



## LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

---

### Stamnnorm

Ausfertigungsdatum: 07.01.1998

# **Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens (Förderrichtlinien Stadtverkehr FöRi-Sta) RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport - II A 5 - 51 – 811 (am 01.01.2003: MVEL) v. 7.1.1998**

---

**Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur  
im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens  
(Förderrichtlinien Stadtverkehr FöRi-Sta)**  
RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport  
- II A 5 - 51 – 811 (am 01.01.2003: MVEL)  
v. 7.1.1998  
<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

Zentrale Ziele der Stadtverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und alle Funktionen in der Stadt sowie die stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität. Eine leistungsfähige, flexible und zugleich umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur wird auch in Zukunft zu den wichtigen Standort- und Erfolgsfaktoren für den Lebens- und Arbeitsstandort Nordrhein-Westfalen zählen.

Angesichts der Belastungsgrenzen des Stadtraums und der Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur wird es bei weiterhin steigender Mobilitätsnachfrage auch in Zukunft zu Konflikten zwischen funktionalen und städtebaulichen Ansprüchen an den Verkehr kommen. Moderne Verkehrsplanung muss vor diesem Hintergrund Strategien für einen problemorientierten und gleichberechtigten Umgang mit konkurrierenden Zielen und Interessen entwickeln und umsetzen.

In den vergangenen Jahren wurden erhebliche Investitionen in eine stadtverträgliche Mobilität getätigt. Dabei standen und stehen folgende Handlungsbereiche im Vordergrund:

- Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr),
- Ausbau und Effektivierung des kommunalen und regionalen öffentlichen Verkehrs (ÖPNV),
- Bestandsverbesserung im Straßenverkehr, Beseitigung von Engpässen,
- städtebauliche Integration des Verkehrs und
- Schulwegsicherung und Verkehrssicherheit.

Viele erfolgreiche Beispiele dokumentieren, dass die in diesem Rahmen getätigten Maßnahmen positive Wirkungen erzielen. Es geht also einerseits um eine Verstärkung und Weiterführung dieser Ansätze. Gleichzeitig bedarf es vor dem Hintergrund abnehmender finanzieller Handlungsmöglichkeiten von Land und Kommunen einer noch effektiveren und zielgenauerer Ausrichtung der Förderpolitik und -instrumente.

Aus der gleichzeitigen Orientierung der Stadtverkehrsförderung an Zielen der städtischen Funktionssicherung und der Umweltschonung resultieren besondere Konsequenzen für Förderpolitik und Investitionsplanung im Stadtverkehrsbereich. Wichtigster Grundsatz ist die enge Verzahnung von Stadtfunktion bzw. Städtebau und Verkehrsfunktion. Die durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) angestrebten Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse sind daher nicht allein bzw. einseitig auf Ziele wie Flüssigkeit und Funktionsfähigkeit von Verkehrsabläufen zu richten, sondern sollen die Attraktivität, Aufenthaltsqualität und Wirtschaftskraft der Städte und Gemeinden insgesamt erhöhen. Dabei kommt einer umfassenden Qualitätssteigerung der Innenstädte, Nebenzentren sowie der Ortskerne ein hoher Stellenwert zu. Von grundsätzlicher Bedeutung ist darüber hinaus der strukturverbessernde Beitrag der Infrastrukturpolitik, der sich etwa in der verbesserten Anbindung von Gewerbe- und Logistikstandorten niederschlägt.

<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

Eine so verstandene Stadtverkehrspolitik entspricht auch dem Leitbild der "nachhaltigen" Stadtentwicklung, also der Vorsorge für eine wirtschaftlich beständige, sozial gerechte und ökologisch tragfähige Entwicklung. Die traditionelle Struktur der "europäischen" Stadt - mit kurzen Wegen, kompakter Form und vitaler Mischung - schafft günstige Voraussetzungen für Erreichbarkeit und ressourcenschonende Mobilität. In diesem Sinne wird das Leitbild der Nachhaltigkeit zunehmend als allgemeine Orientierung sowohl des Städtebaus als auch der Verkehrsplanung akzeptiert.

<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

Die bisher verfolgten Strategien in der Förderung der Infrastruktur für Fußgänger, Radfahrer und für den öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Verknüpfung zu umweltfreundlichen Wegeketten (Umweltverbund) sind mit hoher Intensität fortzusetzen. Nicht zuletzt aufgrund der verschärften finanzpolitischen Rahmenbedingungen ist darauf zu achten, dass die Priorisierung des Umweltverbundes nicht durch parallele Fördermaßnahmen im Straßenverkehr relativiert wird. Gerade im öffentlichen Verkehr muss eine hohe Verkehrswirksamkeit erzielt werden.

<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

Schließlich muss eine moderne Förderstrategie auch auf die Zukunftsthemen der Stadtverkehrspolitik eingehen. Im Rahmen der Möglichkeiten, die die Bestimmungen des GVFG bieten, sollten deshalb auch relevante aktuelle Entwicklungen und neue Themenfelder der Stadtverkehrsplanung ein neues Gewicht erhalten. Dazu gehören angesichts der großen Zuwachsraten des Wirtschaftsverkehrs vor allem Strategien und Investitionen, die auf eine Verminderung aufgrund einer verbesserten Effektivität und auf eine stadtverträgliche Abwicklung wirtschaftlich bedingter Verkehre zielen (Stadtlogistik). Hohe Zuwachsraten kennzeichnen auch den Bereich des Freizeitverkehrs, bei dem der Umweltverbund bisher eine noch zu geringe Bedeutung erreicht. Weitere Stichworte sind die erforderliche Förderung moderner Verkehrstelematik und des Mobilitätsmanagements.

<![if !supportLineBreakNewLine]>

<![endif]>

Insbesondere der Begriff des Mobilitätsmanagements signalisiert einen Verständniswandel in der Stadtverkehrsplanung: Infrastrukturpolitik muss sich immer mehr der Aufgabe stellen, neben der Erstellung und Unterhaltung der "gebauten" Angebote auch Beiträge zur konkreten Steuerung der Verkehrsnachfrage und –abwicklung zu leisten.

