



Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen

Ausgabe: [MBI. NRW. 2019 Nr. 9](#)
Veröffentlichungsdatum: 03.05.2019
Seite: 198

I

Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) Runderlass des Ministeriums für Verkehr – IV B 3

910

Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

Runderlass des Ministeriums für Verkehr – IV B 3

Vom 3. Mai 2019

1.

Rechtsgrundlage und Zweck

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien und der § 23 und § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. März 1999 ([GV. NRW. S. 67](#)) in der jeweils geltenden Fassung sowie der zugehörigen Verwaltungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität in den Gemeinden.

Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, ist weitere Rechtsgrundlage dieser Richtlinien der Artikel 56 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. EU L 187 vom 26.6.2014, S. 1, berichtigt durch ABl. EU L 283 vom 27.9.2014, S. 65), die durch Verordnung (EU) 2017/1084 (ABl. EU L 156 vom 20.6.2017, S. 1) geändert worden ist. Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt. Aufgrund (Artikel 9 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt) wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt von der Europäischen Kommission geprüft werden.

2.

Gegenstand der Förderung

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

2.1

Mobilitätskonzepte und Studien

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

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

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

Über die Erstellung eines Konzepts ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW zu informieren (Kontakt über die Geschäftsstelle bei der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH). Die Konzepte und Studien sind der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

2.2

Maßnahmen zur Digitalisierung

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

- a) Infrastrukturen effizienter zu nutzen,
- b) Verkehrsmittel besser zu vernetzen,
- c) die Vernetzung von Verkehrsmitteln besser sichtbar zu machen,
- d) Schnittstellen zu verringern,
- e) Datenbestände zu vereinheitlichen, zu aktivieren oder zu digitalisieren oder
- f) neue Bedienungsformen oder Angebotsformen zu ermöglichen und somit neue Mobilitätsoptionen für Personen und Güter zu schaffen.

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

Für elektronische Tickets, Tarife sowie Zahlverfahren sind die Vorgaben des Kompetenzzentrum Digitalisierung der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Aufgabenträger zu berücksichtigen, das die Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Digitalisierungsoffensive betreut. Ansprechpartner ist hier das Kompetenzzentrum Digitalisierung beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Anstalt des öffentlichen Rechts,

2.3

Mobilstationen und andere Infrastrukturen

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

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

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

2.4

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus.

Gefördert werden die projektbezogenen Sachausgaben wie beispielsweise Beraterleistungen für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, die Planungsroutinen für die vernetzte Mobilität über ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement schaffen oder ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement etablieren.

Grundlage sind die Hinweise zur Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=3725&osCsid=929311bd7d6380df571659dec274d92d).

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

3.

Zuwendungsempfängerin beziehungsweise Zuwendungsempfänger

Für Zuwendungen nach den Nummern 2.1, 2.2, 2.3 und 2.4 sind Zuwendungsempfängerin beziehungsweise Zuwendungsempfänger Kreise, kreisangehörige und kreisfreie Städte und Gemeinden, Gemeindeverbände, die Aufgabenträger des SPNV wie Zweckverbände, sowie deren zur Aufgabenwahrnehmung eingerichteten Gesellschaften oder Anstalten sowie andere Zusammenschlüsse von Gemeinden. Für Zuwendungen nach Ziffern 2.1 und 2.4 können Zuwendungsempfänger beziehungsweise Zuwendungsempfänger auch Hochschulen und andere Körperschaften des öffentlichen Rechts sein.

4.

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Bagatellgrenzen

Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, bei denen die Zuwendungen die Bagatellgrenze überschreiten. Die Bagatellgrenze wird mit 12 500 Euro Zuwendung festgesetzt.

4.2

Finanzierung und Planungsstand

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

4.3

Fachtechnische Voraussetzungen

Die anerkannten Regeln der Technik sind einzuhalten.

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

Für Maßnahmen des Mobilitätsmanagements gelten die Hinweise zur Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (www.fgsv.de). Bei der Beauftragung von externen Beratern für das betriebliche Mobilitätsmanagement ist die Richtlinie VDI 5110 Blatt 1 (https://www.vdi.de/richtlinie/?tx_wmdbvdirilisearch_pi1%5Brpro_id%5D=6944&cHash=07a8da3a10f4256f014c1fb141ba4f4c) zu beachten.

