



## LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

---

### **Stammnorm**

Ausfertigungsdatum: 03.12.2021

### **Fassung**

Gültig ab: 23.12.2021

Gültig bis: 14.09.2023

# **Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Erhaltung und Verbesserung von Eisenbahninfrastruktur der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Güterverkehr (NE-Infrastrukturförderung NRW)**

---

### **Richtlinien**

**über die Gewährung von Zuwendungen zur Erhaltung und  
Verbesserung von Eisenbahninfrastruktur der öffentlichen  
nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Güterverkehr  
(NE-Infrastrukturförderung NRW)**

Runderlass  
des Ministeriums für Verkehr

Vom 3. Dezember 2021

### **1**

#### **Zuwendungszweck und Rechtsgrundlagen**

## 1.1

### Zuwendungszweck

Das Land gewährt Zuwendungen für Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen in Nordrhein-Westfalen für Ersatz, Erneuerung, Ausbau und Neubau, die überwiegend dem Schienengüterverkehr dienen. Ziel der Landesregierung ist die Verbesserung des Mobilitäts- und Transportsystems und die Erhöhung der Effizienz der Infrastrukturnutzung. Mit Blick auf die starke Kapazitätsauslastung der Straßen durch den Güterverkehr kommt dabei einer möglichen Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße eine hohe Bedeutung zu. Die Zuwendungen sollen die Durchführung und Erweiterung des Güterverkehrs auf der Schiene sicherstellen. Außerdem soll eine Entlastung der Straßen und der Umwelt erreicht werden.

## 1.2

### Rechtsgrundlagen

Das Land gewährt Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinie und nach Maßgabe folgender Regelungen in der jeweils geltenden Fassung:

- a) §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 ([GV. NRW. S. 158](#)) sowie den zugehörigen Verwaltungsvorschriften gemäß Runderlass des Ministeriums der Finanzen „Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung“ vom 10. Juni 2020 (MBI. NRW. S. 309),
- b) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17),
- c) Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115),
- d) § 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439),

e) Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082),

f) § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874).

Soweit es sich bei den Fördermaßnahmen um staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, im Folgenden AEUV, handelt, erfolgt die Förderung nach Maßgabe und unter Einhaltung folgender Bestimmungen in der jeweils geltenden Fassung: Artikel 56 c der Verordnung (EU) Nr. 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 Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L. 187 vom 26.6.2014, S. 1, ber. ABl. L. 383 vom 27.9.2014, S. 65), im Folgenden AG-VO. Sind sämtliche darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt, ist die Beihilfe von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

### 1.3

#### Anspruch

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2

### **Gegenstand der Förderung**

#### 2.1

Ergänzende Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen einschließlich Planungskosten, die vom Eisenbahn-Bundesamt nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz zur Ertüchtigung von Schienenwegen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) gefördert werden.

#### 2.2

Investitionen vorrangig für Erneuerung und Ersatz, sodann für den Ausbau und den Neubau von öffentlicher, diskriminierungsfrei zugänglicher Schienenwege außerhalb von Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen einschließlich Planungskosten im Sinne des § 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die überwiegend dem Schienengüterverkehr dienen und eine Förderung nach Nummer 2.1 nicht erwarten können. Zur förderfähigen Infrastruktur zählen insbesondere

##### 2.2.1

Oberbau,

### 2.2.2

Ingenieurbauwerke wie zum Beispiel Brücken, Durchlässe, Viadukte,

### 2.2.3

Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen,

### 2.2.4

ortsfeste und bewegliche Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen wie zum Beispiel Rampen, Kräne unter Einschluss von hierfür im Einzelfall erforderlichen Gebäuden, Aus- und Nachrüstung von Beleuchtungsanlagen sowie Fahrleitungsanlagen insbesondere für Übergabebahnhöfe.

Ausgenommen von einer Förderung sind Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Wartungseinrichtungen, Instandhaltungs- und Wartungskosten.