Die als **Anlage** abgedruckten Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens (Förderrichtlinien Stadtverkehr FöRi-Sta) werden hiermit bekannt gegeben. Sie sind mit Wirkung vom 01.01.1998 auf alle neuen Vorhaben anzuwenden. In bezug auf das Verfahren bei Änderungsanträgen (Nr. 7.3.7), das Verwendungsnachweisverfahren (Nr. 7.5) sowie die zu beachtenden Vorschriften (Nr. 7.6) sind sie auch auf bewilligte Maßnahmen anzuwenden.

<![if !supportLineBreakNewLine]>

<![endif]>

## Inhaltsverzeichnis

- 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage
- 2 Gegenstand der Förderung
  - 2.1 Verkehrswichtige innerörtliche Straßen
  - 2.2 Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz
  - 2.3 Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten
  - 2.4 Verkehrssteuerungsanlagen, Verkehrsleitsysteme
  - 2.5 Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz
  - 2.6 Güterverkehrszentren
  - 2.7 Schulwegsicherung
  - 2.8 Radwege

- 2.9 Besondere Fahrspuren für Omnibusse
  - 2.10 Haltestelleneinrichtungen
  - 2.11 Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs
  - 2.12 Lärmsanierung
  - 2.13 Untersuchungen und Planungen
  - 3 Zuwendungsempfänger
  - 4 Zuwendungsvoraussetzungen
- 4.1 Ausschluss anderer Zuwendungen
  - 4.2 Ausschluss von Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Betriebskosten
  - 4.3 Bagatellgrenze
  - 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung
- 5.1 Zuwendungsart
  - 5.2 Finanzierungsart
  - 5.3 Form der Zuwendung
  - 5.4 Bemessungsgrundlage
  - 5.5 Fördersätze, Förderhöhe
  - 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen
- 6.1 Nebenbestimmungen
  - 6.2 Nebenbestimmungen bei Maßnahmen des passiven Lärmschutzes
  - 7 Verfahren
- 7.1 Programmaufnahme
  - 7.2 Finanzierungsantrag
  - 7.3 Bewilligungsverfahren
  - 7.4 Auszahlungsverfahren
  - 7.5 Verwendungsnachweisverfahren
  - 7.6 Zu beachtende Vorschriften
  - 8 Aufzuhebende Vorschriften
  - 9 In-Kraft-Treten

Muster (siehe **Anlagen**)  
<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

## 1

### Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

#### 1.1

Das Land gewährt nach dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG), nach diesen Richtlinien und nach Maßgabe der Verwaltungsvorschriften - VV - sowie der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) - VVG - zu § 44 LHO Zuwendungen für Planungen und Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

#### 1.2

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

Gefördert werden können die Bau- und Ausbauvorhaben nach § 2 GVFG (Nr. 2.1 - 2.8.1, 2.9 - 2.11 dieser Richtlinien) und weitere Vorhaben des Stadtverkehrs (Nr. 2.8.2, 2.12, 2.13 dieser Richtlinien), die geeignet sind,

- den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich zu vermeiden,
- Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern,
- die Verkehrswege des straßenbezogenen öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu gestalten,
- den Rad- und Fußgängerverkehr sicher zu führen,
- nicht vermeidbaren motorisierten Straßenverkehr umweltverträglich zu gestalten.

Gefördert werden können im einzelnen:

#### 2.1

##### Verkehrswichtige innerörtliche Straßen

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen sind alle Straßen in der Baulast der Gemeinden, soweit sie nicht Anlieger- und Erschließungsstraßen sind. Hierzu gehören auch Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen in der Baulast der Kreise. Maßgebend ist die Funktion, die der zu fördernden Straße nach einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan innerhalb des Straßennetzes zukommt.

Die Förderung richtet sich nach folgenden Kriterien:

- Durch das Vorhaben darf sich keine Verschlechterung für den Umweltverbund ergeben.

- Eine Konkurrenzfinanzierung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr ist ausgeschlossen.
- Die dringliche Erforderlichkeit und die Verkehrsbedeutung des Vorhabens muss durch einen aktuellen Verkehrsentwicklungsplan oder ein Gesamtverkehrskonzept nachgewiesen werden.
- Die ortsgerechte Anpassung und die städtebauliche Einbindung ist in geeigneter Weise darzustellen.
- Vorhaben, die zur Umsetzung strukturverbessernder Ziele beitragen, erhalten Priorität.
- Dem Straßenumbau im Bestand ist ein Vorrang vor einem Neubau zu geben.
- Beim Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen ist der Baulastträger verpflichtet, einen Rückbau der entlasteten Straße unter Wegfall der verkehrlichen Bedeutung zeitnah sicherzustellen.

## 2.2

### Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz

Verkehrswichtige Zubringerstraßen in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände dienen dem Anschluss von Gebieten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, wie z.B. Wohnsiedlungsbereichen und Gewerbegebieten, ferner wichtiger Bahnhöfe, bedeutender Flugplätze und Häfen, sowie wichtiger Güterumschlagplätze an das überörtliche Straßennetz.

Die unter Nr. 2.1 aufgeführten Förderkriterien gelten sinngemäß.

## 2.3

### Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten

Als zwischenörtliche Straßen können Kreis- und Gemeindestraßen außerhalb der bebauten Ortslage gefördert werden, soweit ihr Bau oder Ausbau für eine ausreichende Verkehrsbedienung zurückgebliebener Gebiete ( § 2 Abs. 2 Nr. 7 des Raumordnungsgesetzes) dringend erforderlich ist.

Die unter Nr. 2.1 aufgeführten Förderkriterien gelten sinngemäß.

## 2.4

### Verkehrssteuerungsanlagen, Verkehrsleitsysteme

Kollektive Verkehrsleitsysteme dienen dazu, durch intelligente Steuerung des Verkehrsablaufes den motorisierten Verkehr ohne weiteren Ausbau des Verkehrsraumes unter Berücksichtigung von vorher festgelegten Handlungsstrategien zu bewältigen.

Darüber hinaus dienen Leitsysteme der Umsetzung von Zielführungskonzepten (z.B. Parkleitsysteme).

Die unter Nr. 2.1 aufgeführten Förderkriterien gelten sinngemäß.