Bei Softwarelösungen sind offene Standards zu nutzen beziehungsweise zu unterstützen und offene, standardisierte Schnittstellen anzubieten. Die unter Nummer 2.2.1 genannten Standards sind zu bevorzugen.

4.4

Auflagen und sonstige Zuwendungsvoraussetzungen

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

- a) Der Zuwendungsnehmer erklärt die Bereitschaft zur Teilnahme an einem Erfahrungsaustausch innerhalb bestehender Projektstrukturen wie dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, den REGIONALEN, den StadtUmland-Kooperationen,
- b) Bei konsumtiven Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist die Durchführung einer Evaluation des Projekts Voraussetzung für die Förderung,
- c) Bei investiven Maßnahmen wird die Bereitschaft vorausgesetzt, an einer Evaluation des Projekts durch das Land oder durch vom Land beauftragte Stellen mitzuwirken, sofern nicht projektintern eine Evaluation erfolgt und
- d) Um die Vernetzung in NRW zielgerichtet zu unterstützen, ist bei Maßnahmen zu 2.2 nachweisbar in Protokollform eine Abstimmung mit dem Kompetenzcenter Digitalisierung sowie bei Maßnahmen zu 2.4 mit der zuständigen Koordinierungsstelle im Zukunftsnetz Mobilität NRW zu dem Vorhaben durchzuführen. Regionale und kommunale Entwicklungen sollen, soweit es möglich und zielführend ist, miteinander harmonisieren.

5.

Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungsart

Die Förderung erfolgt als Projektförderung. Eine institutionelle Förderung ist ausgeschlossen.

5.2

Finanzierungsart

Im Regelfall wird eine Anteilfinanzierung gewährt.

5.3

Form der Zuwendung

Die Zuwendung wird als Zuweisung/Zuschuss gewährt.

5.4

Höhe der Zuwendung

Der Fördersatz beträgt bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

5.5

Zuwendungsfähige Ausgaben und Eigenanteil

5.5.1

Zuwendungsfähige Ausgaben

5.5.1.1

Zuwendungsfähige Ausgaben für Mobilitätskonzepte nach Nummer 2.1

Die Erstellung von integrierten, kommunalen oder regionalen Mobilitätskonzepten nach Nummer 2.1 ist förderfähig.

Zuwendungsfähig sind projektbezogene Sachausgaben beispielsweise für Bestandsaufnahmen, Datenerhebung und -beschaffung, Leitbild- und Strategieentwicklung, Analyse und Konzepterstellung.

Der Höchstbetrag beläuft sich bei Mobilitätskonzepten pro Konzept auf einen Euro pro Einwohner im Konzeptgebiet aufgerundet auf volle 1 000 Euro, maximal aber auf 200 000 Euro. Maßgeblich für die Einwohnerzahl ist der von IT.NRW erhobene Bevölkerungsstand zum Stichtag 30. Juni 2018 (<https://www.it.nrw/node/93051/pdf>).

Wird in einem mehrjährigen Prozess ein regionales beziehungsweise interkommunales, integriertes Mobilitätskonzept im Sinne von Nummer 2.1 der Förderrichtlinie für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement erstellt, so können neben den Sachausgaben für die Erstellung des Konzepts Personalausgaben finanziert werden für zusätzliches Personal, das den Prozess der Konzepterstellung und/oder -umsetzung begleitet und zwar

a) bei Beteiligung von mindestens drei Kreisen beziehungsweise kreisfreien Städten eine halbe Stelle bis zur Entgeltgruppe (EG) 12 des Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst der Länder Tarifgebiet West (TV-L) plus anteilige Sachkostenpauschale für einen Zeitraum von maximal drei Jahren oder

b) bei Beteiligung von fünf oder mehr Kreisen beziehungsweise kreisfreien Städten eine volle Stelle bis zur EG 12 TV-L plus anteilige Sachkostenpauschale für einen Zeitraum von maximal drei Jahren zusätzlich zu den Sachkosten für die Erstellung des Mobilitätskonzepts im Rahmen der Projektförderung.

