



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 18.08.2023

Fassung

Gültig ab: 15.09.2023

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 Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Vom 18. August 2023

1

Zuwendungszweck und Rechtsgrundlagen

1.1

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 Steigerung und der Erhalt der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs mit seinen intermodalen Anschlüssen insbesondere zur Binnenschifffahrt. Sie tragen zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes und des Bundes bei und entlasten die Umwelt und Straßeninfrastruktur. Die angestrebte Verbesserung des Mobilitäts- und Transportsystems und die Erhöhung der Effizienz der Infrastrukturnutzung soll die Attraktivität des Schienengüterverkehrs steigern.

1.2

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 zur Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)),

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) und

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

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. Planungskostenzuschüsse des Landes Nordrhein-Westfalen für den Ausbau und Neubau, die bereits zu Nummer 2.4 beantragt und bewilligt wurden, sind bei Antragstellung zu berücksichtigen und in Abzug zu bringen.

2.2

Investitionen für Erneuerung, Ersatz, Ausbau und Neubau 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 für die eine Förderung nach Nummer 2.1 nicht erwartet werden kann. Planungskostenzuschüsse des Landes Nordrhein-Westfalen für den Ausbau und Neubau, die bereits zu Nummer 2.4 beantragt und bewilligt wurden, sind bei Antragstellung zu berücksichtigen und in Abzug zu bringen.

Zur förderfähigen Infrastruktur zählen insbesondere

- a) Oberbau,
- b) Ingenieurbauwerke wie zum Beispiel Brücken, Durchlässe, Viadukte,
- c) Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen sowie
- d) 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 nach Nummer 2.2 sind Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Wartungseinrichtungen, Instandhaltungs- und Wartungskosten.

2.3

Investitionen für Erneuerung, Ersatz, Ausbau und Neubau öffentlicher, diskriminierungsfrei zugänglicher Schienenwege in Binnenhäfen und Schienenwege in Serviceeinrichtungen in Nordrhein-Westfalen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstaben c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes einschließlich Planungskostenzuschuss, die überwiegend dem Schienengüterverkehr dienen und eine Förderung nach Nummer 2.1 nicht erwartet werden kann. Planungskostenzuschüsse des Landes Nordrhein-Westfalen für den Ausbau- und Neubau, die bereits zu Nummer 2.4 beantragt und bewilligt wurden, sind bei Antragstellung zu berücksichtigen und in Abzug zu bringen.

Förderfähig sind Schienenwege als „Zugangsinfrastrukturen“, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen beziehungsweise die Einfahrt der Nutzer in einen Hafen von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich sind. Dazu zählt die gesamte Schieneninfrastruktur innerhalb des Hafens sowie Rangier-, Zugbildungs- und Abstellanlagen im unmittelbaren Vorfeld des Hafens, soweit diese Schieneninfrastruktur überwiegend dem Hafenbetrieb dient. Ausgenommen sind Schienenwege, die den Hafen lediglich durchqueren und mithin noch andere Bestimmungsorte haben (Transitverkehr) und private Gleisanschlüsse einzelner im Hafengebiet ansässiger Unternehmen.

Ausgenommen von einer Förderung sind auch

- a) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme,
- b) Betankungseinrichtungen,
- c) Wartungseinrichtungen,
- d) Instandhaltungs- und Wartungskosten,
- e) Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und
- f) 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 Hafensuprastruktu-

ren gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 158 der AGVO sind ebenfalls nicht zuwendungsfähig.

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 AGVO in der jeweils geltenden Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Wegfall der Freistellungsvoraussetzung der AGVO oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der AGVO tritt.

2.4

Planungskostenzuschüsse für große Schieneninfrastrukturvorhaben für den Ausbau und den Neubau öffentlicher, diskriminierungsfrei zugänglicher Schienenwege in Nordrhein-Westfalen gemäß den Nummern 2.1 bis 2.3 für die Leistungsphasen 1 bis 4 (Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, im Folgenden HOAI.

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 zu den Nummern 2.1 bis 2.3 Investitionen ab einer Bagatellgrenze von 30 000 Euro an zuwendungsfähigen Investitionskosten für die gesamte Maßnahme. Zu Nummer 2.4 werden Zuschüsse zu den Planungskosten nur für große Ausbau- und Neubauvorhaben mit Planungskosten von mindestens 300 000 Euro gewährt zur Durchführung der Leistungsphasen 1 bis 4 der HOAI.

