



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [MBI. NRW. 2000 Nr. 75](#)
Veröffentlichungsdatum: 04.10.2000
Seite: 1573

I

Verwaltungsvorschriften zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

923

9300

Verwaltungsvorschriften zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand,
Energie und Verkehr v. 4.10.2000 - V B 1-49-41

Der RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr v. 11.06.1996 (SMBl. NRW 923) wird wie folgt geändert:

1.

Die VV zu § 13 erhalten folgende Fassung:

"Zu §13 (Vorhaltekosten für Fahrzeuge)

1

Zuwendungszweck

Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 13, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG - Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungen sind insbesondere zur Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden.

Die Höhe der jährlich zur Verfügung gestellten Fördermittel sowie deren Anpassung nach § 13 Abs. 3 Satz 2 werden durch den jeweiligen Haushaltsplan des Landes geregelt.

Die Zuwendungsempfänger erhalten die Mittel als pauschalierte Förderung aufgrund des in Nummer 5 geregelten Verteilungsschlüssels.

2

Gegenstand der Förderung

2.1

Beschaffung von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG durch öffentliche oder private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungsempfänger leiten die Mittel an die Verkehrsunternehmen weiter.

Als Beschaffung gilt

- der Kauf neuer Fahrzeuge oder
- der Kauf neuwertiger Fahrzeuge, die nicht älter als sechs Monate sind und eine Laufleistung von maximal 20.000 km aufweisen.

2.1.1

Gefördert werden kann die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkombussen, Standard-Midibussen, Standard-Großraumbussen und Standard-Doppeldeckern gemäß den Anforderungskriterien nach Anlage 1 sowie von Linien-Kleinbussen, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.

Gefördert werden können diese Busse

2.1.1.1

als Erstbeschaffung zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen oder zur Einrichtung neuer Linien nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98, die in einem bestehenden Liniennetz des Verkehrsunternehmens eine jährliche Betriebsleistung je Fahrzeug von mindestens 40.000 Wagen-Kilometer oder 2.500 Wagen-Stunden im Land Nordrhein-Westfalen dauerhaft erwarten lassen. Entsprechendes gilt, wenn der Mehrbedarf durch Vergabe an ein Auftragsunternehmen abgedeckt wird, für das Auftragsunternehmen.

Eine Förderung von Großraumfahrzeugen (Gelenkbusse, Großraumbusse, Doppeldecker) als Ersatz gemäß Nummer 2.1.1.2 für Standard-Linienbusse ist ebenfalls möglich, wenn hierfür ein entsprechender Bedarf nachgewiesen wird.

2.1.1.2

als Ersatzbeschaffung für solche Linien-Omnibusse, die am 30. Juni des entsprechenden Förderjahres länger als zehn Jahre, davon länger als vier Jahre auf das antragstellende Unternehmen, fast ununterbrochen im Linienverkehr zugelassen sind oder eine Laufleistung von mehr als 600.000 km, davon mehr als 240.000 km beim Antragsteller erbracht, aufweisen.

Die Förderung kann ein Auftragsunternehmen ebenfalls beantragen, wenn es einen zusätzlichen Fahrauftrag erhalten hat und dafür der Auftraggeber ein die Ersatzbeschaffungskriterien erfüllendes Altfahrzeug ohne entsprechenden Ersatz aussondert.

Für jedes zu ersetzende Fahrzeug ist nachzuweisen, dass jährlich mindestens zwei Drittel der beim Antragsteller erbrachten Betriebsleistungen im Linienverkehr (§§ 42 oder 43 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 oder 1.2 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98) erbracht worden sind.

Darüber hinaus ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug beim Antragsteller jährlich überwiegend allein im Linienverkehr nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen eingesetzt worden ist.

Ein bereits geförderter Omnibus kann nicht ein zweites Mal gefördert werden. Das zu ersetzende Fahrzeug darf für eine Dauer von höchstens drei Jahren im Spitzenverkehr durch das antragstellende Unternehmen selbst oder ggf. dessen Auftragsunternehmen eingesetzt werden und ist danach dem Linienverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen zu entziehen.

