



## Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

---

Ausgabe: [MBI. NRW. 2003 Nr. 33](#)  
Veröffentlichungsdatum: 30.06.2003  
Seite: 830

### I

# **Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung v. 30.06.2003 – II B 3–07-59**

---

923

Verwaltungsvorschriften  
zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen  
(VV-ÖPNVG NRW)

RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung  
v. 30.06.2003 – II B 3–07-59

**Zu den §§ 2 bis 6 (Aufgabenträger und Zuständigkeiten)**

1

Die Aufgabe des SPNV obliegt ausschließlich den Kreisen und kreisfreien Städten, die zur gemeinsamen Wahrnehmung dieser Aufgabe einen Zweckverband bilden (§ 5). Kreisangehörige Gemeinden - auch solche im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 - sind nicht Aufgabenträger des SPNV.

## 2

Eine wesentliche Beteiligung im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 liegt vor, wenn die Große oder Mittlere kreisangehörige Stadt mehr als 50 v.H. der Anteile der Verkehrsgesellschaft hält. Dies gilt auch für den Fall einer mittelbaren Beteiligung.

## 3

Der Ortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 1 umfasst die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der gemeindlichen Grenzen verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

## 4

Der Nachbarortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 2 umfasst die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der Grenzen der beteiligten Gemeinden verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

## 5

Überörtliche Belange im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 sind Belange verkehrlicher Art.

## 6

Der Gemeinschaftstarif ist der den Kooperationsraum umfassende und für alle dort tätigen Verkehrsunternehmen einschließlich der öffentlichen Eisenbahnunternehmen geltende Tarif. Zur Herstellung der tariflichen Durchlässigkeit zwischen ÖPNV und SPNV über die Kooperationsraumgrenzen hinaus sollen die kooperationsraumübergreifenden Tarife zu einem landesweiten Tarif fortentwickelt werden. Soweit ein Gemeinschaftstarif nicht zur Anwendung kommt, kann der landesweite Tarif auch innerhalb des jeweiligen Kooperationsraumes angewandt werden. Die Beförderungsbedingungen und Tarifstrukturen sollen landesweit harmonisiert werden.

### 6.1

Der Zweckverband hat den Gemeinschaftstarif für den gesamten Bereich des Kooperationsraumes zu beschließen und auf die entsprechende Anwendung durch die Verkehrsunternehmen hinzuwirken; die Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen wird hierdurch nicht berührt.

## 6.2

Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 ist in der Regel zu kürzen oder teilweise zurückzufordern, wenn

- der Zweckverband den Gemeinschaftstarif nicht beschließt oder einen beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt,
- der andere Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich den vom Zweckverband beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt.

## 7

Nr. 6 gilt für die Bildung und Umsetzung einheitlicher Beförderungsbedingungen entsprechend.

## Zu § 11 (Zuwendungen für den SPNV)

### 1

#### **Zuwendungszweck**

Zur Sicherstellung des bedarfsgerechten SPNV-Angebots sowie zur Abgeltung der Fahrzeugvorhaltekosten im SPNV gewährt das Land nach § 11, nach Maßgabe dieser Richtlinien, des SPNV-Finanzierungsplans gemäß § 11 Abs. 3 und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG - Zuwendungen aus den Mitteln nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes an die nach §§ 3 und 5 zuständigen Aufgabenträger des SPNV.

Die Zuwendungen sind zur Weitergabe an die Eisenbahn- und Magnetschwebebahnenunternehmen bestimmt.

Die Höhe der jährlich zur Verfügung gestellten Fördermittel wird durch den jeweiligen Haushaltplan des Landes sowie durch den SPNV-Finanzierungsplan geregelt.

**2 Gegenstand der Förderung** Weitergabe an Eisenbahn- und Magnetschwebebahnenunternehmen zur Sicherung des bedarfsgerechten SPNV-Angebotes sowie der pauschalierten Förderung der Vorhaltekosten für SPNV-Fahrzeuge.

Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot wird im SPNV-Finanzierungsplan nach § 11 Abs. 2 festgelegt.

Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die folgenden Zug-Kilometerleistungen nicht unterschreiten:

Zweckverband / Mio. Zug-km (gerundete Werte)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr / 42,890

Verkehrsverbund Rhein-Sieg / 16,496

Aachener Verkehrsverbund / 4,845

SPNV Ruhr-Lippe / 10,513

SPNV Münsterland / 8,764

Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe / 6,104

Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter / 3,194

Personennahverkehr Westfalen-Süd / 2,935

Nahverkehrszweckverband Niederrhein / 3,114

Summe / 98,856

### **3**

#### **Zuwendungsempfänger**

Empfänger der Förderung sind die Zweckverbände nach § 5.

### **4**

#### **Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

4.1

Zuwendungsart: Projektförderung

4.2

Finanzierungsart: Festbetragsfinanzierung

4.3

## Bemessungsgrundlage

### 4.3.1

Zur Ermittlung der Zuwendungen werden die nach Nr. 2 ermittelten und im SPNV-Finanzierungsplan festgelegten Zug-Kilometer des bedarfsgerechten SPNV-Angebots mit folgenden Beträgen multipliziert:

Faktor in EUR

2003: 7,899

2004: 8,017

2005: 8,140

2006: 8,262

2007: 8,385

Auf den so ermittelten Betrag werden die Förderung von SPNV-Fahrzeugen und Infrastrukturmaßnahmen, die zu einer Verminderung des Mittelbedarfs führen, sowie die im Vorjahr des Bewilligungszeitraums ausgezahlten Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG angerechnet. Näheres regelt der SPNV-Finanzierungsplan.

### 4.3.2

Die Mittel sind unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise und der Anrechnungsbeträge für Förderungen und Ausgleichsleistungen auf die Zweckverbände zu verteilen.

Die pauschalierte SPNV-Fahrzeugvorhaltekostenförderung ist auf der Basis der Zug-Kilometer-Anteile des jeweiligen Zweckverbandes am bedarfsgerechten SPNV-Angebot aufzuteilen.

Näheres regelt der SPNV-Finanzierungsplan.

## 5

### Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der Anlage 2 (Muster-Zuwendungsbescheid) näher geregelt.

## **6**

### **Verfahren**

#### **6.1**

Der Antrag auf Zuwendung ist bis zum 30. September für die Förderung im Folgejahr bei der Bewilligungsbehörde zu stellen. Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 1 zu beantragen.

#### **6.2**

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Zweckverband seinen Sitz hat.

#### **6.3**

Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zugrunde zu legen.

#### **6.4**

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 3 zu führen.

#### **6.5**

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, so weit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

### **Zu § 12 (Infrastrukturförderung)**

## **1**

### **Zuwendungszweck**

Das Land gewährt nach § 12, nach Maßgabe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG - Zuwendungen zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV.

Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht; vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßem Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **2 Gegenstand der Förderung**

#### **2.1 Gefördert werden**

##### **2.1.1 Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b) und f), Nr. 2 bis 4 GVFG.** Dies sind:

#### 2.1.1.1

Neubau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem ÖPNV dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Vorhaben mit zuwendungsfähigen Ausgaben über 51,13 Mio. EUR, die in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden sollen, müssen in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen. Verdichtungsräume oder zugehörige Randgebiete in diesem Sinne sind die im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (SGV. NRW. 230) ausgewiesenen Ballungskerne, Ballungsrandzonen und Solitären Verdichtungsgebiete.

#### 2.1.1.2

Infrastrukturmaßnahmen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs und zur Anschluss sicherung im ÖPNV, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen

#### 2.1.1.3

ortsfeste Verkehrsleit- und Informationssysteme für den ÖPNV einschließlich betriebsbedingter Software zur Beschaffung und Verarbeitung von Fahrplan- und Verkehrslageinformationen sowie deren Übermittlung an den Fahrgast

#### 2.1.1.4

Neubau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen zur Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Haltestelleneinrichtungen

Zuwendungen für Haltestelleneinrichtungen können gewährt werden, wenn eine Förderung nach den Förderrichtlinien Stadtverkehr FöRi-Sta (SMBI. NRW. 910) nicht erfolgen kann.