## 2.5

## Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßen-gesetz

Die technische Sicherung von BÜ und insbesondere deren Beseitigung durch eine niveaufreie Kreuzungsausgestaltung trägt entscheidend zur Verbesserung der Sicherheit der beteiligten Verkehrswege bei. Die kreuzungsbedingten Kosten des Gesamtvorhabens werden nach den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) auf die Kreuzungsbeteiligten aufgeteilt.

Gefördert werden kann der auf den kommunalen Straßenbaulastträger entfallende Kostenanteil, unabhängig von der Verkehrsbedeutung des Verkehrsweges. Gleiches gilt für den Kostenanteil bei Kreuzungsmaßnahmen nach dem Bundeswasserstraßengesetz.

## 2.6

### Güterverkehrszentren

Güterverkehrszentren (GVZ) sind allgemein zugängliche Verkehrsgewerbeflächen, auf denen sich Transportbetriebe, verkehrergänzende Dienstleistungsbetriebe unterschiedlicher Ausrichtung und Hersteller transportaffiner Güter als selbständige Unternehmer ansiedeln. Sie sind als Schnittstelle der Verkehrsträger zum umweltverträglichen Gütertransport an mindestens zwei Verkehrswege angebunden. GVZ umfassen Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs Schiene / Straße oder Schiff / Straße / Schiene. Ein GVZ ist auch gegeben, wenn mehrere, räumlich getrennte Teilflächen durch organisatorische Vorkehrungen, insbesondere durch Informationsvernetzung, miteinander verbunden sind.

GVZ sollen mit den Grundsätzen der Landesentwicklungsplanung und der Landesverkehrsplanung in Einklang stehen.

Gefördert werden können die Anbindung der Anlagen an das überörtliche Straßennetz, die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene GVZ einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach § 127 Abs. 2 Baugesetzbuch.

## 2.7

### Schulwegsicherung

Gefördert werden können Maßnahmen im Zuge innerörtlicher verkehrswichtiger Straßen (Nr. 2.1), verkehrswichtiger Zubringerstraßen (Nr. 2.2) und verkehrswichtiger zwischenörtlicher Straßen (Nr. 2.3), die geeignet sind, den Schulweg sicherer zu gestalten.

Hierbei handelt es sich beispielhaft um Maßnahmen bei

- der ausreichenden Dimensionierung von Geh- und Radwegen,
- der Sicherung von Querungsstellen,
- der fußgängergerechten Kreuzungsausgestaltung,

die insbesondere der Schulwegsicherung dienen.

Abseits von verkehrswichtigen Straßen können Schulwegsicherungsmaßnahmen mit Mitteln der Stadtterneuerung gefördert werden.

## 2.8

### Radwege

#### 2.8.1

Sofern Radwege nicht bereits im Zusammenhang mit dem Bau von Straßen nach Nr. 2.1, 2.2 oder 2.3 gefördert werden, ist eine Förderung als eigenständiges Vorhaben an diesen Straßen im Sinne des GVFG möglich.

#### 2.8.2

Abseits von verkehrswichtigen Straßen werden gefördert:

- der Bau und Ausbau von unselbständigen Radwegen bzw. gemeinsamen Rad-/Gehwegen mit dem Ziel, den Radverkehr vom motorisierten Verkehr zu trennen sowie von selbständigen Radwegen bzw. Rad-/Gehwegen,
- der Bau oder Ausbau von Fahrradstraßen,
- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radwegenetze und zusammenhängende Radwegestrecken.
- sonstige Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im vorhandenen Straßenraum (z.B. Radfahrstreifen).

## 2.9

### Besondere Fahrspuren für Omnibusse

Durch Abgrenzung vom übrigen Straßenverkehr dienen unselbständige Bussonderspuren der beschleunigten und sicheren Abwicklung des Busverkehrs im Straßenraum.

Die Anlage von Bussonderspuren kann kombiniert werden mit besonderen technischen Einrichtungen der Busbevorrechtigung.

## 2.10

### Haltestelleneinrichtungen

Haltestellen des ÖPNV stellen die Schnittstelle zwischen dem Rad- und Fußgängerverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln dar.

Gefördert werden können im Rahmen der Straßenbaulast - nach einem zwischen Verkehrsbetrieb und Kommune abgestimmten Haltestellenkonzept:

- der Zugang zur Haltestelle,
- die Herstellung der Wartefläche einschließlich Witterungsschutz,
- die Beleuchtung und Einrichtungen zur Fahrgastinformation sowie

- ggf. Fahrradabstellplätze.

## 2.11

Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs

Umsteigeparkplätze stellen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar.

Gefördert werden können im einzelnen:

### 2.11.1

Bike + Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖPNV zum Umsteigen vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel, soweit der Bedarf nachgewiesen ist.

### 2.11.2

Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, bei denen folgende Dienstleistungen erbracht werden:

- Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung)

- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur

- Fahrradverleih

- Weitere fakultative Dienstleistungen wie Zentrale für Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradliteratur, Mobilitätsberatung.

Fahrradstationen abseits von Haltestellen des ÖPNV können aus Mitteln der Stadterneuerung gefördert werden.

### 2.11.3

Mitfahrerparkplätze zur Bildung von Fahrgemeinschaften zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Sie werden vorzugsweise an der Peripherie von Ballungsräumen im Anschlussstellenbereich von Autobahnen und an sonstigen überörtlichen Straßen errichtet.

Gefördert werden die verkehrsgerechte Anbindung an die Basisstraße und die Abstellflächen in der Baulast der jeweiligen Kommune.

## 2.12

### Lärmsanierung

Zuwendungen zur Lärmsanierung können gewährt werden an bestehenden, verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast, wenn die Dringlichkeit durch kommunale Verkehrslärminderungspläne bzw. lärmtechnische Untersuchungen nachgewiesen ist.

Es gelten sinngemäß die Nr. 36 bis 39 der Richtlinien für den Verkehrslärmenschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), RdErl. des MWMTV vom 25.08.1997 (SMBI. NW. 910).