5.5

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten zu Nummer 2.3 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

Nach Nummer 2.4 dieser Richtlinie geförderte Planungsleistungen dürfen nicht zusätzlich aus anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden („Verbot der Doppelförderung“). Eine Doppelförderung liegt nicht vor bei Maßnahmen, die die jeweiligen Zweckbestimmungen ergänzen beziehungsweise ihnen nicht widersprechen oder ihre Erfüllung nicht beeinträchtigen.

5.8

Zuschüsse zu den förderfähigen Baukosten in den Ausbau 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. Er gibt 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 Schienengüterverkehrsaufkommens 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 nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes, 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.

Zudem gilt für eine Beihilfe aufgrund des Freistellungstatbestandes des Artikel 56 c AGVO die Anmeldeschwelle nach Artikel 4 Absatz 1 Doppelbuchstabe ff AGVO.

6.2.4

Förderung nach Nummer 2.4

Planungskostenzuschüsse zu den Planungsphasen 1 bis 4 nach HOAI im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in Höhe von maximal 75 Prozent der zuwendungsfähigen Planungskosten. Die förderfähigen Planungskosten betragen höchstbegrenzt 13 Prozent der förderfähigen Baukosten. Zu viel erhaltene Planungskostenzuschüsse müssen an das Land zurückgezahlt werden. Dies kann jedoch im Rahmen einer späteren Verrechnung erfolgen.

Als Bemessungsgrundlage der zuwendungsfähigen Planungsleistungen dienen die HOAI und das

Heft 9 - "Projektmanagement in der Bau- und Immobilienwirtschaft - Standards für Leistungen und Vergütung" - des Ausschusses der Verbände und Kammern der Ingenieure und Architekten für die Honorarordnung e.V.(AHO) in der jeweils geltenden Fassung, das über die Reguvis Fachmedien GmbH zu beziehen ist. Besonders hohe oder überdurchschnittliche Honorarsätze sind entsprechend zu begründen.

Ausnahmsweise dürfen Planungsleistungen auch mit eigenem Personal der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers ausgeführt werden, wenn das Erfordernis nachvollziehbar begründet wird. Ein solches Erfordernis liegt zum Beispiel vor, wenn die Planungsleistungen aufgrund der erforderlichen Orts- und Fachkenntnisse ausschließlich mit eigenem Personal ausgeführt werden können. Die hierfür entstehenden Kosten können dann in voller Höhe unter Beachtung von Nummer 1.3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), Anlage 2 zu Nummer 5.1 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)) berücksichtigt werden.

6.3

Transparenz

Die Förderung nach dieser Richtlinie erfolgt in Form von Zuschüssen. Informationen über jede aufgrund dieser Richtlinie gewährte Einzelbeihilfe von über 100 000 Euro sind innerhalb von sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c

AGVO auf der Beihilfenwebsite der EU-Kommission über das Datenbanksystem TAM (Transparency Award Module) zu veröffentlichen. Bei Beihilfen, die diese Schwellenwerte nicht übersteigen können die in Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a und b der AGVO genannten Information zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht werden.

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 Zeitspanne 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

Förderanträge sind bis zum 31. Oktober des Vorjahres, in dem eine Förderung beabsichtigt wird, bei der nach Nummer 8.2 zuständigen 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.

Der schriftliche Antrag zu 2.3 muss nach Artikel 6 Absatz 2 AGVO mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) Name und Größe des Unternehmens,
- b) Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses,
- c) Standort des Vorhabens,
- d) die Kosten des Vorhabens,
- e) Art der Beihilfe, wie zum Beispiel Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung und

f) Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

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 und mit Ablauf des 30. Juni 2027 außer Kraft.

Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten dieses Runderlasses tritt der Runderlass NE-Infrastrukturförderung NRW vom 3. Dezember 2021 (MBI. NRW. S. 1077, ber. 2022 S. 68) außer Kraft.

MBI. NRW. 2023 S. 1026.

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 \[Anlage 3\]](#)