2.1.1.3 Die Bewilligung für ein Fahrzeug hat mit der Auflage zu erfolgen, dass dessen künftige Betriebsleistung jährlich zu mindestens zwei Drittel im Linienverkehr nach §§ 42 oder 43 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 oder 1.2 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 erbracht wird. Darüber hinaus muss das Fahrzeug überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden.

2.1.2

Gefördert werden kann darüber hinaus die Erst- und Ersatzbeschaffung leitungsgebundener Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr im Sinne von § 1 Abs. 3, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.

Die verkehrliche Notwendigkeit ist durch entsprechende Betriebskonzepte und Darlegung des vorhandenen Wagenparks mit Angabe des Bestandesalters nachzuweisen. Die typenspezifischen Fahrzeugkriterien sind durch Lastenhefte zu belegen.

Straßen- und Stadtbahnwagen können gefördert werden

- als Erstbeschaffung zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen, zur Einrichtung neuer Linien oder für Linienenerweiterungen, sofern die entsprechenden Nahverkehrspläne dies ausweisen;
- als Ersatzbeschaffung für solche Straßen- und Stadtbahnwagen, die im Jahr der Lieferung der Neufahrzeuge ein Betriebsalter von 24 Jahren erreichen oder ein Betriebsalter von 20 Jahren und eine Laufleistung von 1.450.000 km aufweisen werden.

Für O-Busse und O-Gelenkbusse gelten die Anforderungskriterien nach Anlage 1 entsprechend.

2.1.3 Der nach den Nummern. 2.1.1 und 2.1.2 förderungsfähige Bedarf ist im Rahmen des Anteils der Mindestförderung nach § 13 Abs. 3 Satz 1 an der zur Verfügung gestellten Gesamtförderung vollständig zu befriedigen. Diese Verpflichtung gilt für die Zuwendungsempfänger im Gebiet der Zweckverbände AVV und VRR bis zum 31. Dezember 2002 für lediglich 50 v.H. der zur Verfügung gestellten Gesamtförderung.

Im Rahmen der Förderung sind vom Zuwendungsempfänger

- bei Omnibussen mindestens 40 v.H.,
- bei Fahrzeugen nach Nummer 2.1.2 mindestens 50 v.H.,

höchstens jedoch 80 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben abzudecken. Reicht der Anteil nach Satz 1 hierfür nicht aus, sind die Mindestquoten entsprechend zu kürzen.

Die Art der Finanzierung (Anteil oder Festbetrag) steht dem Zuwendungsempfänger, der auch die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben festlegt, bei der Weitergabe der Mittel frei.

Die Zuwendungsempfänger sollen auf eine einheitliche und zur Nutzung wirtschaftlicher Vorteile gemeinsame Fahrzeugbeschaffung durch die Verkehrsunternehmen hinwirken.

Eine Förderung von Fahrzeugen, die nicht in Niederflurtechnik gebaut sind, soll nur in Ausnahmefällen erfolgen. Die Ausnahme gilt insbesondere für Stadtbahnwagen.

2.1.4

Die Zweckbindungsdauer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt

- für Schienenfahrzeuge	20 Jahre oder 1.450.000 km,
- Obusse	15 Jahre oder 700.000 km,
- Kraftomnibusse	10 Jahre oder 600.000 km.

Sie beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres, so weit die zeitliche Bindung maßgebend ist.

2.2

Abgeltung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG mit Ausnahme

von Fahrzeugen des SPNV. Die Zuwendungsempfänger leiten die Zuwendungen an die öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiter.

Die Mittel sind sowohl den Verkehrsunternehmen, die eigenen Linienverkehr nach § 42 PBefG, nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 oder mit den in Nummer 2.1.2 genannten Fahrzeugen im Gebiet des Zuwendungsempfängers betreiben, als auch den Auftragsunternehmen nach denselben Bedingungen als pauschalierte Förderung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge zu gewähren.

Von der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung darf höchstens der den Anteil nach Nummer 2.1.3 Satz 1 übersteigende Betrag verwendet werden. Innerhalb dieser Grenze legt der Zuwendungsempfänger den für diese Förderung zu verwendenden Betrag jährlich fest. Bis zum 31. Dezember 2002 dürfen die Zuwendungsempfänger in den Gebieten der Zweckverbände AVV und VRR bis zu 50 v.H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung im Rahmen dieser Förderung weiterleiten.

