



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgegeben zu Düsseldorf am 11. Juli 2025

MB.NRW 2025 Nr. 43

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 Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Vom 1. Juli 2025

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 Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden VV zur LHO,
- b) Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-

minimis-Beihilfen (AbL. L vom 15.12.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden De-minimis-Verordnung,

c) Verordnung (EU) Nr. 2023/2832 der Kommission vom 13. Dezember 2023 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 vom 15.12.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden DA-WI-De-minimis-Verordnung.

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 eine oder beide der folgenden übergeordneten Zielsetzungen fördern:

- a) Verbesserung des Mobilitätssystems, das bedeutet eine bessere Effizienz der Infrastrukturanutzung und beziehungsweise oder die Verbesserung des Mobilitätsangebots unter Beachtung der Bedürfnisse und konkreten Bedarfe der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer sowie
- b) Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Rahmen der Antragstellung ist darzulegen, auf welche Zielsetzung das Vorhaben einzhaltet und welchen Beitrag das Vorhaben dazu leistet.

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.

4

Nachhaltige urbane Mobilitätspläne

4.1

Definition

Gefördert wird die Erstellung von integrierten kommunalen oder regionalen Mobilitätsplänen, die sich mit Personen- oder Güterverkehren oder einer Kombination beider Verkehre befassen. Die geförderten Pläne müssen sich an den europäischen Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne, im Folgenden SUMP, in der jeweils gültigen Fassung orientieren. Die Leitlinien sind auf der Internetseite <https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu> der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission veröffentlicht und auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörden in deutscher Sprache einsehbar.

Ebenfalls ist die Erweiterung von bestehenden Mobilitätsplänen zuwendungsfähig, die dazu führt, dass insgesamt die Kriterien eines SUMP erfüllt werden.

Die Einhaltung der Kriterien eines SUMP ist durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger im Rahmen der Antragstellung zu bestätigen.

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.

Zuwendungsberechtigt für die Erweiterung von bestehenden Plänen sind ausschließlich die Kommunen, die in Anhang II der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L vom 28.06.2024) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden TEN-V-Verordnung, als Städtischer Knoten genannt sind.

4.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

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

Der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich pro Mobilitätsplan auf 1,50 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 Einwohnerin und 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.

Bei der Erweiterung von bestehenden Konzepten sind die tatsächlich entstehenden Ausgaben als zuwendungsfähige Ausgaben festzusetzen.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind bei der Neuerstellung und bei der Erweiterung von bestehenden Plänen auf einen Höchstbetrag von 300 000 Euro zu begrenzen.

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 Mobilitätsplans ist der Bewilligungsbehörde in digitaler Form kostenfrei mit dem Schlussverwendungsnnachweis zur Verfügung zu stellen.

5

Maßnahmen zur Digitalisierung

5.1

Definition

Gefördert werden Maßnahmen zur Digitalisierung und Vernetzung 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 und Verarbeitung von mobilitätsbezogenen Daten sowie deren Weiterleitung an die Mobicrom-Datenplattform des Landes oder den Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten des Bundes sowie

d) sonstige technische Einrichtungen, die der Erhebung von Daten dienen, die gemäß Artikel 41 der TEN-V-Verordnung oder Artikel 6a der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 06.08.2010) in der jeweils gültigen Fassung, im Folgenden IVS-Richtlinie, zu erheben sind.

Bei Softwarelösungen sind offene Standards zu nutzen beziehungsweise zu unterstützen und offene, standardisierte Schnittstellen anzubieten. Insbesondere ist die Nummer 10.7 zu beachten.

5.2

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 Zuwendungsempfängerin 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.

5.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

Die projektbezogenen Sachausgaben einschließlich der Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit sind zuwendungsfähig.

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.

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.

6

Mobilstationen

6.1

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 ÖPNV, und gegebenenfalls für weitere Angebote,
- f) überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten sowie
- g) angemessene Sicherheitseinrichtungen.

Sofern die örtlichen Gegebenheiten eine überdachte Fahrradabstellmöglichkeit nicht zulassen, kann die Bewilligungsbehörde auf Antrag im Einzelfall von Buchstabe f) Ausnahmen zulassen. 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 Flächen-bereitstellung 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.