## 2.3

Investitionen vorrangig für Erneuerung und Ersatz, sodann für den Ausbau und den Neubau öffentlicher, diskriminierungsfrei zugänglicher Schienenwege in Binnenhäfen und Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes in Nordrhein-Westfalen einschließlich Planungskosten, die überwiegend dem Schienengüterverkehr dienen und eine Förderung nach Nummer 2.1 nicht erwarten können.

Ausgenommen von einer Förderung sind Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Wartungseinrichtungen, Instandhaltungs- und Wartungskosten, Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, Infrastrukturen für das Sammeln von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen.

Kosten für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten wie zum Beispiel für in einem Hafen befindliche industrielle Produktionsanlagen, Büros oder Geschäfte sowie für Hafensuprastrukturen gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 158 der AGVO sind ebenfalls nicht beihilfefähig.

Auf die Förderung von Investitionen von Schienenwegen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 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. L 187 vom 26.6.2014, S.1), (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)), in der jeweils gültigen Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Wegfall der Freistellungsvoraussetzung der AGVO oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der AGVO tritt.

### **3**

#### **Förderverbote**

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen beziehungsweise Sektoren in den Fällen der Artikel 1 Absatz 2 bis 5 der AGVO.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist oder in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 der AGVO ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

### **4**

#### **Zuwendungsempfänger**

Zuwendungsempfänger sind öffentliche nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne von § 3 Absatz 1 Nummer 2 oder 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dies können auch kommunale Eigenbetriebe sein.

### **5**

#### **Zuwendungsvoraussetzungen**

##### **5.1**

Voraussetzung für die Förderung nach Nummer 2.1 ist die Bewilligung der Förderung durch das Eisenbahn-Bundesamt nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz. Bei Vorhaben, die vom Bund nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz gefördert werden, sind hinsichtlich der Zweckbindungsfrist, der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten, des Bewilligungszeitraumes sowie etwaiger Nebenbestimmungen die entsprechenden Regelungen

des Bewilligungsbescheides des Eisenbahn-Bundesamtes maßgeblich. Die Bewilligungsbehörde des Landes wird sich mit dem Eisenbahn-Bundesamt hinsichtlich der Antragsprüfung, der Bewilligung, der Prüfung des Verwendungsnachweises und der Überwachung der zweckentsprechenden Verwendung abstimmen. Die Bewilligung für die ergänzende Landesförderung nach Nummer 2.1 kann ausgesprochen werden, sobald der Bewilligungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes erteilt wurde. Bei zeitlicher Dringlichkeit des Vorhabens kann die Zustimmung der Bewilligungsbehörde zum vorzeitigen Beginn der Maßnahme eingeholt werden.

## 5.2

Bei der Antragstellung nach Nummer 2.2 und 2.3 für die Erneuerung, den Ersatz oder Ausbau muss der Antragsteller das Schienengüterverkehrsaufkommen in Tonnen pro Jahr des der Antragstellung vorausgegangenen Kalenderjahres angeben und eine fundierte, gegebenenfalls gutachterlich unterstützte Prognose des in der Zukunft zu erwartenden Schienengüterverkehrsaufkommens über diese Schienenwege abgeben.

## 5.3

Bei der Antragstellung nach Nummer 2.2 und 2.3 für den Neubau ist das zu erwartende Schienengüterverkehrsaufkommen auf der Grundlage von Bestätigungen potenzieller Nutzer oder Bedarf der auszubauenden Infrastrukturen für den Güterverkehr glaubhaft darzulegen.

## 5.4

Gefördert werden Investitionen ab einer Bagatellgrenze von 30 000 Euro für die gesamte Maßnahme.

## 5.5

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

## 5.6

Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

## 5.7

Zuschüsse zu Investitionen in den Aus- oder Neubau erfolgen nur nach Vorlage aller erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, die zur Durchführung des Vorhabens erforderlich sind. Fehlende Genehmigungen sind zu benennen und mit voraussichtlichem Nachsendedatum anzukündigen.