Die Verteilung dieses Betrages ist nach Maßgabe des in Nummer 5 geregelten Verteilungsschlüssels vorzunehmen. Anstelle der Betriebsleistungen des in Nr. 5.2.1 festgelegten Basisjahres dürfen im Rahmen der Weiterleitung dieser Förderung auch aktuellere Betriebsleistungsdaten auch auf der Basis von Soll-Erhebungen für das jeweilige Förderjahr zugrundegelegt werden. Die Betriebsleistungen von Auftraggebern und Auftragsunternehmen sind zu trennen. Die Förderung für die Auftragsunternehmen kann entweder unmittelbar an diese oder dem Auftraggeber mit der Maßgabe gewährt werden, dass dieser die vollständige und ordnungsgemäße Weiterleitung der Mittel an die Auftragsunternehmen sicherstellt und gegenüber dem Zuwendungsempfänger für den zweckentsprechenden Einsatz der Mittel allein verantwortlich ist. Die Betriebsleistungen des Auftragsunternehmens sind bei Antragstellung durch dieses selbst vom Auftraggeber bzw. bei Antragstellung durch den Auftraggeber durch das Auftragsunternehmen zu bestätigen; im Falle der Antragstellung durch den Auftraggeber hat dieser den Verwendungsnachweis auch für die an die Auftragsunternehmen bestimmten Mittel zu führen. Der Verteilungsschlüssel darf darüber hinaus im Rahmen der kapazitätsbezogenen Gewichtung um angemessene altersbezogene Äquivalenzziffern angereichert werden.

2.3

Sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV, soweit beim Zuwendungsempfänger nach vollständiger Befriedigung des Bedarfs für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1 oder 2.4 noch Mittel verfügbar sind, die nicht für die Förderung nach Nummer 2.2 verwendet werden.

Die Zuwendungsempfänger können die Mittel selbst verwenden oder an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterleiten.

Die Bewilligungsbehörde stimmt die förderungsfähigen Maßnahmen mit dem Zuwendungsempfänger ab.

Im Rahmen dieser Förderung dürfen von den Zuwendungsempfängern höchstens 80 v.H. der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben der Maßnahme abgedeckt werden. Die Substituierung von im Rahmen anderer Förderungen aufzubringenden Eigenmitteln aus dieser Förderung ist nur

zulässig, soweit insgesamt nicht mehr als 80 v. H. der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben abgedeckt werden.

2.4 Über alternative Finanzierungsmodelle im Rahmen der Förderung von Fahrzeugen nach Nummer 2.1 entscheidet auf Antrag des Zuwendungsempfängers das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Innen- und dem Finanzministerium nach Maßgabe der §§ 7 und 55 LHO im Einzelfall.

2.5

Die Unternehmen sollen ihren Bedarf bei der Förderung nach den Nummern 2.1 und 2.3 frühzeitig mit dem Zuwendungsempfänger abstimmen. Dies erleichtert die Finanzplanung des Zuwendungsempfängers.

2.6

Der Zuwendungsempfänger hat den Eingang von Anträgen auf Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen nach Nummer 2.1.1 zu bestätigen.

Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, auf eigenes Risiko nach Erhalt der Eingangsbestätigung eine Bestellung der Fahrzeuge vorzunehmen (Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns nach Nummer 1.31 VV/VVG zu § 44 LHO). In die Eingangsbestätigung ist der Hinweis auf die Förderunschädlichkeit einer Bestellung sowie der Hinweis aufzunehmen, dass durch die Möglichkeit des vorzeitigen Maßnahmenbeginns ein Anspruch auf Förderung weder dem Grunde nach noch in einer bestimmten Höhe besteht.

3

Zuwendungsempfänger/örtliche Zuständigkeit

3.1

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖPNV

Dies sind

- a) nach § 3 die Kreise, kreisfreien Städte sowie die Mittleren und Großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind,
- b) kreisangehörige Gemeinden, soweit eine Übertragung von Aufgaben nach § 4 erfolgt ist; auf die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 3 bis 6 wird hingewiesen,
- c) Zweckverbände, soweit ihnen Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen wurden.