Jeder Kreis beziehungsweise jede kreisfreie Stadt kann in mehreren kommunalen Zusammenschlüssen/ Verbänden an der Erstellung eines Mobilitätskonzepts mitarbeiten, wird jedoch nur in einem Zusammenschluss für die Bemessung mitgezählt.

5.5.1.2

Zuwendungsfähige Ausgaben für Studien nach Nummer 2.1

Bei von Hochschulen und/oder Forschungseinrichtungen erstellten wissenschaftlichen Studien sind die projektbezogenen Sach- und Personalausgaben zuwendungsfähig.

5.5.1.3

Zuwendungsfähige Ausgaben für Maßnahmen der Digitalisierung nach Nummer 2.2

Förderfähig sind nach 2.2

a) digitale Wegweisungs-, Informations-, Buchungs-, Bezahl- und Zugangssysteme in Abstimmung mit der durch das Kompetenzzentrum Digitalisierung der SPNV-Aufgabenträger betreuten ÖPNV-Digitalisierungsoffensive, die nicht ausschließlich Verkehrsmittel des ÖPNV umfassen,

b) Systeme für digitale Verkehrszeichenkataster zum Aufbau eines landeseinheitlichen Datenbestands,

c) Investitionen in technische Einrichtungen zur Anbindung von Systemen zur Erfassung von Verkehrsflussdaten an bestehende Steuerungsanlagen wie beispielsweise Schnittstellen zu Parkleitsystemen und Baustellenmanagementsystemen und

d) Technische Maßnahmen und Studien/Untersuchungen/Simulationen zur Erhebung und Beschaffung der für digitale Mobilitätsangebote notwendigen Daten sowie der Erwerb derselben.

Bei mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmten landesweiten Maßnahmen zur Digitalisierung ist der projektbezogene zusätzliche Personaleinsatz zuwendungsfähig.

5.5.1.4

Zuwendungsfähige Ausgaben für Mobilstationen nach Nummer 2.3

Förderfähig sind

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

Der Höchstbetrag der anererkennungsfähigen zuwendungsfähigen Ausgaben beläuft sich bei einer Mobilstation auf 200 000 Euro.

5.5.1.4.1

Grunderwerbsausgaben

5.5.1.4.1.1

Grundsätze

Bei einem Grundstück, das dauerhaft für die Verwirklichung des Fördervorhabens (beispielsweise Mobilstation, Stellplätze für Carsharing, Grundstück für Warenstationen) erworben und dauerhaft verwendet wird, sind die Ausgaben für den Erwerb des Grundstücks unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbsausgaben nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Der Erwerb von Bestandsimmobilien ist nicht förderfähig.

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.

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst.

Bei Gemeinschaftsvorhaben ist gegenseitiger Grunderwerb nicht zuwendungsfähig.

5.5.1.4.1.2

Ausgaben für Makler

Ausgaben für Makler sind nicht zuwendungsfähig.

5.5.1.4.1.3

Erwerb von Rechten

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 5.5.1.4.1.1 und 5.5.1.4.1.2 entsprechend.

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

5.5.1.4.1.4

Freiwerdende Grundstücke

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

5.5.1.4.1.5

Grunderwerb bei „In-sich-Geschäften“

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

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

5.5.1.4.2

Bauausgaben

5.5.1.4.2.1

Allgemeine Bauausgaben

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

- a) Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- b) Vermessungsarbeiten während der Bauausführung,
- c) Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung (soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist), Sichern beziehungsweise Bergen von Bodendenkmälern,
- d) Baugrunduntersuchungen, die während der Baudurchführung notwendig werden,
- e) Eigen- und Fremdüberwachungsprüfungen (Güteprüfungen) nach technischen Vorschriften,
- f) Gutachten, die während der Bauausführung notwendig werden,
- g) Brandschutzeinrichtungen,
- h) Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Mobilstation beziehungsweise Güter- oder Warenstation erforderlich sind,
- i) bauliche Sicherung beziehungsweise Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,
- j) Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- k) Bepflanzung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach § 31 des Landesnaturschutzge-

setzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2000 ([GV. NRW. S. 153](#)) in der jeweils geltenden Fassung,

- l) Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- m) Ausgaben für Winterbaumaßnahmen und
- n) Umsatzsteuer.