## 6

### Art, Form und Umfang der Zuwendungen, Transparenz und Prüfung

#### 6.1

##### Art und Form der Zuwendung

Die Zuwendung erfolgt als Projektförderung auf Ausgabenbasis als nicht rückzahlbarer Zuschuss oder Zuweisung in Form der Anteilfinanzierung mit einem Höchstbetrag.

#### 6.2

##### Umfang der Zuwendung

##### 6.2.1

###### Förderung nach Nummer 2.1

Ergänzende Landesförderung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Höhe von maximal 40 Prozent für Investitionen in Schienenwege und Serviceeinrichtungen außerhalb von Binnenhäfen und bis zu 30 Prozent für Investitionen in Schienenwege und Serviceeinrichtungen in Binnenhäfen zu den vom Eisenbahn-Bundesamt nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz im jeweiligen Zuwendungsbescheid festgesetzten zuwendungsfähigen Investitionsausgaben einschließlich Planungskosten.

##### 6.2.2

###### Förderung nach Nummer 2.2

Landesförderung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten. Bis zu 75 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 Prozent der Baukosten nicht übersteigen. Ergibt die Berechnung nach den folgenden Maßgaben einen geringeren Zuwendungsbetrag, so ist dieser als Höchstbetrag festzusetzen. Die Höchstwerte der Zuwendung je Tonne erwarteten Schienengüterverkehrsaufkommens pro Jahr auf dem Eisenbahnnetz in Nordrhein-Westfalen betragen für den

a) Neubau: 60 Euro je Tonne pro Jahr

b) Ausbau: 40 Euro je zusätzlicher Tonne pro Jahr.

Das für Verkehr zuständige Ministerium kann die Höchstwerte an die tatsächliche Entwicklung anpassen. Von den Höchstwerten kann die Bewilligungsbehörde in besonders begründeten Einzelfällen abweichen, wenn durch die Maßnahme ein Schienengüterverkehrsaufkommen von mindestens 250 Eisenbahnwaggons oder von mindestens 5 000 Tonnen pro Jahr erzielt wird oder wenn leichte Güter befördert werden. Sofern der Ausbau vorhandener Eisenbahninfrastruktur erfolgen soll, weil das bestehende Schienengüterverkehrsaufkommen nicht in der erforderlichen Qualität abgewickelt werden kann, sind die Höchstwerte auf den Anstieg des Schienengü-

terverkehrsaufkommens im vergangenen Jahr zu beziehen. Die Notwendigkeit des nachträglichen Ausbaus ist nachzuweisen.

### 6.2.3

#### Förderung nach Nummer 2.3

Landeszuschüsse im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Höhe von maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben in Schienenwege in Binnenhäfen oder Serviceeinrichtungen in Binnenhäfen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind. 75 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 Prozent der Baukosten nicht übersteigen.

Der Beihilfebetrug darf die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und dem mit der Investition erzielten Betriebsgewinn nicht übersteigen. Der Betriebsgewinn wird vorab auf der Grundlage realistischer Projektionen dargestellt.

### 6.3

#### Transparenz

Die Förderung nach dieser Richtlinie erfolgt in Form von Zuschüssen. Alle aufgrund dieser Richtlinie gewährten Beihilfen werden zumindest auf der Homepage des für Verkehr zuständigen Ministeriums bekannt gegeben. Darüber hinaus ist jede Einzelbeihilfe von über 500 000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Website (Beihilfentransparenzdatenbank) zu veröffentlichen. Auf Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wird verwiesen.

### 6.4

#### Prüfung der Beihilfe durch die Europäische Kommission

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall von der Europäischen Kommission geprüft werden. Auf Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 wird verwiesen.

