

**zur Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr gemäß Operationellem Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2014 - 2020 (Rili Mobilität)**

**Leitfaden**

**Abbildung Förderobergrenzen**

Es gelten folgende Obergrenzen für die zuwendungsfähigen Bau-/Beschaffungsausgaben/Grunderwerb:

1. Bahnkörper:

- 500 000 Euro (netto) je km Streckenlänge (eingleisig)

2. Bahnsteigflächen:

- 1 000 Euro (netto) je m<sup>2</sup>

3. B&R-Anlagen:

Art	Radabstellplatz	Radabstellplatz in Sammelschließanlage	Fahrradbox	Radabstellplatz im Fahrradparkhaus/Radstation
zuwendungsfähige Bauausgaben pro Stellplatz (netto)	900 Euro	1 100 Euro	1 500 Euro	2 500 Euro

4. Grunderwerb:

Ausgaben für Grunderwerb und Grunderwerbsnebenkosten können bis zu einer Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähig anerkannt werden.

5. Ladestation:

Anschaffung, Bau einschließlich Anschluss an bereitgestellte Stromübergabestellen betragen bei Kraftfahrzeugen

- 7 000 Euro (netto)

6. P&R-Anlagen:

- 9 000 Euro (netto) bei Ingenieurbauwerken (Parkhäusern, Parkpaletten, Tiefgaragen) und
- 4 500 Euro (netto) bei ebenerdigen Anlagen

Zuwendungsfähige Ausgaben werden je Stellplatz festgelegt.

7. Zentraler Omnibusbahnhof:

Bau, Zufahrt, Witterungsschutz, Versorgungsanlagen

- 125 000 Euro (netto) pro ÖPNV-Kraftomnibusstellplatz

**Abbruch**

Unter Abbruch ist die Beseitigung von Anlagen(-teilen) zu verstehen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit einem zu fördernden Vorhaben stehen und die zeitnah durch die Maßnahme überbaut werden.

Ausgaben für Abbruch zählen zu den Bauausgaben. Bei erheblicher zeitlicher Differenz zwischen Abbruch und Baubeginn besteht die Möglichkeit, die entstehenden Ausgaben in die Zuwendungsfähigkeit mit einzubeziehen, wenn

- a) der Abbruch als vorzeitiger Baubeginn für zuwendungsunbedenklich erklärt wird; dies sollte aber nur dann geschehen, wenn die Ausgaben des Abbruchs tatsächlich erheblich sind;
- b) der Abbruch als Vorsorge- beziehungsweise Vorfinanzierungsmaßnahme im Zusammenhang mit einem Vorhaben der städtebaulichen Erneuerung oder der Neuordnung der Erschließung anerkannt wurde; maßgeblich für die Definition des Vorhabenbeginns sind die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung.

Ausgaben für die Entsorgung von nicht mehr verwendbaren Materialien sind zuwendungsfähig. Erlöse aus der Veräußerung von nicht mehr verwendbaren Materialien (für den vorgesehenen Investitionszweck) sind von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

### **Abnahmekosten**

Ausgaben für bauaufsichtliche Abnahmen sind nicht gesondert zuwendungsfähig, weil sie unter Planungskosten zu rechnen sind.

### **Alternative Antriebe**

Alternative Antriebe für die überwiegende Nutzung von Wasserstoff, Brennstoffzellen, Erdgas, Elektro, Biomethan und Kombinationen aus Elektro-Benzin/-Diesel beziehungsweise Hybridantrieb sind nur in Standard-Linienbussen entsprechend den Vorgaben des VDV zuwendungsfähig.

Werden im Rahmen der Ersatzbeschaffung für das ersetzte Fahrzeug Verkaufserlöse erzielt, sind diese von den Gesamtausgaben abzusetzen. Die zur praktischen Durchführung notwendigen Regelungen werden durch die Bewilligungsbehörde getroffen.

Die Förderung alternativer Antriebe stellt eine Investitionsbeihilfe dar und unterliegt den europarechtlichen Beihilfavorschriften. Die Zuwendungen der beihilfefähigen Kosten erfolgen deshalb auf der Grundlage der Allgemeinen Gruppengleichstellungsverordnung (AGVO).

### **Archäologische Begleitausgaben**

Nach § 6 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes können abgegrenzte Flächen, die bekannte oder nach begründeter Vermutung Bodendenkmale von besonderer Bedeutung bergen, zu Grabungsschutzgebieten erklärt werden. Soweit in ein Denkmal eingegriffen wird, hat der Veranlasser des Eingriffs die Ausgaben zu tragen. Die in diesem Rahmen beim Vorhabenträger anfallenden erforderlichen Ausgaben sind zuwendungsfähig, soweit sie durch die ÖPNV-Maßnahme veranlasst und dringend erforderlich sind sowie keine Alternativen bestehen.