6.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

6.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

6.3.1

Grunderwerbs- und Planungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 10.1. Planungsausgaben richten sich nach Nummer 10.2.

6.3.2

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 neben den Ausgaben für die bauliche Ausführung insbesondere gerechnet:

- a) Fahrgastunterstände, die dem voraussichtlichen Nutzungsaufkommen angemessen sein müssen, Wetterschutz und Beschattungselemente,
- b) die Herstellung von Flächen und vorbereitende Installationen für die Erbringung ergänzender Serviceleistungen, beispielsweise Schließfächer, Kioske zur Versorgung mit Getränken und Snacks sowie Automaten,
- c) im Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten genutzte Stellplätze oder Flächen, beispielsweise für Carsharing oder Linienbedarfsverkehre, Quartiersautos oder E-Tretroller-Parkplätze,
- d) öffentlich zugängliche Toilettenanlagen,

- e) diskriminierungsfrei zugängliche Radabstellanlagen, auch verschließbar, soweit diese unmittelbar oder durch Schaffung von Schnittstellen an die Systeme „DeinRadschloss“ oder „radbox.nrw“ angeschlossen sind und Servicestationen für Fahrräder,
- f) anbieterunabhängige intelligente Schließfächer,
- g) Begrünung von Dächern, die zu der Mobilstation gehören,
- h) leitungsgebundene Wasserspender einschließlich der Zuleitung,
- i) 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,

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. Für eine Mobilstation beträgt der Höchstbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben 300 000 Euro. Die Zweckbindung ist auf zehn Jahre festzulegen.

7

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

7.1

Betriebliches Mobilitätsmanagement

7.1.1

Definition und förderfähige Maßnahmen

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement ist eine systematische und strategische Herangehensweise zur Förderung einer klima- und umweltfreundlichen sowie kosteneffizienten Mobilität von Beschäftigten auf Arbeitswegen, Dienst- oder Geschäftsreisen. Darüber hinaus werden gegebenenfalls externe Verkehre, beispielsweise durch Kundinnen und Kunden berücksichtigt.

Förderfähig sind insbesondere

- a) Erstellung von betrieblichen Mobilitätskonzepten,

b) Maßnahmen zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität von Beschäftigten wie die Ausweisung von Parkflächen für Fahrgemeinschaften, Rückbau von Stellplätzen und Errichtung von Schranken oder Zugangssystemen sowie die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, soweit diese in einem betrieblichen Mobilitätskonzept dargestellt sind, sowie

c) Kommunikationsmaßnahmen.

7.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände sowie Körperschaften öffentlichen Rechts und Unternehmen. Die Regeln der einschlägigen De-minimis-Verordnung sind von den Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfängern einzuhalten. Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, die einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 300 000 Euro nicht übersteigen. Für De-minimis-Beihilfen, die einem Unternehmen gewährt werden, das Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt, darf der Gesamtbetrag in drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 750 000 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 in den drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe gewährten De-minimis-Beihilfen angibt, für die die De-minimis-Verordnung gilt.

7.2

Schulisches Mobilitätsmanagement

7.2.1

Definition und förderfähige Maßnahmen

Schulisches Mobilitätsmanagement geht über eine reine Verkehrserziehung von Kindern hinaus und berücksichtigt auch Aspekte der Umwelt- und Sozialerziehung. Es erweitert die Verkehrserziehung auch um Maßnahmen, die dazu dienen sollen, Schulwege mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Förderfähig sind

- a) die Erarbeitung von Schulwegkonzepten,
- b) Kommunikationsmaßnahmen,

c) Umsetzung von Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements wie beispielsweise Hol- und Bringzonen oder Schulstraßen, soweit diese in einem Schulwegkonzept dargestellt sind.

7.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Kreise.

7.3

Sonstige Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

7.3.1

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

- a) Konzepte für nachhaltige Mobilität in Wohnquartieren und
- b) Ausgaben für die Durchführung und Evaluation von Verkehrsversuchen, die auf der Grundlage von § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 der Straßenverkehrs-Ordnung durchgeführt werden. Es ist verpflichtend eine Evaluation im Rahmen des Projektes durchzuführen.

7.3.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Kreise.