5.5.1.4.2.2

Zusätzliche Bauausgaben bei Mobilstationen

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

- a) Gebäude in Leichtbauweise,
- b) Aufwendungen für die Umnutzung von Bestandsgebäuden,
- c) Fahrgastunterstände und Wetterschutze,
- d) im Zusammenhang mit den Mobilitätsangeboten genutzte Stellplätze, beispielsweise für Car-sharing oder für nicht dem ÖPNV zurechenbares Ridepooling, Quartiersautos
- e) Ausstattungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wie beispielsweise. Sitzmöglichkeiten,
- f) die Herstellung von Flächen für die Erbringung ergänzender Serviceleistungen wie beispielsweise Schließfächer, Kioske zur Versorgung mit Getränken und Snacks, Pumpen für Fahrräder, Automaten,
- g) Anlagen zur Fahrgastinformation, Videoüberwachung oder Notrufeinrichtungen,
- h) vorbereitende Installationen zur künftigen Ergänzung um Informations- und Kommunikationssysteme sowie zum zeitlich nachgelagerten Bau von Ladestationen für E-Mobilität und
- i) Schlussreinigung.

Bei Infrastrukturmaßnahmen werden maßnahmenbezogene Planungsausgaben für Planungsleistungen Dritter nach entsprechendem Nachweis bis zur Höhe von 3 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet.

5.5.1.5

Zuwendungsfähige Ausgaben bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nach 2.4

Gefördert werden nach 2.4 die projektbezogenen Sachausgaben für Maßnahmen des zielgruppenbezogenen und standortbezogenen Mobilitätsmanagements. Hierzu gehören unter anderem zeitlich begrenzte Kooperationsprojekte der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers

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

5.5.1.6

Zusätzliche Projektausgaben

Sachausgaben für projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit, übergesetzliche Beteiligungsprozesse von Öffentlichkeit und Stakeholdern und Evaluation sind im Rahmen der Projektförderung zusätzlich zuwendungsfähig. Die anerkennungsfähigen zuwendungsfähigen Ausgaben sind auf jeweils 15 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben gedeckelt, maximal aber auf 100 000 Euro für eine Zuwendungsempfängerin oder einen Zuwendungsempfänger begrenzt. Die Begrenzung auf maximal 100 000 Euro entfällt somit nicht, wenn bei mehreren gleichzeitig geförderten Projekten der 15 prozentige Anteil der kumulierten zuwendungsfähigen Gesamtausgaben höher als 100 000 Euro wäre.

5.5.2

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

5.5.2.1

Allgemeine nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind grundsätzlich Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen hat, wie beispielsweise Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands nach §§ 127 bis 135 des Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) beziehungsweise der Anliegerbeiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 ([GV. NRW. S. 712](#)), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 23. Januar 2018 ([GV. NRW. S. 90](#)) geändert worden ist, Verwaltungskosten, Finanzierungskosten und Ablösebeiträge.

5.5.2.2

Nicht zuwendungsfähige Sach- und Personalausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind Sachausgaben, Verwaltungs- und Planungsausgaben.

Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung von Vorhaben des Mobilitätsmanagements und der vernetzten Mobilität, abgesehen von den unter Nummern 5.5.1.1 bis 5.5.1.6 formulierten Ausnahmen, nicht zuwendungsfähig. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

- a) Entwurfsaufstellung, einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,
- b) Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts,
- c) Ausschreibung und Vergabe,
- d) Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung sowie Abnahmen (zum Beispiel TÜV, TAB, Sicherheits- und Gesundheitskoordinator) oder
- e) sonstige Tätigkeiten wie Beratung und Inbetriebnahmen.

5.5.2.3

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei Mobilitätskonzepten nach Nummer 2.2

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für die Erstellung und Erweiterung von Verkehrsmodellen.