#### 2.1.1.5

Neubau und Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder sowie Bike-and-Ride-Anlagen für den Übergang zum ÖPNV

#### 2.1.1.6

Neubau und Ausbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten für Straßen- und Stadtbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart

Betriebshöfe müssen für das Abstellen und Warten, zentrale Werkstätten zur Instandhaltung und Grundüberholung dieser Fahrzeuge geeignet sein.

#### 2.1.1.7

Neubau und Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse, die von der Fahrbahn des übrigen Verkehrs abgegrenzt sind (selbständige Busspuren) und der beschleunigten und sicheren Abwicklung des Linienbusverkehrs dienen.

## 2.1.2

Neubau und Ausbau der Infrastruktur der Eisenbahnen nach § 2 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahn-gesetz (AEG), soweit diese überwiegend dem SPNV dient und jedem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht

Zur Infrastruktur gehören die in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 genannten Anlagen für Schienenwege und Stationen.

## 2.1.3

Weitere Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV

### 2.1.3.1

Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Einführung des Elektronischen Fahrgeldma-nagements (EFM)

Das EFM muss das bargeldlose Zahlen und die Nutzung einer Chipkarte als Fahrschein (elektro-nisches Ticket) ermöglichen.

### 2.1.3.2

Neubau und Ausbau von Schienenwegen der Straßen- und Stadtbahnen, die wegen örtlicher Ge gebenheiten in Teilabschnitten nicht auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden können

Die Bevorrechtigung des ÖPNV auf diesen Teilabschnitten ist sicher zu stellen (z.B. durch Tele-matikabschnitte). Eine Förderung kann nur erfolgen, wenn wesentliche Teilabschnitte der ge-samten Trasse auf besonderem Bahnkörper geführt werden (Nr. 2.1.1.1).

### 2.1.3.3

Modernisierung von Infrastrukturanlagen gemäß Nrn. 2.1.1 und 2.1.2 zur Funktionsverbesserung des ÖPNV

### 2.1.3.4

Ergänzende Förderung zu einer Förderung nach den Bestimmungen des Bundesschienenwege-ausbaugesetzes

Eine ergänzende Förderung kann nur erfolgen, soweit die vom Bund einer Eisenbahn des Bun-des gewährten Fördermittel gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz zur Herstel-lung der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme nicht ausreichen.

### 2.1.3.5

Bestandteile von Verkehrsleitsystemen, sofern sie nicht unter Nr. 2.1.1.3 fallen

## 2.2

Nicht gefördert werden neben den in § 12 genannten Maßnahmen

- Neubau, Ausbau und Modernisierung von Omnibusbetriebshöfen und Omnibuswerkstätten,
- Neubau, Ausbau und Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten der Eisenbahnen, so weit die Vorhaben beim In-Kraft-Treten dieser Richtlinien nicht Bestandteil des Förderprogramms sind,
- Maßnahmen der Unterhaltung und Instandsetzung.

## 2.3

Die Förderung von Ausgaben für die Planung und Vorbereitung von Vorhaben des ÖPNV-Ausbauplans erfolgt nach Maßgabe der Richtlinien d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr v. 01.02.2002 (SMBI. NRW. 910).

## 3

### **Zuwendungsempfänger**

Kreise, kreisfreie Städte sowie kreisangehörige Städte und Gemeinden, Zweckverbände nach § 5, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnen des Bundes sowie öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen.

## 4

### **Zuwendungsvoraussetzungen**

Neben der Erfüllung der in § 3 GVFG genannten Voraussetzungen sind weitere Voraussetzungen für die Gewährung einer Zuwendung insbesondere, dass

#### 4.1

die Zielsetzung des § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beachtet worden ist,

#### 4.2

die zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 25.000 EUR betragen,

#### 4.3

bei Verkehrswegeinvestitionen eine Standardisierte Bewertung nach der jeweils geltenden, den Bewilligungsbehörden bekannt gegebenen Fassung der Verfahrensanleitung durchgeführt worden ist, wenn die voraussichtlichen zuwendungsfähigen Ausgaben 25 Mio. EUR überschreiten oder bei voraussichtlichen zuwendungsfähigen Ausgaben bis zu 25 Mio. EUR das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium eine Standardisierte Bewertung im Einzelfall fordert.