7.4

Gemeinsame Regelungen

7.4.1

Zuwendungsfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind die projektbezogenen Bau- und Sachausgaben sowie Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit, die durch die Beauftragung von Beraterinnen oder Beratern oder anderen externen Dienstleistern entstehen. Verwaltungsinterne Ausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

7.4.2

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 bauliche Maßnahmen nach pflichtgemäßem Ermessen der Bewilligungsbehörde und für die weiteren Maßnahmen nicht festzusetzen.

8

Einführung von Sharing-Diensten

8.1

Carsharing-Dienste

8.1.1

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 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 davon auszugehen, dass ein Anbieter noch nicht tätig ist, wenn im Umkreis von 800 Metern um die geplante Ausleihstation keine bestehende Station vorhanden ist. Es ist vor Antragstellung eine Bedarfsermittlung durchzuführen, die vorzulegen ist. Aus der Bedarfsermittlung muss sich mindestens ergeben, welche Ausleihstationen mit welchen Fahrzeugsegmenten vorgesehen sind und wie die Auswahl der Stationen und deren Standorte hergeleitet wurden.

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 Fahrzeugsegmente 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.

8.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Kreise und Gemeindeverbände.

8.1.3

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.

8.1.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung in Höhe von 80% des Ausgleichs, der geleistet wird. Die Förderung des Betriebs kann nur zur Anschubfinanzierung und höchstens für einen Zeitraum von drei Jahren erfolgen. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Kalenderjahr und Fahrzeug darf 6 000 Euro nicht überschreiten. Soweit der Betrieb kein volles Kalenderjahr umfasst, reduziert sich der Höchstbetrag der Zuwendung je Monat, in dem kein Betrieb stattfindet, um 500 Euro.

Die durch den Betrieb erzielten Einnahmen sind von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzuziehen. Hierzu sind bis zum 31. März eines Jahres die im Vorjahr erzielten Einnahmen der Bewilligungsbehörde zu melden.

Eine Zweckbindung ist für die Vorhaben nicht festzusetzen.

8.2

Zweirad-Sharing Dienste

8.2.1

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. Es ist davon auszugehen, dass ein Anbieter noch nicht tätig ist, wenn im Umkreis von 500 Metern um die geplante Ausleihstation keine bestehende Station vorhanden ist. 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. Aus der Bedarfsermittlung muss sich mindestens ergeben, welche Ausleihstationen mit welchen Fahrzeugen vorgesehen sind und wie die Auswahl der Stationen und deren Standorte hergeleitet wurden. Es ist sicherzustellen, dass an den Anmietstationen oder auf andere geeignete Weise Kindersitze zur Miete vorgehalten werden. Dies gilt nicht bei Sharing-Angeboten, die lediglich E-Tretroller vorsehen. 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.

8.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Kreise und Gemeinverbände.

8.2.3

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.

8.2.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung im Rahmen der Anteilfinanzierung. Diese erfolgt im ersten Jahr in Höhe von 80 Prozent, im zweiten Jahr in Höhe von 60 Prozent und im dritten Jahr in Höhe von 40 Prozent des Ausgleichs. Die Förderung kann nur zur Anschubfinanzierung, höchstens für einen Zeitraum von drei Jahren, erfolgen. Der Höchstbetrag der Zuwendung je Kalenderjahr und Zweirad darf 1 020 Euro nicht überschreiten. Soweit der Betrieb kein volles Kalenderjahr umfasst, reduziert sich der Höchstbetrag der Zuwendung je Monat und Zweirad, in dem kein Betrieb stattfindet, um 85 Euro.

Für die Zuwendung ist insgesamt ein Höchstbetrag von 150 000 Euro für ein Einzelvorhaben festzusetzen. Bei Zusammenschlüssen mehrerer Kommunen ist der Höchstbetrag auf 60 000 Euro je Kommune festzusetzen.

Die durch den Betrieb erzielten Einnahmen sind von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzuziehen. Hierzu sind bis zum 31. März eines Jahres die im Vorjahr erzielten Einnahmen der Bewilligungsbehörde zu melden.

Eine Zweckbindung ist für die Vorhaben nicht festzusetzen.