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für die Implementierung von Systemen zur Erfassung, Verarbeitung und Bereitstellung verkehrsbezogener Daten und Informationen des fließenden Verkehrs sowie von Systemen zur Erhebung von umweltbezogenen Daten. Ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind Lichtsignalanlagen.

5.5.2.4

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei Maßnahmen der Digitalisierung und Mobilstationen

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für den Betrieb der technischen Lösungen und Anlagen nach Nummern 2.2 und 2.3.

5.5.2.5

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei Mobilstationen an Haltestellen des ÖPNV nach Nummer 2.3

Bei Mischnutzungen von Mobilstationen wie beispielsweise als kombinierte Haltestelle für den ÖPNV ist der Nahverkehrsanteil nicht zuwendungsfähig.

5.5.2.6

Weitere nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei Mobilstationen nach Nummer 2.3

Zum Bau oder Ausbau von Mobilstationen werden insbesondere nicht gerechnet:

- a) zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen wie beispielsweise ÖPNV- beziehungsweise SPNV-Haltestellen, Ladengeschäfte beziehungsweise Kioske mit mehr als 60 Quadratmeter Gesamtfläche,
- b) Schaffung von Ersatzparkraum des Vorhabenträgers,
- c) Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge,
- d) Finanzierungskosten,
- e) Ersatzmaßnahmen und bau- und betriebstechnische Nachrüstungen oder
- f) künstlerische Ausgestaltung.

5.5.2.7

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben bei Anteilen Dritter und Erschließungsausgaben

Des Weiteren sind nicht zuwendungsfähig:

- a) Anteile Dritter und
- b) Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach §§ 127 bis 135 des Baugesetzbuches in der jeweils geltenden Fassung und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen.

5.5.2.8

Nicht zuwendungsfähige Ausgaben für Machbarkeitsstudien

Nicht zuwendungsfähig sind technische Machbarkeitsstudien im Zusammenhang mit dem Bau von Mobilstationen.

5.5.3

Abgrenzung

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](#)), das zuletzt durch das Gesetz vom 15. Dezember 2016 ([GV. NRW. S. 1157](#)) geändert worden ist, förderfähig sind. Ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben, die auf Grundlage des Runderlasses des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr "Förderrichtlinie Nahmobilität" vom 1. Dezember 2014 ([MBI. NRW. S. 818](#)) oder des Runderlasses des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr "Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau" vom 30. Mai 2014 ([MBI. NRW. S. 326](#)) förderfähig sind.

5.5.4

Eigenanteil

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.

Zweckgebundene Spenden bleiben bei der Bemessung der Zuwendungen außer Betracht, soweit für die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt. Gleiches gilt für bürgerschaftliches Engagement in Form von freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten, die als fiktive Ausgabe auf den Eigenanteil anrechenbar sind, soweit für die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger ein Eigenanteil in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben verbleibt (Nummer 2.3.2 Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden(VVG) zu § 44 LHO).

Die freiwilligen, unentgeltlichen Arbeiten von Architekten und Ingenieuren sind mit dem Mindestwert der Honorarzone bei den anzurechnenden Kosten nach der Verordnung über die Honorare für Leistungen der Architekten und Ingenieure in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. September 1976 (BGBl. I S. 2805) in der jeweils geltenden Fassung anzusetzen. Freiwillige, unentgeltliche Arbeiten von Fachfirmen werden auf der Grundlage des jeweils aktuellen „SIRADOS Baupreishandbuchs für den planerischen Tiefbau/GaLa“ (www.sirados.de) mit der niedrigsten Kostenkategorie einbezogen.

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

6. Zuwendungsbestimmungen/Nebenbestimmungen

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

6.1 Planungsänderungen bei Baumaßnahmen

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

6.2 Auszahlung der Zuwendung

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

6.3 Ausgabeblatt

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat bis zum 1. März eines Jahres ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt in zweifacher Ausfertigung vorzulegen.