## 2.13

## **Untersuchungen und Planungen**

Gefördert werden können Planungen und Untersuchungen, soweit sie von Dritten erbracht werden, :

- für die Aufstellung von Verkehrslärminderungsplänen und zur Bestimmung notwendiger Lärmschutzmaßnahmen nach Nr. 2.12,
- zur Entwicklung interkommunaler Radwege zur Verfeinerung des Landesradwegenetzes,
- für Konzeptentwicklung bei Maßnahmen des straßenbezogenen ÖPNV hinsichtlich System und Netz, soweit der Antragsteller keine Förderung gem. § 14 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW erhält,
- für grundlegende Untersuchungen und Konzeptentwicklungen im Bereich des Stadtverkehrs wie auch zur Integration verkehrlicher Maßnahmen in das städtebauliche Umfeld, soweit im Einzelfall ein besonderes Landesinteresse besteht.

## **3**

### **Zuwendungsempfänger**

- Zuwendungen können an Gemeinden und Gemeindeverbände gewährt werden,
- darüber hinaus an öffentliche Verkehrsunternehmen bei Vorhaben des straßenbezogenen öffentlichen Personennahverkehrs
- und an Gemeinden und Kreise zur Weiterleitung an Dritte (Letztempfänger) entsprechend Nr. 12 VVG bei Vorhaben des passiven Lärmschutzes (Nr. 2.12).

## **4**

### **Zuwendungsvoraussetzungen**

#### **4.1**

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist insbesondere, dass für das Vorhaben keine Zuwendungen nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz oder § 17 EKrG gewährt werden.

#### **4.2**

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass es sich nicht um Maßnahmen der Unterhaltung oder Instandsetzung handelt. Außerdem sind die laufenden Betriebskosten einer Anlage nicht zuwendungsfähig.

#### **4.3**

Die Bagatellgrenze wird mit 50.000 DM zuwendungsfähiger Ausgaben festgesetzt. Bei Radwegemaßnahmen nach Nr. 2.8, Maßnahmen der Lärmsanierung nach Nr. 2.12 und Gutachten und Planungen nach Nr. 2.13 beträgt die Bagatellgrenze 25.000 DM zuwendungsfähiger Ausgaben.

## **5**

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

#### **5.1**

Zuwendungsart

Projektförderung

5.2

Finanzierungsart

- vorrangig Festbetragsfinanzierung bei Fördergegenständen nach Nr. 2.7 (Schulwegsicherung), Nr. 2.8 (Radwege), Nr. 2.10 (Haltestelleneinrichtungen), Nr. 2.11 (Umsteigeparkplätze) auf der Grundlage von Höchstbeträgen für Bike+Ride-Anlagen sowie Fahrradstationen und Nr. 2.12 (Lärmsanierung),

- im übrigen Anteilsfinanzierung

5.3

Form der Zuwendung

Zuweisung/Zuschuss

5.4

Bemessungsgrundlage

Zuwendungsfähig sind die notwendigen Planungs-, Grunderwerbs- und Bauausgaben unter Beachtung des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Zur detaillierten Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben wird im übrigen auf die Abgrenzungsrichtlinien (RdErl. vom 02.12.1974, SMBI.NW.910) verwiesen.

5.4.1

Vorteile, die dem Träger des Vorhabens oder einem Dritten entstehen, die aber nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde dienen, sind angemessen auszugleichen (vgl. RdErl. v. 15.06.1976 und 09.02.1977 - SMBI. NW. 910).

5.4.2

Grunderwerb

Bei Vorhaben des GVFG sind beim Grunderwerb nur die Gestehungskosten bis zur Höhe des Verkehrswertes zuwendungsfähig, soweit diese seit dem 01.01.1961 angefallen sind, bei Vorhaben nach Nr. 2.8.2 (Radwege) und 2.12 (aktiver Lärmschutz) soweit diese Ausgaben in dem Zeitraum von 5 Jahren vor Antragstellung (Nr. 7.2.1) angefallen sind.

Ausgaben für Flächen, die nicht unmittelbar oder dauernd für das Vorhaben benötigt werden, sind nicht zuwendungsfähig, es sei denn, dass sie wirtschaftlich nicht mehr nutzbar sind.

5.4.3

Freimachen des Baufeldes

Ausgaben für das Freimachen des Baufeldes (z.B. Gebäudeabbrüche) können nur dann in die Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben einbezogen werden, wenn sie nach Unterrich-

tung des Antragstellers über die Programmaufnahme (vgl. Nr. 7. 1.3) anfallen.

#### 5.4.4

#### Maßnahmebezogene Planung

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben eines Vorhabens gehört die maßnahmebezogene Planung und Bauvorbereitung (Leistungsphase 5 und 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure - HOAI).

#### 5.4.5

#### Eigenleistungen

Bei Eigenleistungen des Antragstellers im Rahmen der Bauausführung sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal zuwendungsfähig. Dabei sind die durch das Bundesministerium des Innern festgesetzten Personalkostensätze für Kostenberechnungen/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten.

#### 5.4.6

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben für die Fördergegenstände nach Nr. 2 gehören die nachfolgenden Aufwendungen:

- für den Straßenkörper; das sind insbesondere der Straßenuntergrund, die Erdbauwerke einschließlich der Böschungen, der Straßenunterbau, der Straßenoberbau, die Brücken, Tunnel, Dämme, Durchlässe, Gräben, Entwässerungsanlagen, Stützwände und Lärmschutzanlagen,
- für die Fahrbahn, die Trennstreifen, die befestigten Seitenstreifen (Parkstreifen), die Bankette und die Bushaltestellenbuchten sowie die Rad- und Gehwege,
- für das Zubehör; das sind insbesondere die amtlichen Verkehrszeichen, die Verkehrseinrichtungen und sonstigen Anlagen aller Art, die der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, und die Bepflanzung sowie die Straßenbeleuchtung, sofern sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer notwendig ist,
- bei Lichtsignalanlagen und kollektiven Leiteinrichtungen für die dazu gehörenden Leitungs- und Tiefbauarbeiten, die Zusammenschaltung mehrerer Lichtsignalanlagen und deren zentrale Steuerungseinrichtungen sowie die Installierung übergeordneter Leitrechner einschließlich der erforderlichen Baulichkeiten,
- bei Bike+Ride-Anlagen für die verkehrsgerechte Anbindung, die Abstellflächen, Fahrradhalterungen und Witterungsschutz, soweit nicht eine Förderung aus dem ÖPNV-Programm nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und 2 des Regionalisierungsgesetzes NW erfolgt,
- bei Fahrradstationen für den Bau bzw. die Herrichtung sowie die Ausstattung
- der für die abzustellenden Fahrräder vorgesehenen Räumlichkeiten einschließlich Fahrradboxen,
- der Räumlichkeiten für das Personal einschließlich Sozialräume,