## **5**

### **Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

5.1

Zuwendungsart: Projektförderung

5.2

Finanzierungsart: Anteilfinanzierung

5.3

Bemessungsgrundlage

5.3.1

Zur Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben sind weiterhin die Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VV-GVFG), RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 1.12.1982 (SMBI. NRW. 910) und die hierzu ergangenen Auslegungserlasse anzuwenden. Ausgaben für die Leistungsphasen 5, 6 und 9 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI - sind in Höhe von 2 v.H. der zuwendungsfähigen Baukosten des Erstantrags (ohne Grunderwerb) pauschal zuwendungsfähig. Zuwendungsfähige Ausgaben nach den Richtlinien über die Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und nach § 5a Bundesfernstraßengesetz, RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 2.12.1974 (SMBI. NRW. 910), die den Leistungsphasen 5, 6 oder 9 HOAI zuzuordnen sind, sind mit der genannten Pauschale abgegolten.

5.3.2

Vorteile, die der Trägerin/dem Träger des Vorhabens oder einer/einem Dritten entstehen, die aber nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen, sind angemessen auszugleichen.

5.3.3

Bei Eigenleistungen der Zuwendungsempfängerin/des Zuwendungsempfängers sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal zuwendungsfähig. Dabei sind die durch das Bundesministerium der Finanzen festgestellten Personalkostensätze für Kostenrechnungen/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten. Bei Zuwendungsempfängerinnen/Zuwendungsempfängern, die nicht das öffentliche Besoldungs-/Vergütungsrecht anwenden, sind folgende Vergütungsgruppen zu Grunde zu legen:

Diplomingenieur(in) (TU/TH)

BAT Ib

Diplomingenieur(in) (FH)

BAT IVa

nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in) BAT Vb

weitere(r) Mitarbeiter(in) BAT VIII.

Es sind die Personalkostensätze für die nachgeordneten Bundesbehörden ohne die sonstigen Personalgemeinkosten anzuwenden, und zwar die maßgeblichen Sätze zum Zeitpunkt des Entstehens der Aufwendungen.

#### 5.3.4

Die Fördersätze werden gesondert festgelegt.

### 6

#### Sonstige Zuwendungsbestimmungen, Verfahren

##### 6.1

Hinsichtlich der sonstigen Zuwendungsbestimmungen und des Verfahrens sind weiterhin die VV-GVFG, die Planungs- und Entwurfsgrundlagen für Stadtbahnen im Lande Nordrhein-Westfalen, RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 30.6.1982 (SMBI. NRW. 923) und der Erlass d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr v. 8.1.1996 – 632-20-12 – zur Förderung von rechnergesteuerten Beschleunigungs- und Betriebsleitsystemen (RBBL) sowie die hierzu ergangenen Auslegungserlasse anzuwenden, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist.

##### 6.2

Von den Planungs- und Entwurfsgrundlagen für Stadtbahnen im Lande Nordrhein-Westfalen, RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 30.6.1982 (SMBI. NRW. 923), sind Ausnahmen bei der Bahnsteighöhe zuzulassen, sofern mittel- und niederflurige Stadtbahnfahrzeuge zum Einsatz kommen.

##### 6.3

Bei Maßnahmen nach Nrn. 2.1.1.2 und 2.1.1.3 einschließlich deren Modernisierung nach Nr. 2.1.3.3 sowie nach Nr. 2.1.3.1 ist eine räumlich übergreifende Funktionalität/Kompatibilität sicher zu stellen. Im Zweifel ist die Entscheidung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums einzuholen.

##### 6.4

Die Anhörung der Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. der Verbände gemäß § 5 Behindertengleichstellungsgesetz entbindet die Bewilligungsbehörde nicht von der Prüfung der Zuwendungsvoraussetzung gemäß § 3 Nr. 1 Buchst. d) GVFG. Bei Erstbewilligungen und Änderungsbescheiden, denen eine geänderte Bauplanung zugrunde liegt, ist in die Vorhabenakte

der Nachweis aufzunehmen, inwieweit das geförderte Vorhaben dem Ziel der Barrierefreiheit nach § 3 Nr. 1 Buchst. d) GVFG entspricht.

#### 6.5

Im Zuwendungsbescheid ist für betriebstechnische Anlagenteile eine Zweckbindungsfrist von 10 Jahren festzusetzen.