9

Maßnahmen zur Förderung von nachhaltiger Logistik

9.1

Machbarkeitsstudien

9.1.1

Voraussetzungen der Förderung

Zuwendungsfähig ist die Erstellung von Machbarkeitsstudien, auch zu konkreten Einzelvorhaben, der nachhaltigen Logistik zwecks Abschätzung des Beitrags für die Umwelt in Bezug auf Kohlenstoffdioxid-, Stickstoffoxid- oder Lärmmissionen und wie sich das aus der Machbarkeitsstudie hervorgehende Einzelvorhaben auf die Wirtschaftlichkeit, den Verkehrsfluss oder die Verkehrssicherheit auswirkt mit konkretem Umsetzungsplan.

9.1.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände sowie Industrie- und Handelskammern und Handwerkskammern. Ebenfalls können Unternehmen, die die Regeln der einschlägigen De-minimis-Verordnung einhalten, Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger sein. Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, die einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 300 000 Euro nicht übersteigen. Für De-minimis-Beihilfen, die einem Unternehmen gewährt werden, das Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt, darf der Gesamtbetrag in drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 750 000 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 in den drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe gewährten De-minimis-Beihilfen angibt, für die die De-minimis-Verordnung gilt.

9.1.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

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

9.1.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

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

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.

9.2

Anbieterübergreifende Ladebereiche

9.2.1

Definition

Anbieterübergreifende Ladebereiche im öffentlichen Straßenraum sind gemäß Straßenverkehrsordnung anzulegen und durch Verkehrszeichen 230 auszuweisen. Die Geokoordinaten des Ladebereichs sind am Nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten zur Verfügung zu stellen.

9.2.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände.

9.2.3

Zuwendungsfähige Ausgaben

9.2.3.1

Grunderwerbs- und Planungsausgaben

Die Grunderwerbsausgaben richten sich nach Nummer 10.1. Die Planungsausgaben werden mit einer Pauschale abgegolten. Mit dieser Pauschale wird die Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen abgedeckt.

9.2.3.2

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.

9.2.4

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 Zweckbindung ist auf bis zu fünf Jahre festzulegen. Die Festsetzung erfolgt im Ermessen der Bewilligungsbehörde.

9.3

Softwarelösungen

9.3.1

Definition

Softwarelösungen zur Unterstützung nachhaltiger urbaner Logistik 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.

9.3.2

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Ebenfalls können Unternehmen, die die Regeln der einschlägigen De-minimis-Verordnung einhalten, Zuwendungsempfängerinnen oder Zuwendungsempfänger sein. Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, die einem einzigen Unternehmen von einem Mitgliedstaat gewährt werden, darf in einem Zeitraum von drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 300 000 Euro nicht übersteigen. Für De-minimis-Beihilfen, die einem Unternehmen gewährt werden, das Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt, darf der Gesamtbetrag in drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe 750 000 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 in den drei Jahren vor der Bewilligung der Beihilfe gewährten De-minimis-Beihilfen angibt, für die die De-minimis-Verordnung gilt.

9.3.3

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.

9.3.4

Art, Umfang und Höhe der Förderung, Zweckbindung

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

10

Allgemeine Regelungen

10.1

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. Kaufnebenausgaben 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.

10.2

Generelle Regelungen zu den Planungsausgaben

Die Planungsausgaben decken folgende Positionen ab:

- 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.

10.3

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.

Alle im Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten stehenden Anlagen bilden eine städtebauliche Einheit und müssen soweit zweckmäßig vollständig barrierefrei erreichbar sein oder die Herstellung der Barrierefreiheit muss geplant sein.

Die allgemein anerkannten Regeln der Technik sind beim Bau einzuhalten. Darüber hinaus sind die DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum, 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.

10.4

Vorliegen von Baurecht

Für eine Bewilligung der Förderung von baulichen Anlagen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen und der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein. Sofern der Grundbesitz nicht im Eigentum der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers liegt, ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass ein zweckentsprechender Zugang und eine ordnungsgemäße Nutzung der errichteten baulichen Anlage mindestens während der Zweckbindungsfrist jederzeit sichergestellt sind. Dies kann insbesondere durch eine grundbuchrechtliche Eintragung oder einen Gestattungsvertrag erfolgen.

10.5

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

Über die Anerkennung einer finanziellen Beteiligung von anderen Institutionen am Eigenanteil entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen auf Antrag.

Die weiteren Vorgaben der Nr. 2.4.3 der VV zu §44 LHO bleiben davon unberührt.