- von Schließfächern,
- der Räumlichkeiten für Serviceleistungen wie Reparatur, Verleih etc. einschließlich Werkstattausstattung
- die äußere Erschließung der Station mit Hinweisbeschilderung und die innere Erschließung,
- bei Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (aktiver Lärmschutz) für den Bau von Lärmschutzwänden, Lärmschutzwällen oder anderen vergleichbaren Anlagen,
- bei Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Außentüren. Nr. 16, Abs. 1 der VLärmSchR 97 ist dabei sinngemäß anzuwenden.

#### 5.4.7

Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere

- Ausgaben, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,
- Rückbaukosten für Straßen bei Wegfall ihrer verkehrlichen Bedeutung,
- Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen,
- Finanzierungskosten,
- bei Vorhaben der Lärmsanierung (Nr. 2.12) Schutzmaßnahmen an Gebäuden im Eigentum des Bundes und des Landes.

#### 5.4.8

Fahrradstationen

Eine Fahrradstation wird mit allen darin angebotenen mobilitätsbezogenen Serviceeinrichtungen als wirtschaftliche Einheit angesehen. Teile, die ausschließlich der privatwirtschaftlichen Nutzung dienen (rentierliche Teile) sind in der Regel nicht förderfähig. Sie können insofern in die Förderung einbezogen werden, als

- sie zur Erreichung des Förderzwecks erforderlich sind und
- es sich um untergeordnete Anteile an der Gesamtmaßnahme handelt, die nicht mehr als 20 % der Raum- und Kostenanteile ausmachen oder
- im Antragsverfahren durch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung nachgewiesen wird, dass die Gesamtanlage nicht gewinnbringend arbeitet. Gewinne in einzelnen Servicebereichen können mit den Verlusten der anderen Teileinrichtungen verrechnet werden.

#### 5.5

Fördersätze, Förderhöhe

### 5.5.1

Die gemeindebezogenen Fördersätze sowie besondere Maßnahmzuschläge für Vorhaben mit herausragendem Landesinteresse werden im Einvernehmen mit dem Innenministerium und dem Finanzministerium in einem besonderen Fördersatzerlass geregelt.

### 5.5.2

Bei Umsteigeparkplätzen auf Verkehrsmittel des ÖPNV (Nr. 2.11) gilt:

- Bei Bike+Ride-Anlagen werden je Fahrradabstellplatz zuwendungsfähige Ausgaben bis zu 2.000 DM anerkannt.
- Bei Fahrradstationen werden je Fahrradabstellplatz bis zu 3.000 DM zuwendungsfähige Ausgaben einschließlich der notwendigen Planungskosten (Nr. 2.13) anerkannt.
- Erforderliche Ausgaben für Grunderwerb werden auf diese Pauschalbeträge nicht angerechnet.

### 5.5.3

#### Lärmsanierung

Bei Maßnahmen des passiven Lärmschutzes beträgt die Zuwendung 400 DM pro qm geschützter Fenster-/Türfläche. Bemessungsgrundlage sind die Rahmenaußenmaße. Für Schlafräume wird beim Einbau einer lärmschutzgerechten integrierten Lüftung die Zuwendung um den Betrag von 400 DM pro Schlafraum erhöht.

Die Zuwendung wird unter der Voraussetzung gewährt, dass die Gemeinde/der Kreis eine ergänzende Zuwendung in Höhe von 50 DM pro qm Fenster-/Türfläche bzw. 50 DM pro Schlafraum bei Einbau einer integrierten Lüftung gewährt.

Lärmschutzmaßnahmen werden nur gefördert, wenn nicht Mittel aus dem Modernisierungsprogramm des Bundes oder aus dem Energiesparprogramm (ESP 1996) des Landes oder sonstige Förderungsmittel in Anspruch genommen werden.

Die Summe der Zuwendungen darf im Einzelfall die erbrachten Aufwendungen des Letztempfängers nicht übersteigen.

## 6

### Sonstige Zuwendungsbestimmungen

#### 6.1

Die ANBest-G/ANBest-P werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Abweichend oder ergänzend hierzu sind insbesondere folgende besondere Nebenbestimmungen aufzunehmen:

##### 6.1.1

Die Auszahlung der Zuwendungen wird bis zur Vorlage des Verwendungsnachweises auf 90 % der vorgesehenen Gesamtzuwendungen begrenzt. Dies gilt nicht für Teilleistungen, für die be-

reits ein Verwendungsnachweis erbracht wurde.

#### 6.1.2

Der Zuwendungsempfänger hat jährlich ein fortgeschriebenes Ausgabeblatt nach **Muster 9** in 2-facher Ausfertigung vorzulegen.

#### 6.1.3

Soweit von der der Bewilligung zugrunde liegenden Planung erheblich abgewichen werden muss (vgl. Nr. 1.3 ANBest-G), ist vor Verwirklichung dieser abweichenden Planung die Zustimmung der Bewilligungsbehörde einzuholen.

#### 6.1.4

Die Bewilligung der Zuwendungen aus Bundesfinanzhilfen erfolgt unter der Bedingung der Gewährung entsprechender Finanzhilfen durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.

#### 6.1.5

Bei der Maßnahme sind den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

### 6.2

Bei Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Nr. 2.12) sind abweichend oder ergänzend noch folgende Besondere Nebenbestimmungen in den Bescheid aufzunehmen:

#### 6.2.1

Die Zuwendung wird unter der Voraussetzung gewährt, dass die Gemeinde/der Kreis dem Letztempfänger eine ergänzende Zuwendung in Höhe von 50 DM pro qm Fenster-/Türfläche bzw. 50 DM pro Schlafraum bei Einbau einer lärmenschutzgerechten integrierten Lüftung gewährt.