#### 6.6

Zuwendungen für Maßnahmen nach Nr. 2.1.3 sind aus Regionalisierungsmitteln gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zu gewähren.

#### 6.7

Für die nach der Verfahrensanleitung zu führenden Abstimmungsgespräche zur Standardisierten Bewertung gemäß Nr. 4.3 sind bei Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms das für das Verkehrswesen zuständige Bundesministerium und bei Vorhaben des ÖPNV-Landesprogramms das für das Verkehrswesen zuständige Landesministerium zuständig.

#### 6.8

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, deren Bezirk das Vorhaben vollständig oder überwiegend räumlich zuzuordnen ist. Abweichungen sind zulässig aufgrund von Absprachen zwischen den Bezirksregierungen oder Festlegungen durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium z.B. für einzelne Vorhabengruppen. Vorhaben, die in mehr als einem Regierungsbezirk durchgeführt werden sollen, sind mit der/den anderen Bezirksregierung(en) abzustimmen. Die Zuständigkeit der Regionalräte nach § 7 Landesplanungsgesetz bleibt unberührt.

#### 6.9

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, so weit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

### **Zu §13 (ÖPNV-Fahrzeugförderung)**

#### 1

#### **Zuwendungszweck**

Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 13, diesen Richtlinien und den 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, die ausschließlich im SPNV eingesetzt werden.

Die Zuwendungen sind zur Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV bestimmt. Die Mittel können für einen Übergangszeitraum auch teilweise zur Abgeltung der Vorhaltekosten für diese Fahrzeuge nach Maßgabe des § 13 Abs. 4 verwendet 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 Nr. 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, die ausschließlich im SPNV eingesetzt werden.

Die Zuwendungsempfänger leiten die Mittel an die Verkehrsunternehmen weiter.

Von den jährlich zur Verfügung gestellten Mitteln müssen mindestens 50 v.H. für diese Förderung verwendet werden, soweit nicht der Höchstfördersatz nach Nr. 2.1.3 überschritten würde.

Als Beschaffung gilt

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

#### 2.1.1

Gefördert werden kann die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkombibussen, 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.

Fördervoraussetzung ist, dass das Unternehmen Linienverkehre 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 in Nordrhein-Westfalen betreibt oder für ein solches als Auftragsunternehmen tätig ist. Auftragsunternehmen haben ihren Förderanträgen entsprechende Fahraufträge beizufügen.

Die Bewilligung für ein Fahrzeug hat mit der Auflage zu erfolgen, dass dessen künftige Betriebsleistung jährlich zu mindestens zwei Dritteln 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. Hierüber sind jährliche Nachweise zu führen.

Fahrzeuge, die in bedarfsoorientierten Linienverkehren (z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Anruf-Linien-Taxi, Rufbus) eingesetzt werden sollen, dürfen nur gefördert werden, wenn sie zu mindestens 80 v.H. 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 oder im bedarfsoorientierten Linienverkehr und dabei überwiegend im Land Nordrhein-Westfalen zum Einsatz kommen; dies ist ebenfalls jährlich nachzuweisen.

Der Zuwendungsempfänger hat den Eingang von Förderanträgen dem Verkehrsunternehmen zu bestätigen.

Das Verkehrsunternehmen ist berechtigt, nach Erhalt der Eingangsbestätigung eine Bestellung der Fahrzeuge auf eigenes Risiko 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.

#### 2.1.2

Gefördert werden kann darüber hinaus die Beschaffung leitungsgebundener Fahrzeuge zur Personenbeförderung im ÖPNV im Sinne von § 1 Abs. 3 mit Ausnahme von Fahrzeugen, die ausschließlich im SPNV eingesetzt werden. Die Fahrzeuge können gefördert werden, 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 Bestandalters nachzuweisen. Die typenspezifischen Fahrzeugkriterien sind durch Lastenhefte zu belegen.

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

#### 2.1.3

Der Zuwendungsempfänger entscheidet bei der Weitergabe der Mittel über die Art der Finanzierung (Anteil oder Festbetrag) und legt die Höhe der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben fest. Von den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben dürfen höchstens 80 v.H. durch diese Förderung abgedeckt werden.