In den Fällen der Aufgabenübertragung nach § 4 oder § 5 Abs. 3 Satz 3 verringert sich der Anspruch auf Förderung der in Buchstabe a) genannten Aufgabenträger entsprechend.

3.2

Örtlich zuständig für die Weiterleitung der Fördermittel ist der Zuwendungsempfänger, in dessen Gebiet die Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen. Sind mehrere Zuwendungsempfänger für eine Fördermaßnahme zuständig, so ist die Förderung zwischen ihnen ab-

zustimmen. Dabei haben sich die Zuwendungsempfänger entsprechend der in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen zu beteiligen.

4

Art und Umfang der Zuwendung

4.1

Zuwendungsart:

Projektförderung

4.2

Finanzierungsart:

Festbetragsfinanzierung

5

Höhe der Zuwendungen, Bemessungsgrundlage

5.1

Verteilung der Zuwendungen

Die jährlich jährlich zur Verfügung gestellte Gesamtförderung (Nr. 1) ist unter Berücksichtigung der betriebszweigbezogenen Kostenstruktur im ÖPNV nach folgendem Schlüssel auf die Zuwendungsempfänger zu verteilen:

5.1.1

Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen

35,5 v.H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit leitungsgebundenen Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Sinne von § 1 Abs. 3 im Linienverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Verkehrs Verkehrsleistungen zu verteilen.

Dieser Gesamtförderungsanteil ist zur angemessenen Berücksichtigung unterschiedlicher Betriebsleistungen bei unterschiedlichen Verkehrsverhältnissen je zur Hälfte durch die im Basisjahr (Nr. 5.2.1) landesweit fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.
- Rechnungswagen-Stunden

zu dividieren. Dabei sind Wende- und Ruhezeiten nicht zu berücksichtigen.

Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

5.1.2 Verkehr mit Kraftfahrzeugen

64,5 v.H. der jährlich zur Verfügung gestellten Gesamtförderung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit Kraftfahrzeugen im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Linienverkehrsleistungen ausschließlich nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen zu verteilen.

Jeweils die Hälfte dieses Gesamtförderungsanteils ist ebenfalls durch die Gesamtzahl der im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.
- Rechnungswagen-Stunden

im Linienverkehr ausschließlich nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 im Land Nordrhein-Westfalen zu dividieren. Dabei sind Wende- und Ruhezeiten nicht zu berücksichtigen.

Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden im Linienverkehr ausschließlich nach § 42 PBefG oder nach Artikel 2 Nummer 1.1 der Verordnung EWG Nr. 684/92 in der Fassung der Verordnung EWG Nr. 11/98 zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

5.2

Ermittlung der Betriebsleistungen

5.2.1

Basisjahr

Für die Förderung sind die Betriebsleistungen (Rechnungswagen-Kilometer/Rechnungswagen-Stunden) des jeweiligen Vorvorjahres maßgebend.

5.2.2

Kapazitätsbezogene Gewichtung

Für jedes im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen oder im Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen konzessionierte Unternehmen ist - getrennt nach den beiden Betriebszweigen - ein unternehmensbezogener mittlerer Äquivalenzfaktor zu bilden, der nicht von der aufgabenträgerbezogenen Nahverkehrsbedienung mit den jeweiligen Fahrzeugen abhängt.

Der Faktor je Betriebszweig ist wie folgt zu bilden: Die Äquivalenzziffern für die betreffenden Fahrzeuge sind mit den von diesen Fahrzeugen fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometerleistungen zu multiplizieren. Die Summe der durch diese Multiplikation gewonnenen Werte ist durch die Summe der Wagen-Kilometerleistung zu dividieren. Dabei sind die von Auftragsunternehmen mit den entsprechenden Fahrzeugen erbrachten Leistungen mit einzubeziehen. Der mittlere Äquivalenzfaktor ist nach mathematischen Grundsätzen auf zwei Stellen hinter dem Komma auf- bzw. abzurunden.