#### 6.2.2

Die Gemeinde/der Kreis hat dem Haus- bzw. Wohnungseigentümer oder Erbbauberechtigten einen Zuwendungsbescheid über die bewilligten Landeszuwendungen und die eigenen komplementären Zuwendungen zu erteilen. Die Höhe der Landeszuwendungen ist darin besonders zu vermerken.

#### 6.2.3

Die Gemeinde/der Kreis hat als Empfänger der Landeszuwendungen die zweckentsprechende Verwendung und die Einhaltung der Nebenbestimmungen (ANBest-P, NBest-Bau) zu überwachen. Die Gemeinde/der Kreis prüft die Verwendungsnachweise der Letztempfänger abschließend.

#### 6.2.4

Die Bestimmungen der ANBest-P und NBest-Bau sind von der Gemeinde/dem Kreis unter Beachtung des § 37 VwVfG (dient der Verwaltungsvereinfachung) zum Bestandteil des Zuwendungsbescheids an die Letztempfänger zu machen. Außerdem muss dieser Bescheid folgende Besondere Nebenbestimmungen enthalten:

##### 6.2.4.1

Für die geförderte Lärmschutzmaßnahme dürfen Mittel aus dem Modernisierungsprogramm des Bundes oder aus dem Energiesparprogramm (ESP 1996) des Landes oder sonstige Förderungsmittel nicht in Anspruch genommen werden.

#### 6.2.4.2

Bei nicht preisgebundenen Wohnungen ist eine Erhöhung der Miete nur bis zu dem in den §§ 2 und 3 des Gesetzes zur Regelung der Miethöhe genannten Betrag abzüglich der Zuwendungen für die Lärmschutzmaßnahmen zulässig. Bei preisgebundenen Wohnungen richtet sich die Miet erhöhung nach den Vorschriften des Wohnungsbindungsgesetzes, der Neubaumietenverordnung 1970 und der Zweiten Berechnungsverordnung.

#### 6.2.4.3

Die Nutzung der mit Lärmschutzfenstern/-türen ausgestatteten Räume darf innerhalb eines Zeitraumes von 10 Jahren nach Auszahlung der Zuwendungen nicht so geändert werden, dass die Räume nicht mehr schutzwürdig sind im Sinne von Nr. 37.2, Abs. 2 der VLärmSchR 97.

#### 6.2.4.4

Über die entstandenen Ausgaben ist ein Nachweis zu führen, der mindestens Angaben über die bewilligten Mittel und die tatsächlichen Ausgaben enthält. Dem Nachweis ist eine Bestätigung des beauftragten Fachunternehmers beizufügen, dass durch die Maßnahme die geforderten Schalldämmwerte erreicht werden.

#### 6.2.4.5

Die Gemeinde/der Kreis ist berechtigt, im Rahmen der Prüfung des Verwendungs nachweises Nachprüfungen vorzunehmen. Das gleiche gilt für den Landesrechnungshof bei seiner Prüfung.

#### 6.2.5

Die Gemeinde/der Kreis übersendet der Bewilligungsbehörde im Sinne des § 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Wohnungsbauförderung eine Durchschrift des Zuwendungsbescheids. Diese hat die geförderten Wohnungen und sonstigen Räume in die bei ihr geführte Objektkartei aufzunehmen. Ist dieselbe bauliche Maßnahme bereits mit anderen Mitteln gefördert, teilt diese Bewilligungsbehörde dies der Gemeinde/dem Kreis mit.

### 7

## Verfahren

### 7.1

#### Programmaufnahme

Zuwendungen können für Vorhaben gewährt werden, die in das jährliche Stadtverkehrsförderprogramm aufgenommen worden sind. Für Vorhaben des GVFG ist darüber hinaus die Einstellung in das mittelfristige Programm nach § 5 GVFG erforderlich.

Im Rahmen der Programmaufstellungen gelten folgende Priorisierungsfaktoren:

- Vorrang für Vorhaben des Umweltverbundes,
- Vorrang für Vorhaben mit strukturpolitischer bzw. arbeitsplatzschaffender Wirksamkeit,

- Vorrang für Vorhaben im Bestand vor Neubau,
- Vorrang für Vorhaben, die die Sozialverträglichkeit des Verkehrs erhöhen.

#### 7.1.1

Die Anmeldung für das Programm kann 5 Jahre im voraus, spätestens jedoch bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres bei der Bewilligungsbehörde erfolgen. Die Bewilligungsbehörde legt dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport die eingegangenen Anmeldungen mit ihrer Stellungnahme zur Entscheidung über die Aufnahme in das Jahresprogramm bzw. das mittelfristige Programm vor.

Abweichend davon fertigt die Bewilligungsbehörde bei Radwegevorhaben nach Nr. 2.8.2 und Vorhaben der Lärmsanierung nach Nr. 2.12 einen listenmäßigen Programmvorstellung.

Die Programme werden vom Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport aufgestellt und veröffentlicht.

Anschließend leiten die Bewilligungsbehörden dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport ihre entsprechend fortgeschriebenen Teile des mittelfristigen Programms nach § 5 GVFG in 4-facher Ausfertigung zu. Dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik sind entsprechende Datenträger zuzuleiten.

#### 7.1.2

Der Programmanmeldung sind folgende Unterlagen in 3-facher Ausfertigung beizufügen:

- Beschreibung des Vorhabens,
- Darlegung, warum das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, dass die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt sind und dass das Vorhaben in einem Verkehrsentwicklungsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist bzw. dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden,
- Mitteilung, dass und mit welchem Ergebnis eine Abstimmung mit städtebaulichen Maßnahmen erfolgt ist,
- Übersichtsplan (Stadtplan o.ä.) mit Darstellung des Verkehrsnetzes nach VEP oder gleichwertigem Plan,
- Lageplan 1:5.000 mit Einzeichnung des geplanten Gesamtvorhabens, dieses ggf. nach Bauabschnitten/Verkehrswerten unterteilt, einschließlich etwaiger bereits laufender oder fertiggestellter Abschnitte,
- Regelquerschnitt (alt/neu) mit Begründung,
- vereinfachte Kostenberechnung,
- Finanzierungsplan.

Die Bewilligungsbehörde soll die Anforderungen an die Antragsunterlagen je nach Art des Vorhabens auf das unbedingt notwendige Maß beschränken.