Grundsätzlich dürfen nur Niederflurfahrzeuge gefördert werden; dies gilt nicht für Stadtbahnwagen.

#### 2.1.4

Die Zweckbindungs dauer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt

- |                         |                             |
|-------------------------|-----------------------------|
| - für Schienenfahrzeuge | 15 Jahre oder 1.200.000 km, |
| - Obusse                | 15 Jahre oder 700.000 km,   |
| - Kraftomnibusse        | 10 Jahre oder 600.000 km,   |
| - Kleinbusse            | 7 Jahre oder 300.000 km.    |

Die zeitliche Bindung beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres, die laufleistungsbezogene mit der Inbetriebnahme des Fahrzeugs.

#### 2.1.5

Über andere Finanzierungsmodelle 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.

#### 2.2

##### Sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV

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

Die Bewilligungsbehörde stimmt die förderfähigen 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.

Zuwendungsfähig sind nur die Ausgaben, die durch Rechnungen Dritter belegt werden können; Eigenleistungen sind nicht berücksichtigungsfähig.

#### 2.3

Weitergabe an öffentliche und private Verkehrsunternehmen zur Abgeltung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen, die ausschließlich im SPNV eingesetzt werden, nach Maßgabe des § 13 Abs. 4

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

Die Verteilung dieses Betrages ist nach Maßgabe des in Nr. 5 geregelten Verteilungsschlüssels vorzunehmen. Anstelle der Betriebsleistungen des in Nr. 5.2.1 festgelegten Basisjahres dürfen bei Weiterleitung dieser Förderung auch aktuellere Betriebsleistungsdaten auch auf der Basis von Soll-Erhebungen für das jeweilige Förderjahr zugrunde gelegt werden. Der Verteilungsschlüssel darf darüber hinaus im Rahmen der kapazitätsbezogenen Gewichtung um angemessene altersbezogene Äquivalenzziffern angereichert werden.

Die Betriebsleistungen von Auftraggebern und Auftragsunternehmen sind zu trennen. Die Förderung für die Auftragsunternehmen kann entweder diesen unmittelbar oder deren Auftraggebern mit der Maßgabe gewährt werden, dass diese die vollständige und ordnungsgemäße Weiterleitung der Mittel an die Auftragsunternehmen sicherstellen und gegenüber dem Zuwendungsempfänger für den zweckentsprechenden Einsatz der Mittel allein verantwortlich sind. Die Betriebsleistungen des Auftragsunternehmens sind bei eigener Antragstellung vom Auftraggeber, bei Antragstellung durch den Auftraggeber von den Auftragsunternehmen zu bestätigen; im Falle der Antragstellung durch den Auftraggeber hat dieser den Verwendungsnachweis auch für die an die Auftragsunternehmen bestimmten Mittel zu führen.

## 2.4

Die Unternehmen sollen ihren Bedarf bei der Förderung nach den Nrn. 2.1 und 2.2 frühzeitig mit dem Zuwendungsempfänger abstimmen.

# 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 und die Förderung nicht aufgrund von Vereinbarungen von den Aufgabenträgern nach § 3 durchgeführt wird,
- c) Zweckverbände, soweit ihnen Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen wurden oder sie aufgrund von Vereinbarungen mit den Aufgabenträgern nach §§ 3, 4 diese Förderung durchführen.

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. Gleiches gilt im Falle der Übertragung dieser Förderung durch Vereinbarung auf einen Zweckverband.

### 3.2

Örtlich zuständig für die WeitergabeWeiterleitung 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 abzustimmen. Dabei haben sich die Zuwendungsempfänger entsprechend der in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen zu beteiligen. Im Rahmen der Abstimmung soll ein Federführer bestimmt werden, der die Antrags- und Verwendungsnachweisprüfung für alle beteiligten Zuwendungsempfänger durchführt.

## 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 jährliche Gesamtuwendung 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 Gesamtuwendung 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, die ausschließlich im SPNV eingesetzt werden, im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Verkehrsleistungen zu verteilen.