Für die Gewichtung der unterschiedlichen Fahrzeuge gelten folgende Äquivalenzziffern:

5.2.2.1

Leitungsgebundene Fahrzeuge

Fahrzeugtyp		Äquivalenz- ziffern
Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen)	ER-T	1,0
4-Achs-Beiwagen	B 4	0,5
Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	ER-1xGT	1,1
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	ZR-1xGT	1,3
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/ Drehstromantrieb	M/N 6 C/D	1,4
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klaptrittstufen	M/N 6 C/D-K	1,5
Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ER-2xGT	1,2
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ZR-2xGT	1,4
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/ Drehstromantrieb	M/N 8 C/D	1,5
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/ Drehstromantrieb und Klaptrittstufen	M/N 8 C/D-K	1,6
Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	M/N 10 C/D	1,7
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	M 2xGT D-NF	1,6

Stadtbahnwagen, Typ B, 6achsig	B 6-80/100	1,6
Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achsig, in Niederflerausführung	B 6-80-NF	1,6
Docklandwagen, 6achsig	P 86/89	1,5
Stadtbahnwagen, Typ B, 8achsig	B 8-80/100	1,8
Zweirichtungs-Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	GN GT-LDZ	1,8
Einrichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	ER-2 GT 6 DNF	1,4
Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	ZR-2xGT-6D- NF	1,6
Schwebebahn		1,7
Obus, 3achsig	OSL	0,6
Obus mit Niederflurtechnik	OSL N	0,7
Gelenk-Obus	OSG	0,9
Gelenk-Obus mit Niederflurtechnik	OSG N	1,0
H-Bahn		1,3

Bei Betrieb leitungsgebundener Fahrzeuge in Doppel- beziehungsweise Dreifachtraktion sind die entsprechenden Äquivalenzziffern zu verdoppeln beziehungsweise zu verdreifachen.

5.2.2.2

Kraftfahrzeuge

Fahrzeugtyp		Äquivalenz- ziffern
Pkw (z.B. Taxi - Bus) ohne Bürgerbus	Pkw	0,15
Kleinbus 10-15 Plätze	KKB	0,3
Kleinbus über 15 Plätze	KB	0,5
Midibus	MB	0,8
Standardlinienbus (10-12m)	SL	0,9
Europabus (Schnellbus)	EL S	0,9
Standardgelenkbus	SG	1,3
Standardgelenkbus (Schnellbus)	SG S	1,4
Doppeldecker einschließlich NF	DL	1,3
Großraumbus (>12 m) einschließlich NF		1,2
Doppeldecker-Großraumbus (>12 m) Einschließlich NF		1,5
Duo-Gelenkbus SG	GI-Duo	1,6
Zuschläge: - Niederflurtechnik - Gasantrieb - DE-Antrieb - fremdkraftbetätigter Lift fremdkraftbetätigte Rampe CRT oder gleichwertiges System Vollklimatisierung		0,1 0,2 0,2 0,1 0,05 0,1 0,1

- SCRT oder gleichwertiges System		0,15
-----------------------------------	--	------

Mit den so ermittelten mittleren Äquivalenzfaktoren je Betriebszweig sind sowohl die fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometer als auch Wagen-Stunden, die im Gebiet des jeweiligen Zuwendungsempfängers erbracht werden, zu multiplizieren und auf ganze Zahlen nach mathematischen Grundsätzen auf- bzw. abzurunden.

Das Ergebnis bilden die fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.

- Rechnungswagen-Stunden
im Sinne der Nummer 5.1 .

6

Weitergehende Bestimmungen

6.1

Private und öffentliche Verkehrsunternehmen sind bei der Förderung gleich zu behandeln.

6.2

Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden oder als Auftragsunternehmen für ein solches Verkehrsunternehmen tätig sind.

6.3

Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8).

Ebenso ist den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 9).

6.4

Es ist sicherzustellen, dass bei der Weiterleitung der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen dieser Richtlinien sowie des Zuwendungsbescheides auch dem Dritten auferlegt werden. Bei der Weiterleitung der Fördermittel sind die ANBest-P oder ANBest-G zum Bestandteil entsprechender Zuwendungsbescheide zu machen.

7

Verfahren

7.1

Die Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der **Anlage 2** zu beantragen. Antragsfrist ist der 30. September für die Förderung im Folgejahr.

7.2

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Gebiet des Zuwendungsempfängers liegt oder - im Falle der Delegation nach § 5 Abs. 3 Satz 3 - der Zweckverband seinen Sitz hat.

7.3

Der Bewilligung ist das Muster der **Anlage 3** zu Grunde zu legen.