#### 7.1.3

Die Bewilligungsbehörde unterrichtet den Antragsteller über die Aufnahme in das Jahresprogramm bzw. die zeitliche Einordnung in das mittelfristige Programm, den Fördersatz und die vorgesehenen Jahresraten (Einplanungsmitteilung).

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass durch die Einplanungsmitteilung ein Rechtsanspruch auf Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach begründet wird. Der Antragsteller wird verpflichtet, wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich Baubeginn, Bauzeiten, Kosten, Finanzierung und technischer Planung, unverzüglich der Bewilligungsbehörde mitzuteilen.

Wesentliche Änderungen teilt die Bewilligungsbehörde dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport mit. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport unterrichtet die Bewilligungsbehörde, ob die Programmaufnahme bestehen bleiben kann.

#### 7.2

##### Finanzierungsantrag

Der Antrag nach **Muster 1** ist der Bewilligungsbehörde spätestens bis zum 01. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres in 3-facher Ausfertigung vorzulegen.

###### 7.2.1

Dem Antrag sind beizufügen:

- Bauentwurf in Anlehnung an die Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau (RE); in dem Erläuterungsbericht sind die verkehrliche, städtebauliche und umweltbedeutsame Dringlichkeit des Vorhabens eingehend darzulegen sowie Art und Umfang der Verbesserung zu erläutern,
- Verkehrsentwicklungsplan oder ein für die Beurteilung gleichwertiger Plan, soweit dieser der Bewilligungsbehörde noch nicht vorliegt,
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die planungsrechtlichen Voraussetzungen (Bebauungsplan/Planfeststellung), die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über das Ergebnis der erfolgten Abstimmung mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen,
- bei Straßenneubau eine Erklärung des Antragstellers, dass ein Rückbau der entlasteten Straße unter Wegfall der verkehrlichen Bedeutung zeitnah sichergestellt wird,
- Ermittlung der Ausgaben nach **Muster 2**.

###### 7.2.2

Bei Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV außerdem:

- eine Stellungnahme des betreffenden Verkehrsunternehmens, wenn Antragsteller die Gemeinde/der Kreis ist bzw. umgekehrt,

- bei Fahrradstationen ein Betreiberkonzept.

#### 7.2.3

Bei Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind dem Antrag abweichend von Nr. 7.2.1 beizufügen:

- Erläuterungsbericht mit ausführlicher Beschreibung und Begründung des Vorhabens und Angaben darüber, wann das Baurecht für die zu schützende Bebauung und die Straße in ihrer heutigen Funktion geschaffen wurde.

- Ermittlung der Lärmbelastung für maßgebende Querschnitte,
- Lageplan im geeigneten Maßstab mit Kennzeichnung der zu schützenden Objekte, Darstellung der Nutzungsarten der an die Straße angrenzenden Gebiete,
- Darstellung der Lärmschutzanlagen (Länge, Höhe, Art der Anlage),
- Grunderwerbsplan und -verzeichnis,
- Kostenberechnung.

#### 7.2.4

Bei Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sind dem Antrag abweichend von Nr. 7.2.1 beizufügen:

- Erläuterungsbericht,
- Ermittlung der Lärmelastung für maßgebende Querschnitte,
- Lageplan im geeigneten Maßstab mit Darstellung der maßgebenden Isophonen,
- Auflistung der Schutzmaßnahmen,
- Kostenberechnung.

Die Einzelanträge der Wohnungseigentümer sind von der Gemeinde/dem Kreis zu einem Gesamtantrag zusammenzufassen.

#### 7.2.5

Soweit bei Vorhaben nach Nr. 2.7 (Schulwegsicherung), Nr. 2.8 (Radverkehrsanlagen), Nr. 2.10 (Haltestelleneinrichtungen), Nr. 2.11 (Umsteigeanlagen), Nr. 2.12 (Lärmsanierung) und Nr. 2.13 (Untersuchungen und Planungen) die Unterlagen zur Programmanmeldung - ergänzt um Muster 1 - eine Prüfung gemäß Nr. 7.2.6 zulassen, können diese der Bewilligung zugrunde gelegt werden.

Einzelheiten regelt die Bewilligungsbehörde.

#### 7.2.6

Die Bewilligungsbehörde prüft den Antrag sowie die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben, wobei auf die zeitnahe Ermittlung - ggf. durch Vergleich mit Preisdatenbanken - zu achten ist und hält das Ergebnis der Prüfung im **Muster 3** fest.

Zur Prüfung kann die Bewilligungsbehörde weitere Unterlagen beim Antragsteller anfordern.

Die Bewilligungsbehörde hat dabei auch die Möglichkeiten zur Festsetzung von Festbeträgen zu prüfen.

Eine Ausfertigung des geprüften Antrags ist dem Antragsteller spätestens mit dem Bewilligungsbescheid zurückzugeben.

### 7.3

#### Bewilligungsverfahren

##### 7.3.1

Bewilligungsbehörden sind die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.

##### 7.3.2

Die Bewilligungsbehörde erteilt dem Antragsteller den Zuwendungsbescheid nach **Muster 6**. Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport zum Ende eines jeden Quartals listenmäßig über die erfolgten Erst-Bewilligungen.

##### 7.3.3

Im Bewilligungsbescheid ist eine Zweckbindungsfrist von 20 Jahren festzusetzen. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises.

Abweichend hiervon ist die Zweckbindungsfrist mit 10 Jahren festzusetzen bei

- Verkehrssteuerungsanlagen und Verkehrsleitsystemen (Nr. 2.4)
- Haltestelleneinrichtungen (Nr. 2.10)
- Fahrradstationen (Nr. 2.11.2)
- passivem Lärmschutz (Nr. 2.12).

Für Planungsmaßnahmen (Nr. 2.13) ist eine Zweckbindungsfrist nicht festzusetzen.

##### 7.3.4

Der Landesrechnungshof verzichtet auf die Übersendung eines Abdrucks des Zuwendungsbescheids.

##### 7.3.5

Einzelansätze im Sinne der Nr. 5.111 VVG bzw. Nr. 5.112 VV zu § 44 LHO sind die Bauausgaben und die Grunderwerbsausgaben.