Dieser Gesamtzuwendungsanteil/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 Gesamtzuwendungjährlich 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. Hierbei dürfen Betriebsleistungen von Bürgerbussen nicht berücksichtigt werden. Betriebsleistungen im bedarfsoorientierten Linienverkehr werden ergänzend nur berücksichtigt, soweit sie mit Niederflurbussen tatsächlich erbracht wurden.

Jeweils die Hälfte dieses Gesamtzuwendungsanteils/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 sowie die tatsächlich im bedarfsoorientierten Linienverkehr mit Niederflurbussen erbrachten Rechnungswagen-Kilometer und Rechnungswagen-Stunden im Land Nordrhein-Westfalen mit Ausnahme von Betriebsleistungen von Bürgerbussen sowie von bedarfsoorientierten Linienverkehren mit anderen Fahrzeugen 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 sowie den im bedarfsoorientierten Linienverkehr mit Niederflurbussen tatsächlich erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden mit Ausnahme der Betriebsleistungen von Bürgerbussen sowie von bedarfsoorientierten

Linienverkehren mit anderen Fahrzeugen 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 aufzubzw. abzurunden.

Für die Gewichtung der unterschiedlichen Fahrzeuge gelten folgende Äquivalenzziffern:

#### 5.2.2.1

##### Leitungsgebundene Fahrzeuge

(s. **Anlage**)

#### 5.2.2.2

##### Kraftfahrzeuge

(s. **Anlage**)

## 6

### Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der Anlage 3 (Muster-Zuwendungsbescheid) näher geregelt.

## 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 oder nach entsprechender Vereinbarung - 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 Nr. 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, so weit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

### **Zu § 14 Abs. 1 (Zuwendungen an die Zweckverbände)**

# 1

## **Zuwendungszweck**

Das Land gewährt den Zweckverbänden, wenn diese die gemeinsame Management-Gesellschaft gemäß § 6 Abs.1 gegründet haben, nach § 14 Abs.1, nach Maßgabe dieser Richtlinien, und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO - VV/VVG - Zuwendungen in Höhe von jährlich 12 Millionen EUR.

Die Zweckverbände leiten die auf sie entfallende Zuwendung ganz oder teilweise an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen weiter. Die verbleibenden Mittel sind zur Förderung des ÖPNV einzusetzen.

### **2 Gegenstand der Förderung**

#### **2.1 Weitergabe an die gemeinsame Management-Gesellschaft zur Finanzierung der dort entstehenden Aufwendungen und durchzuführenden Maßnahmen.**

Die Zweckverbände leiten die Zuwendung ganz oder teilweise je nach Aufgabenumfang und dem hierfür erforderlichen Bedarf an die gemeinsame Management-Gesellschaft weiter.

#### 2.2

Eigene Verwendung für Maßnahmen des ÖPNV nach § 5 Abs. 3, insbesondere für die Hinwirkung auf die Bildung und Umsetzung eines landesweiten Tarifs.

Die Substituierung von im Rahmen anderer ÖPNV-Förderungen aufzubringenden Eigenanteilen aus dieser Förderung ist ausgeschlossen.

# 3

## **Zuwendungsempfänger**

Empfänger der Förderung sind die Zweckverbände nach § 5.

# 4

## **Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen**

### 4.1

Zuwendungsart: Projektförderung

### 4.2

Finanzierungsart: Festbetragsfinanzierung

### 4.3

## **Bemessungsgrundlage**

Die Gesamthöhe der Zuwendung beträgt jährlich 12 Millionen EUR.

Zur Ermittlung der Zuwendungen je Zweckverband wird die Gesamtzuwendung durch die Einwohnerzahl des Landes gemäß dem GFG des jeweiligen Jahres dividiert. Das Ergebnis ist der Festbetrag je Einwohner, der Grundlage für die Verteilung der Zuwendung ist und nicht gerundet wird. Dieser Festbetrag wird mit der Einwohnerzahl des jeweiligen Zweckverbandsgebietes gemäß GFG des jeweiligen Jahres multipliziert. Diese Berechnung ergibt den Betrag der Zuwendung des jeweiligen Zweckverbands für das jeweilige Jahr.

## **5**

### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der Anlage 2 (Muster-Zuwendungsbescheid) näher geregelt.