## 7

### **Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

#### 7.1

Das geförderte Projekt muss während der von der Bewilligungsbehörde festzulegenden Zeit-



spanne betriebsbereit vorgehalten werden. Bei einer Förderung nach Nummer 2.1 entspricht die Zweckbindung der im Zuwendungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes festgelegten Zweckbindungsfrist.

Bei einer Förderung nach Nummer 2.2 und 2.3 beträgt die Zweckbindungsfrist im Regelfall 15 Jahre. Bei Wegfall der Zuwendungsvoraussetzungen vor Ablauf dieses Zeitraums hat der Zuwendungsempfänger die Bewilligungsbehörde hiervon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

## 7.2

Die dem Zuwendungsbescheid beizufügenden ANBest-G, ANBest-P und NBest-Bau sind Bestandteil des Bescheides. Die Nummern 1.4.2, 1.6, 2.2, 8.3 der ANBest-G und die Nummern 1.4.2, 2.2, 6.6, 7.4 der ANBest-P finden keine Anwendung.

## 7.3

Der Maßnahmenbeginn ist der Bewilligungsbehörde innerhalb einer im Zuwendungsbescheid festzulegenden Frist anzuzeigen. Verzögerungen sind unverzüglich anzuzeigen.

## 7.4

Eine Zuwendung nach Nummer 2.1 wird unter der auflösenden Bedingung eines durch Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes geregelten oder festgestellten Wegfalles der Förderung des Bundes aufgrund der Zuwendungsbescheide des Eisenbahn-Bundesamtes zur Förderung der Investitionsausgaben der beantragten Maßnahme nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz gewährt. Veränderungen der Förderungen des Bundes nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz sind unverzüglich anzuzeigen. Eine Förderung nach Nummer 2.1 wird insoweit unter der auflösenden Bedingung gewährt, als eine Verringerung der der Bewilligung zugrunde liegenden Investitionsausgaben und Planungskosten aufgrund von Änderungsbescheiden des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgt. Der Verwendungsnachweis zur Bewilligung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz ist der Bewilligungsbehörde nach Abschluss der Maßnahme mit Prüfvermerk des Eisenbahn-Bundesamtes vorzulegen.

## 7.5

Eine Zuwendung nach Nummer 2.2 und 2.3 kann bei Nichterfüllung von Nummer 7.1 anteilig verzinslich zurückgefordert werden.

# 8

## Verfahren

## 8.1

Der Förderantrag ist bis zum 31. Oktober des jeweiligen Jahres bei der nach Nummer 8.2 zustän-

digen Bewilligungsbehörde schriftlich unter Verwendung des Musters der Anlage 1 zu stellen. Anträgen auf Förderung nach Nummer 2.1 sind eine Kopie des Antrages nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz sowie dazu ergangene Mitteilungen des Eisenbahn-Bundesamtes beizufügen sowie nach Erhalt unverzüglich die Bewilligung des Eisenbahn-Bundesamtes vorzulegen.

## 8.2

Bewilligungsbehörde ist das für Verkehr zuständige Ministerium. Für die Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zu verwenden.

## 8.3

Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 3 zu führen. Dem Verwendungsnachweis für die Förderung nach Nummer 2.1 ist der Verwendungsnachweis der Förderung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz mit Prüfvermerk des Eisenbahn-Bundesamtes beizufügen oder dieser nachzureichen.

## 9

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft. Die Laufzeit dieser Richtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024 befristet.

Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten dieses Runderlasses tritt der Runderlass „NE-Infrastrukturförderung NRW vom 27. Juni 2018 ([MBI. NRW. S. 391](#)) außer Kraft.

**MBI. NRW. 2021 S. 1077, ber. 2022 S. 68.**

# Anlagen

---

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

[URL zur Anlage \[Anlage 1\]](#)

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

[URL zur Anlage \[Anlage 2\]](#)

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

[URL zur Anlage \[Anlage 3\]](#)