6.4 Beendigung des Vorhabens

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

7. Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde

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

7.2

Antragsverfahren

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

Dieser ist bis spätestens zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Für und das Jahr 2019 können Förderanträge fortlaufend bei der Bewilligungsbehörde eingereicht werden. Anträge für das Jahr 2020 können bis zum 30. September 2019 eingereicht werden. Es sind folgende Unterlagen zweifach beizufügen:

Allgemein:

Antragsformular (entsprechende Musterformulare werden auf den Internetseiten der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestellt),

- a) Beschreibung des Vorhabens,
- b) Darstellung der verkehrlichen und umweltrelevanten Bedeutung und Wirkung der Maßnahme,
- c) ein Vermerk über die Anhörung der beziehungsweise des Behindertenbeauftragten oder über die Beteiligung von Organisationen, die die Interessen von Menschen mit Behinderung vertreten (Behindertenbeiräte, anerkannte Verbände), - nicht erforderlich bei Konzepten, Studien und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements-,
- d) vereinfachte Kostenberechnung,

e) Finanzierungsplan,

f) Zeitplan,

g) Mitteilung, dass die Fördervoraussetzungen zum Zeitpunkt der Bewilligung vorliegen werden und

h) Lastenheft oder Leistungsbeschreibung zum Beispiel für die Ausschreibung für externe Dienstleister, aus der die konkreten Anforderungen und Rahmenbedingungen für das zu erstellende Konzept hervorgehen.

Zusätzlich bei investiven Maßnahmen:

i) Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungs- und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen, die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen und strukturpolitischen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen,

j) Bei Infrastrukturmaßnahmen: Übersichtsplan (Stadtplan oder ähnliches) mit Darstellung der verkehrlichen und städtebaulichen Einbindung,

k) Bei Infrastrukturmaßnahmen: Lageplan 1:5 000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses gegebenenfalls nach Bauabschnitten beziehungsweise Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertig gestellter Abschnitte,

l) ein Bauentwurf,

m) eine Auflistung der Maßnahmen, die zur Erreichung der Barrierefreiheit geplant sind und

n) ein Nachweis über die anfallenden Planungsausgaben.

Zusätzlich bei Konzepten:

o) ein Lastenheft oder eine Leistungsbeschreibung.

Zusätzlich bei Softwarelösungen:

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

Zusätzlich bei Maßnahmen des Mobilitätsmanagements:

q) beispielsweise Letter of intent zur Mitwirkungsbereitschaft von ersten Unternehmen beziehungsweise Schulen.

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.

7.3

Programmplanung

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

7.4

Einplanungsmitteilung

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

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

7.5

Bewilligung

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag auf Erfüllung der Fördervoraussetzungen nach Nummer 5 sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und hält das Ergebnis der

Prüfung fest. Bei der Bewilligung ist der im Jahr der Aufnahme des Vorhabens in das Jahresförderprogramm für Mobilitätsmanagement und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsangebote gültige Fördersatz maßgeblich.

7.5.1

Zuwendungsbescheid und Unterrichtungspflichten

Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller oder der Antragstellerin den Zuwendungsbescheid. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsbehörde den anschließenden Maßnahmenbeginn (erste Auftragsvergabe) oder gegebenenfalls dessen unplanmäßige Verzögerung unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Bewilligungsbehörde kann sich unbeschadet der Nummer 8.2.3 VVG zu § 44 LHO den Widerruf des Zuwendungsbescheides gemäß § 49 Absatz 3 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. Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das für Verkehr zuständige Ministerium zum Ende eines jeden Quartals listenmäßig über die erfolgten Erst-Bewilligungen.

7.5.2

Zweckbindungsfrist

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

7.5.3

Mittelausgleich

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

7.5.4

Wesentliche Planungsänderung

Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der Zustimmung des für Verkehr zuständigen Mi-

nisteriums. Wesentlich sind Änderungen der Planungen, die die Funktionalität des geförderten Gegenstands einschränken oder erweitern.

7.5.5

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben

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

7.5.6

Auszahlung

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

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

7.5.7

Verwendungsnachweis

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

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

7.6

Übersichten über Fördermaßnahmen

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

8.

Geltungsdauer

Dieser Runderlass tritt am 1. Juni 2019 in Kraft und am 31. Dezember 2023 außer Kraft.

- [MBI. NRW. 2019 S. 198](#)