## **6**

### **Verfahren**

#### **6.1**

Der Antrag auf Zuwendung ist bis zum 31. Januar für die Förderung im jeweiligen Jahr bei der Bewilligungsbehörde zu stellen. Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 1 zu beantragen.

#### **6.2**

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Zweckverband seinen Sitz hat.

#### **6.3**

Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zu Grunde zu legen.

#### **6.4**

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 3 zu führen.

#### **6.5**

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, so weit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

## **Zu § 14 Abs. 2 (Aufgabenträgerpauschale)**

Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 wird den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden aufgrund eines Bescheides nach dem Muster der Anlage gewährt und ist jeweils zur Hälfte am 20. Januar und 20. August des jeweiligen Jahres auszuzahlen.

Die pauschale Mittelgewährung hat zum Ziel, verwaltungsvereinfachende Regelungen zu schaffen sowie die kommunale Selbstverwaltung durch den eigenverantwortlichen Mitteleinsatz zu stärken.

Die zweckentsprechende Verwendung der Pauschale für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen, ist zu gewährleisten.

Die in Satz 1 genannten Aufgabenträger weisen den Einsatz der Pauschalmittel bis zum 15. März des Folgejahres durch rechtsverbindliche Bestätigung nach. Auf besondere Anforderung ist der Nachweis listenmäßig oder entsprechend der verbindlichen Gliederung des kommunalen Haushaltsplans durch Auszug aus den betreffenden Abschnitten oder Unterabschnitten der Jahresrechnung zu führen.

Nicht verbrauchte oder nicht nachgewiesene Pauschalmittel sind bis zum 31. März des Folgejahrs unaufgefordert an die Landeskasse zurückzuzahlen. Rückzahlungsansprüche können mit Forderungen aufgerechnet werden.

Die Bewilligungsbehörde kann die Pauschale nach § 14 Abs. 2 kürzen oder zurückfordern, wenn die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände ihren Aufgaben nicht nachkommen, insbesondere die Bildung und Umsetzung des Gemeinschaftstarifes sowie die Aufstellung von Nahverkehrsplänen nicht oder unzureichend betreiben. Auf die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 2 bis 6 wird hingewiesen.

## **In-Kraft-Treten**

Diese Verwaltungsvorschriften treten mit Wirkung vom 01. Januar 2003 in Kraft und gelten bis zum 31. Dezember 2007.

## **Anlage zu § 13, Ziff. 5.2.2.1**

**Anlage zu § 13, Ziff. 5.2.2.1**

**Anlage 1 zu § 11**

**Anlage 2 zu § 11**

**Anlage 3 zu § 11**

**Anlage 1 zu § 13**

**Anlage 2 zu § 13**

**Anlage 3 zu § 13**

**Anlage 4 zu § 13**

**Anlage 1 zu § 14 Abs. 1**

**Anlage 2 zu § 14 Abs. 1**

**Anlage 3 zu § 14 Abs. 1**

**Anlage zu § 14 Abs. 2**

**- MBI. NRW. 2003 S. 830**

## Anlagen

---

### **Anlage 1 (Anlage1)**

[URL zur Anlage \[Anlage1\]](#)

### **Anlage 2 (Anlage1)**

[URL zur Anlage \[Anlage1\]](#)

### **Anlage 3 (Anlage11)**

[URL zur Anlage \[Anlage11\]](#)

### **Anlage 4 (Anlage12)**

[URL zur Anlage \[Anlage12\]](#)

### **Anlage 5 (Anlage2)**

[URL zur Anlage \[Anlage2\]](#)

### **Anlage 6 (Anlage3)**

[URL zur Anlage \[Anlage3\]](#)

### **Anlage 7 (Anlage4)**

[URL zur Anlage \[Anlage4\]](#)

### **Anlage 8 (Anlage5)**

[URL zur Anlage \[Anlage5\]](#)

### **Anlage 9 (Anlage6)**

[URL zur Anlage \[Anlage6\]](#)

### **Anlage 10 (Anlage7)**

[URL zur Anlage \[Anlage7\]](#)

### **Anlage 11 (Anlage8)**

[URL zur Anlage \[Anlage8\]](#)

### **Anlage 12 (Anlage9)**

[URL zur Anlage \[Anlage9\]](#)