### **Ausbaumaßnahmen**

Erfolgt eine Erweiterung von Verknüpfungsanlagen durch Ergänzung von Anlagen beziehungsweise Anlagenteilen einschließlich Verkehrsflächen und eine Optimierung der Nutzbarkeit oder eine Verbesserung des Verkehrswertes des Verkehrsweges zum Beispiel durch eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit bei Eisenbahnstrecken, liegt ein zuwendungsfähiger Ausbau vor.

### **Ausgleichsflächen und -maßnahmen**

Voraussetzung für die Förderung von Ausgleichsmaßnahmen einschließlich Grunderwerbs beziehungsweise Ausgleichsabgaben ist der Nachweis der Notwendigkeit und des Umfangs der Maßnahmen durch planungsrechtliche Festlegungen im Zusammenhang mit der Schaffung des Baurechts. Sofern die Ausgleichsmaßnahmen auch ohne Grunderwerb durch Nutzungsvereinbarungen sichergestellt werden können (rentierliche, verbleibende wirtschaftliche Nutzung der Ausgleichsflächen, zum Beispiel Wald), ist die kostengünstigere Lösung zu wählen.

### **Bahnkörper**

Bei Investitionsmaßnahmen an Bahnkörpern im Zusammenhang mit Umsteigeanlagen sollen vorrangig Altstoffe (zum Beispiel Schwellen, Schienen) eingebaut werden, wenn ein gleichwertiges Ergebnis wie beim Einsatz von Neustoffen erreicht wird.

Der Belastungsstopfgang gehört zur Herstellung der Oberbauanlage und ist somit zuwendungsfähig.

Die Herstellung einer neuen Entwässerungsanlage beziehungsweise der Ersatz einer nicht mehr funktionstüchtigen Anlage ist zuwendungsfähig. Der Einbau einer Planumsschutzschicht (PSS)/Frostschutzschicht (FSS) gehört zu den zuwendungsfähigen Kosten des Bahnkörpers, wenn dieser zur wesentlichen Verbesserung der Sachanlage erforderlich ist. Das trifft bei Längen > 100 m zu. Die Wiederherstellung von Rangierereisen ist dann zuwendungsfähig, wenn diese durch die Baumaßnahmen veranlasst wurde.

Maßnahmen an Durchlässen gehören zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, wenn sie zur wesentlichen Verbesserung der Sachanlage, wie zum Beispiel der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, erforderlich sind.

### **Bahnsteige**

An Zugangsstellen sind sowohl die Errichtung neuer Bahnsteiganlagen als auch die Erweiterung vorhandener Bahnsteige einschließlich der Anpassung des Niveaus der Bahnsteige sowie die Bahnsteigausstattung zuwendungsfähig.

Sofern auch Bahnkörper von dem Bau der Umsteiganlage betroffen sind, richten sich die zuwendungsfähigen Ausgaben nach den hierfür festgelegten Kriterien.

### **Bahnsteigerschließung**

Zur zuwendungsfähigen Bahnsteigerschließung gehören Zuwegungen, Personenüberführungen, Personenunterführungen, schienengleiche Übergänge (gegebenenfalls Bahnübergänge, Reisendensicherungsanlagen) und Aufzugsanlagen.

### **Barrierefreiheit**

Zur angemessenen Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind die Ausgaben für Rampen an Umsteiganlagen des ÖPNV grundsätzlich zuwendungsfähig. Dazu gehören auch Zugangs- und Verknüpfungsstellen für Straßenbahnen. Aufzugsanlagen können auch neben Fahrtreppen zuwendungsfähig sein. Dies gilt auch für die Nachrüstung von Umsteiganlagen.

Die Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit nach DIN 18024-1 und 18040-1 sind zuwendungsfähig.

### **Bau-/Planungskosten**

Die Baukosten sind als Leistungen der DIN 276 Kostengruppen 100 bis 500 und 610 zuwendungsfähig, wenn sie für den Verwendungszweck, die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, den baurechtlichen Bestimmungen sowie für die wirtschaftliche und sparsame Durchführung der Maßnahme erforderlich sind.

Baukosten der Kostengruppe 620 sind nicht förderfähig.

Im Rahmen der Förderung der Planung sind Leistungen der Kostengruppen 713 und 721 bis 749 entsprechend DIN 276 bis zu maximal 15 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten (Kostengruppen 200 bis 600) zuwendungsfähig.

