2.3 Erwerb von Rechten**

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 2.1 und 2.2 entsprechend.

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

## **2.4 Freiwerdende Grundstücke**

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben oder an Dritte während der Zweckbindungsfrist vermietet oder veräußert und/ oder können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös bzw. die Mieteinnahmen, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht,

soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Verkehrsanlagen nutzt.

## **2.5 Grunderwerb bei "In-sich-Geschäften"**

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

Grunderwerbskosten sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich unselbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.

## **3 Bauausgaben**

### **3.1**

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:

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Vermessungsarbeiten während der Bauausführung,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung (soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist), Sichern bzw. Bergen von Bodendenkmälern,
- Baugrunduntersuchungen, die während der Baudurchführung notwendig werden,
- Eigen- und Fremdüberwachungsprüfungen (Güteprüfungen) nach technischen Vorschriften,
- Gutachten, die während der Bauausführung notwendig werden,
- Brandschutzeinrichtungen und Wasserschutzanlagen,
- Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Mobilstation bzw. Güter- oder Warenstation erforderlich sind,
- bauliche Sicherung bzw. Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,
- Ausstattung der Bauwerke mit stationären Prüfeinrichtungen und erforderlichen Hilfsmitteln,
- Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- Bepflanzung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach Landschaftsgesetz (LG, SGV.NRW 791) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- Baustellen-Informationsschild mit Hinweis auf die Förderung,
- Ausgaben für Winterbaumaßnahmen,
- Umsatzsteuer

### **3.2**

#### **3.2.1**

Bei Mobilstationen werden außerdem zum Bau und Ausbau der Anlagen gerechnet:

- Fahrgastunterstände und Wetterschutze

- im Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten genutzte Stellplätze (bspw. für Carsharing oder für nicht dem ÖPNV zurechenbares Ridepooling, Quartiersautos, etc.)
- Ausstattungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (bspw. Sitzmöglichkeiten)
- die Herstellung von Flächen für die Erbringung ergänzender Serviceleistungen wie Schließfächer, Kioske zur Versorgung mit Getränken und Snacks, Pumpen für Fahrräder, Automaten, etc.
- Anlagen zur Fahrgastinformation, Videoüberwachung oder Notrufeinrichtungen
- vorbereitende Installationen zur künftigen Ergänzung um Informations- und Kommunikationssysteme sowie zum zeitlich nachgelagerten Bau von Ladestationen für E-Mobilität
- Schlussreinigung.

### 3.2.2

Bei Mischnutzungen von Mobilstationen (bspw. als kombinierte Haltestelle für den ÖPNV) ist der Nahverkehrsanteil nicht zuwendungsfähig.

### 3.3

Zum Bau oder Ausbau werden insbesondere nicht gerechnet:

- zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen (bspw. ÖPNV/SPNV-Haltepunkte, Ladengeschäfte bzw. Kioske mit mehr als 60 Quadratmeter Gesamtfläche)
- Schaffung von Ersatzparkraum des Vorhabenträgers,
- Finanzierungskosten,
- Ersatzmaßnahmen und bau- und betriebstechnische Nachrüstungen,
- künstlerische Ausgestaltung.

### 3.4

Des Weiteren sind nicht zuwendungsfähig:

- Anteile Dritter,
- Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach §§ 127 ff Baugesetzbuch (BauGB) in der jeweiligen gültigen Fassung und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunal-abgabengesetz NRW (KAG) in der jeweiligen gültigen Fassung für Anlagen.

## 4 Standards und Schnittstellen

### 4.1

Für eTarife und Bezahlssysteme ist der PKM-Standard (VDV-KA Spezifikation, VDV eTicket Service GmbH & Co. KG) anzuwenden.

### 4.2

Bei Maßnahmen zur Digitalisierung kann bei einem besonderen Interesse des Landes der projektbezogene Personaleinsatz gefördert werden. Hierüber entscheidet das für den Verkehr zuständige Ministerium im Einzelfall.

## 5 Fördertableau

Mobilitätskonzepte	Umsetzungsorientierte, integrierte Verkehrskonzepte	80 Prozent, anerkannt werden; 1 Euro pro Einwohner; zuwendungsfähige Kosten bis maximal 200 000,- Euro
Studien		80 Prozent
Maßnahmen zur Digitalisierung		80 Prozent, bei Software auch: Festbetragsfinanzierung
Mobilstationen	Gebäude in Leichtbauweise, Umnutzung von Bestandsgebäuden	80Prozent
Mobilitätsmanagement	keine direkte Förderung der Kooperationspartner	80 Prozent
Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligungsprozesse, Evaluation	nur im Zusammenhang mit geförderten Projekten (Hauptfördergegenstand)	80 Prozent, anerkannt werden zuwendungsfähige Kosten in Höhe von jeweils bis zu 15 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten des Hauptfördergegenstand, maximal 100 000,- Euro, Kumulationsverbot
Öffentlichkeitsarbeit	nur in Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW	80 Prozent, anerkannt werden zuwendungsfähige Kosten bis maximal 200 000,- Euro