10.6

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. Bei Maßnahmen von privatwirtschaftlichen Unternehmen für das betriebliche Mobilitätsmanagement ist stattdessen das Netzwerkbüro Betriebliche Mobilität NRW bei der Industrie- und Handelskammer zu Dortmund zu informieren. Ein entsprechender Nachweis ist im Rahmen der Antragstellung vorzulegen.

10.7

Vorgaben für Digitalisierungsvorhaben, Beteiligung des Kompetenzcenters Digitalisierung und Abstimmung der Bereitstellung von Mobilitätsdaten mit der NRW.Mobidrom GmbH

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. Das KC-D prüft hierbei insbesondere, dass durch geeignete Datenformate, Standards und Schnittstellen eine Anbindung und die Interoperabilität mit bereits vorhandenen, übergeordneten Systemen im ÖPNV gewährleistet ist. Um eine ordnungsgemäße Bearbeitung zu gewährleisten, ist dem KC-D eine Projektskizze mit Vorhabensbeschreibung, Zeit- und Kostenplanung vorzulegen. Die Projektskizze muss eine Beschreibung über die Art und Weise beinhalten, wie die vorhandenen landesweiten Standards im ÖPNV berücksichtigt werden. Zur Einbindung des Fördervorhabens in regionale Mobilitätsdatenplattformen und zur Stärkung des Austausches wird eine Abstimmung mit den regional zuständigen ÖPNV-Akteuren empfohlen. Die Anfrage ist an stellungenahmen@kcd-nrw.de zu richten.

Werden sonstige Mobilitätsdaten gemäß den Anhängen der delegierten Verordnungen der Europäischen Union, welche aufgrund der IVS-Richtlinie erlassen wurden, im Rahmen des förderfähigen Vorhabens digitalisiert, erfasst oder erhoben, so ist die Bereitstellung der Daten zwingend mit der NRW.Mobidrom GmbH abzustimmen. Dies dient der Sicherstellung einer angemessenen Datenqualität, Datenaktualität sowie der Nutzung von vorgeschriftenen Dateiformaten.

Weiterhin ist der Leitfaden zur Standardisierung und Daten Governance des ÖPV 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 vorhandene 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.

10.8

Evaluation

Die Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, bis zu fünf Jahre nach Beendigung des Durchführungszeitraums für Zwecke der Evaluation der Richtlinien Daten und Informationen über das geförderte Projekt und dessen Zielerreichung an das für Verkehr zuständige Ministerium oder eine vom Ministerium beauftragte Stelle zu übermitteln.

11

Verfahren

11.1

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.

11.2

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 oder eine abweichende Bewilligung der Maßnahmen in Bezug auf die Fördersumme oder die jährliche Aufteilung auf einzelne Haushaltsjahre. Das für Verkehr zuständige Ministerium behält sich vor, durch Erlass in einzelnen Programmjahren einzelne Fördertatbestände nicht in das Jahresprogramm aufzunehmen. Das abgestimmte Programm wird den Regionalräten durch die Bewilligungsbehörden zur Kenntnisnahme vorgelegt.

11.3

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. Das für Verkehr zuständige Ministerium kann landesweit eine digitale Antragstellung durch Erlass vorschreiben.

11.4

Bewilligung

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

11.5

Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten

Die Bewilligungsbehörde erteilt der Antragstellerin oder dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat der Be-

willigungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn oder gegebenenfalls dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzugeben. 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.

11.6

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

werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Die darüberhinausgehenden Regelungen dieser Richtlinien sind als zusätzliche Nebenbestimmungen aufzunehmen.

11.7

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.

11.8

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 Zuwendungszwecks 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.

11.9

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 Schlussverwendungs nachweises 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.

11.10

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.

12

Inkrafttreten, Außerkrafttreten, Übergangsregelung

Dieser Runderlass tritt am 1. Juli 2025 in Kraft. Er tritt am 30. Juni 2030 außer Kraft. Gleichzeitig mit Inkrafttreten dieses Runderlasses treten die Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements vom 21. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 601](#)) außer Kraft. Anträge, die nach der bisherigen Richtlinie zum 30. Juni 2025 gestellt wurden, werden, abgesehen von den Änderungen in den Ziffern 4, 10 und 11, nach den bisher geltenden Regelungen bewilligt.

MB.NRW 2025 Nr. 43