Die Bewilligungsstelle kann bei Fördermaßnahmen von Unternehmen der DB AG auch die Anlagen 4.2 „Baukosten“ und 4.3 „Verwaltungskosten“ des „AVP 2012 - Handbuch zur Antrags- und Verwendungsprüfung“ des Eisenbahn-Bundesamtes anwenden und einen Teil der Planungsleistungen, zum Beispiel die Ausführungsplanung, den zuwendungsfähigen Bauausgaben zurechnen. Die Förderung der Planungsleistungen ist entsprechend zu kürzen.

### **Beleuchtungsanlagen**

Beleuchtungsanlagen an Zugangsstellen des SPNV und an Verknüpfungsanlagen und deren Zuwegung sind im Zusammenhang mit Neu-/Ausbaumaßnahmen im notwendigen Umfang zuwendungsfähig.

## Bepflanzung

Die erstmalige Bepflanzung und Begrünung einschließlich der im Durchführungszeitraum erbrachten Fertigstellungspflege nach DIN 18916 und DIN 18917 im Rahmen der Maßnahme ist zuwendungsfähig. Eine Kombination mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist anzustreben. Entwicklungspflege ist nicht zuwendungsfähig, auch wenn sie im Zusammenhang mit der Erstellung beauftragt wird.

## Bestandspläne/Bauwerksbücher

Die Kosten für die Erstellung der Bestandspläne sind zuwendungsfähige Bauausgaben. Das betrifft die Ausgaben für

- Bestandsvermessung sowie erstmalige Erstellung von Bestandszeichnungen bei Bestandsaufnahmen von Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerken (bei Bauabschluss)
- Aufstellung der Bauwerksbücher
- Aufstellung der Bestandspläne (bei Anfertigung der Bestandsunterlagen für Ingenieurbauwerke).

## Betrieberschwerniskosten

Betrieberschwerniskosten des Vorhabenträgers selbst sind in keinem Fall zuwendungsfähig, daher auch keine Berücksichtigung eines Wertausgleichs; Betriebschwerniskosten eines Dritten sind zuwendungsfähig, sofern nicht eine Abgeltung durch vertragliche Vereinbarungen erfolgt.

## Bodenindikatoren

Das nachträgliche Versehen von ÖPNV-Umsteigeanlagen mit Bodenindikatoren ist zuwendungsfähig. Die Zuwendungsfähigkeit erstreckt sich auch auf Bodenindikatoren im engeren Einzugsbereich von Umsteigeanlagen des ÖPNV, besonders von Zugängen zu unterirdischen Verkehrsanlagen.

## Bike&Ride-Anlagen (B&R-Anlagen)

Der Bedarf an B&R-Stellplätzen ist bei Neubauten durch ein anerkanntes Verfahren der Verkehrsplanung und bei der Erweiterung von Anlagen durch eine repräsentative Bedarfsermittlung nachzuweisen.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die B&R-Stellplätze umfassen die Anlagenflächen, die Zu- und Abgangsbereiche und die Ersatzpflanzungen.

Für B&R-Anlagen gelten grundsätzlich folgende Mindeststandards:

Radabstellplatz ein- und mehrgeschossige Anlagen	Radabstellplatz in Sammelschließanlage	Fahrradbox	Radabstellplatz in Fahrradparkhaus/Radstation
- Bodenbefestigung - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief- Einsteller - Überdachung - Beleuchtung	- Bodenbefestigung - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief- Einsteller - Überdachung - Umzäunung der Abstellanlage - Beleuchtung - Abschließbares Sammelschloss	- Radabstellplatz mit kompletter Einhausung - Überdachung - Beleuchtung - Bodenbefestigung mit Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief- Einsteller - Abschließbare Einzelschlösser	- Ein- und mehrgeschossige Anlagen - Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief- Einsteller - Beleuchtung

Abweichungen davon sind besonders zu begründen.

## Bike-Sharing-Anlagen

Anlagen für Bike-Sharing sind nicht zuwendungsfähig.

## **Brand- und Wasserschutzanlagen**

Brand- und Wasserschutzanlagen sind, soweit sie im unmittelbaren Zusammenhang mit der Maßnahme stehen, zuwendungsfähig.

## **Brücken**

Radwege auf Brücken sind zur Herstellung beziehungsweise Erhaltung von Wegebeziehungen zuwendungsfähig.

## **Car-Sharing-Stationen**

Anlagen für Car-Sharing-Stationen sind nicht zuwendungsfähig.

## **CO<sub>2</sub>-Reduzierung**

Ein signifikanter Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung wird in der Regel geleistet, wenn die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission voraussichtlich mehr als 1 t/a erreicht.