Im Falle der Aufgabendelegation nach § 4 kann eine Verteilung der Mittel nach Nummer 2 auch durch den Kreis mit Einverständnis der Aufgabenträger erfolgen. Ebenso kann mit Einverständnis der jeweiligen Aufgabenträger die Mittelverteilung nach Nr. 2 auch durch den Zweckverband erfolgen.

Die Auszahlung der Mittel erfolgt zu gleichen Teilbeträgen am 30. März, 30. Juni, 30. September und am 30. November des jeweiligen Förderjahres.

7.4

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der **Anlage 4** zu führen. Dabei ist die ordnungsgemäße Weiterleitung der Zuwendungen sowie deren Verwendung nachzuweisen. Nachweise nach Nummer 7.6 ANBest-G sind dem Verwendungsnachweis beizufügen.

7.5

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind."

2.

Die VV zu § 17 erhalten folgende Fassung:

"Die Übergangsregelung des § 17 galt bis zum 31. Dezember 1999"

3.

In Satz 2 der Regelung über das Inkrafttreten/Außerkräfttreten wird die Jahreszahl "2000" durch die Jahreszahl "2002" ersetzt.

4.

Die Anlagen 1 bis 4 zu § 13 werden wie folgt gefasst:

Anlage 1 zu § 13

Kriterienkatalog

für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW

1.

Zielsetzung

Im Zuge der Verwirklichung des Europäischen Marktes soll der Wettbewerb gefördert werden. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass charakteristische Anforderungen an moderne, zuverlässige und wirtschaftliche Linienfahrzeuge ausreichende Berücksichtigung finden.

In Übereinstimmung mit den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft werden in Abschnitt 2 dieses Kriterienkatalogs wesentliche und grundsätzliche Anforderungskriterien aufgeführt, die als Voraussetzung für eine Förderung erfüllt werden müssen.

Das Verkehrsunternehmen hat schriftlich gegenüber dem Zuwendungsempfänger zu versichern, dass das geförderte Fahrzeug ebenfalls diese Kriterien erfüllt. Die Versicherung ist subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch.

2.

Anforderungskriterien an Linienbusse

Förderfähig sind Linienbusse folgender Kategorien:

- 2-Achser (10- bis 12-m-Kategorie)
- 3- oder 4-Achser bis 15 m Länge
- Gelenkbusse
- Midibusse (7- bis 10-m-Kategorie)
- Doppeldecker, auch bis 15 m Länge

2.1

Grundanforderungen

Nachstehende Kriterien sind grundsätzlich zu erfüllen:

- Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal 83 dB(A), nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 (z.B. durch Motorraumkapselung)
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite - 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Linienbeschilderung außen:
 - Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
 - Fahrtziel: Bug
 - Streckenverlauf: rechts
 - Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage

- Geeignete optische und/oder akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregulierung und optische Haltestellenanzeigen einzubauen.
- Optische Anzeigen "Wagen hält"
- Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltungsmöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltungsmöglichkeiten:
 - in Stadtlinienbussen senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
 - Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
 - Waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge im Stadtlinienverkehr über 10 m Länge
 - Für Stadtlinienfahrzeuge ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, so dass diese möglichst von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
 - Für Überlandbusse Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, im Türbereich
 - Eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077)

2.2

Niederflurlinienbusse

Diese müssen zusätzlich zu 2.1 als wesentliche Merkmale folgende Forderungen erfüllen:

- 2 Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
- mindestens eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (fremdkraftbetätigter Hublift, fremdkraftbetätigte Rampe oder manuelle Rampe)
- Im Bereich zwischen 1. und 2. Tür eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
- In Stadtlinienbussen waagerechte Haltestangen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen

2.3

Sonstige Linienbusse

Alle nicht niederflurigen Linienbusse müssen für die Förderfähigkeit zusätzlich zu 2.1 folgende Anforderungskriterien einhalten:

- Keine Klappsitze im Türbereich
- Fußbodenhöhe:
 - für Fahrzeuge im Stadtbereich max. 710 mm
 - für Fahrzeuge im Überlandbereich max. 860 mm

[Anlage 2](#)

[Anlage 3](#)

[Anlage 4](#)

MBI. NRW. 2000 S. 1573