##### 7.3.6

Änderungen bei der finanziellen Abwicklung (Mittelausgleich) sind nach **Muster 7** zu beantragen.

### 7.3.7

Die ausnahmsweise Genehmigung einer Kostenerhöhung zur Erreichung des Zuwendungs- zwecks erfolgt durch die Bewilligungsbehörde. Die Bewilligungsbehörde unterrichtet das Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport über die genehmigte Änderung. Beabsichtigt die Bewilligungsbehörde einem Antrag des Zuwendungsempfängers auf Anerkennung einer wesentlichen Planungsänderung ausnahmsweise zu entsprechen, bedarf dies der vorherigen Entscheidung des Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport. Dabei wird überprüft, ob die Voraussetzungen für die Aufnahme in das Stadtverkehrsprogramm noch gegeben sind.

## 7.4

### Auszahlungsverfahren

#### 7.4.1

Der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung nach **Muster 8** bei der Bewilligungsbehörde.

Bei der Auszahlung von Zuwendungen wird aus Vereinfachungsgründen in der Regel von den jeweils fälligen Zahlungsverpflichtungen des Zuwendungsempfängers der Anteil als zuwendungsfähig anerkannt, der dem Verhältnis der gesamten zuwendungsfähigen Ausgaben zu den Gesamtausgaben der Maßnahme entspricht. Hierbei wird der Bewilligungsbescheid zugrundegelegt.

#### 7.4.2

### Auszahlung bei Vorhaben des passiven Lärmschutzes

Die Gemeinde/der Kreis beantragt nach Prüfung der von den Letztempfängern vorgelegten Unterlagen bei der Bewilligungsbehörde unter Vorlage eines Auszahlungsantrags nach **Muster 8** die Auszahlung der Landeszuzwendungen. Die Zahlung erfolgt an die Gemeinde/den Kreis zur Weiterleitung an die Letztempfänger.

## 7.5

### Verwendungsnachweisverfahren

#### 7.5.1

Die Bewilligungsbehörde prüft den 2-fach vorzulegenden Verwendungsnachweis (**Muster 10 bzw. 10a**) und hält das Ergebnis nach **Muster 11** fest.

Ergänzend dazu hat die Bewilligungsbehörde zu prüfen, ob der Zuwendungsempfänger die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen jährlich durch das fortgeschriebene Ausgabeblatt (**Muster 9**) nachgewiesen hat.

Weiterhin ist es Aufgabe der Bewilligungsbehörde, die bestimmungsgemäße Nutzung (vgl. Nr. 7.3.3) der geförderten Anlagen für die Dauer der Zweckbindung zu überwachen.

#### 7.5.2

Bei Maßnahmen des passiven Lärmschutzes gilt der nach Nr. 6.2.4.4 vorgelegte Nachweis als Verwendungsnachweis der Letztempfänger i.S. der ANBest-P.

Die Gemeinde/der Kreis hat das Ergebnis der Prüfung in einem Vermerk niederzulegen.

#### 7.5.3

Die Bewilligungsbehörde übersendet dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport nach Ablauf des Haushaltsjahres Übersichten nach **Muster 5** sowie eine Liste der abgerechneten Maßnahmen. Dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik sind entsprechende Datenträger zuzuleiten.

Die Bewilligungsbehörde übersendet dem Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport nach Abschluss des Haushaltsjahres eine Übersicht über die Zahl der geförderten Radverkehrsmaßnahmen, die Höhe der verausgabten Mittel und die fertiggestellten Streckenlängen.

#### 7.6

Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und das Verfahren bei einer ggf. erforderlichen Aufhebung des Zuwendungsbescheids und der Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten § 49a VwVfG sowie die Verwaltungsvorschriften - VV - und die Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden (GV) - VVG - zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen werden.

## 8

### Aufzuhebende Vorschriften

Die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des kommunalen Radwegebaues (FöRi-RdWB), RdErl. des damaligen MWMV vom 02.12.1982 (SMBI. NW. 910) und die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen des aktiven und des passiven Lärmschutzes an kommunalen Straßen (FöRi-LärmSch), RdErl. des damaligen MWMV vom 03.12.1982 (SMBI. NW. 910) werden aufgehoben.

Die Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VV-GVFG) sind für Vorhaben des Stadtverkehrs nach diesen Richtlinien nicht mehr anzuwenden.

## 9

### In-Kraft-Treten

Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 01.01.1998 in Kraft.

Sie treten am 31.12.2007 außer Kraft.

<![if !supportLineBreakNewLine]>  
<![endif]>

**MBI. NRW. 1998 S. 342, geändert durch RdErl. v. 3.12.2001 ([MBI. NRW. 2002 S. 35](#)).**

## Anlagen

---

**Anlage 1 (Anlage02\_muster1)**

[URL zur Anlage \[Anlage02\\_muster1\]](#)

**Anlage 2 (Anlage03\_muster2)**

[URL zur Anlage \[Anlage03\\_muster2\]](#)

**Anlage 3 (Anlage04\_muster3)**

[URL zur Anlage \[Anlage04\\_muster3\]](#)

**Anlage 4 (Anlage05\_muster5)**

[URL zur Anlage \[Anlage05\\_muster5\]](#)

**Anlage 5 (Anlage06\_muster6)**

[URL zur Anlage \[Anlage06\\_muster6\]](#)

**Anlage 6 (Anlage07\_muster7)**

[URL zur Anlage \[Anlage07\\_muster7\]](#)

**Anlage 7 (Anlage08\_muster8)**

[URL zur Anlage \[Anlage08\\_muster8\]](#)

**Anlage 8 (Anlage09\_muster9)**

[URL zur Anlage \[Anlage09\\_muster9\]](#)

**Anlage 9 (Anlage10\_muster10)**

[URL zur Anlage \[Anlage10\\_muster10\]](#)

**Anlage 10 (Anlage11\_muster10\_a)**

[URL zur Anlage \[Anlage11\\_muster10\\_a\]](#)

**Anlage 11 (Anlage12\_muster11)**

[URL zur Anlage \[Anlage12\\_muster11\]](#)

**Anlage 12 (Anlage01\_verzeichnis)**

[URL zur Anlage \[Anlage01\\_verzeichnis\]](#)