Bei Bike&Ride- und Park&Ride-Anlagen an Zugangs- oder Verknüpfungsstellen zum ÖPNV wird davon ausgegangen, dass diese immer einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung leisten und auf einen gesonderten Nachweis verzichtet. Für eine Reduzierung von 1 t/a CO<sub>2</sub> sind je Vorhaben mindestens drei Radabstellplätze oder ein PKW-Stellplatz zu realisieren.

## **Empfangsgebäude**

Zuwendungsfähig sind Maßnahmen an Empfangsgebäuden, wenn sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV dienen, wirtschaftlich vertretbar sind und sich keine verkehrlich bessere Lösung anbietet.

## **Entschädigungsleistungen**

Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke zählen zu den zuwendungsfähigen Baukosten.

## **Erhaltungsmaßnahmen (bauliche)**

Bauliche Erhaltungsmaßnahmen sind Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sowie Erneuerungsmaßnahmen des Straßenaufbaus zum Erhalt der Tragfähigkeit. Sie sind nicht zuwendungsfähig.

## **Ersatzinvestitionen**

Eine Ersatzinvestition ist eine Investition, bei der vorhandene Investitionsobjekte durch neue ersetzt werden, und bedeutet zumeist eine Anlagenerneuerung.

Ersatzinvestitionen umfassen ausschließliche Reinvestitionen zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Leistungsfähigkeit und sind keine Neu-/Ausbaumaßnahmen, bei denen die betriebliche Leistungsfähigkeit erhöht wird. Sie sind als selbstständige Vorhaben nicht zuwendungsfähig.

Ersatzinvestitionen für durch das förderfähige Vorhaben untergehende Anlagen(-teile) sind im notwendigen Umfang zuwendungsfähig, hierbei ist der Vorteilsausgleich zu berücksichtigen.

## **Fahrscheinautomaten**

Ausgaben für die Wiederherstellung bereits in Betrieb genommener zerstörter Automaten sind nicht zuwendungsfähig, da es sich bei der Wiederherstellung bereits um Unterhaltung und um Ersatzinvestitionen handelt.

## **Gelegenheitsverkehre**

Baumaßnahmen für Gelegenheitsverkehre, wie zum Beispiel Taxi und Fern- sowie Reisebusse, sind nicht zuwendungsfähig.

Die Nutzung von geförderten Anlagen durch Gelegenheitsverkehre ist jedoch nicht zuwendungsschädlich, solange sie die zweckgebundene Nutzung nicht behindern und eine untergeordnete Bedeutung haben.

Mehrausgaben, die aus einer Mitbenutzung herrühren, sind nicht zuwendungsfähig.

### **Grunderwerb**

Als Grunderwerbsausgaben (gemäß DIN 276-1, 2008) gelten:

- Grundstückswert
- Grundstücksnebenkosten (Ausgaben, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Grundstücks stehen; unter anderem Umschreibungsausgaben des Grundbuchamtes, Ausgaben für Lagepläne und Grundbuchauszüge)
  - Vermessungsgebühren
  - Gerichtsgebühren
  - Notariatsgebühren
  - Grunderwerbsteuer
  - Wertermittlungen, Untersuchungen (zu Altlasten und deren Beseitigung)
  - Genehmigungsgebühren (Bodenverkehrsgenehmigungsausgaben)
  - Bodenordnung, Grenzregulierung

### **Grunderneuerung**

Grunderneuerung ist - in Abgrenzung zur Wartung und Reparatur im Rahmen der Unterhaltung von Anlagen - die wesentliche Verbesserung des Gebrauchswertes ortsfester Verkehrsanlagen durch größere Instandsetzungen, Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten. Sie ist im begrenzten Rahmen von Neu-/Ausbaumaßnahmen zuwendungsfähig, wenn sie gegenüber dem Zweck des Vorhabens von untergeordneter Bedeutung ist.

Die Grunderneuerung von Radwegen ist nicht zuwendungsfähig.

### **Instandsetzungsmaßnahmen**

Siehe Erhaltungsmaßnahmen.

### **Kontaminierungen**

#### 1. Grundsatz:

Den Baugrund stellt der Auftraggeber (= Projektträger), die Kostentragungspflicht liegt bei ihm.

Der Auftraggeber - Projektträger - zeichnet gegenüber dem Auftragnehmer verantwortlich für den Grund und Boden, auf/in dem gebaut wird. Er trägt das Risiko beim Auffinden von Kontaminierungen. Insofern ist er verpflichtet, die Zuwendungsgeber über die möglichen Risiken umfassend zu informieren. Es liegt also in seiner Verantwortung,

- sich bereits beim Erwerb von Grund und Boden beziehungsweise bei Sicherung von Grunddienstbarkeiten ein Bild von der Situation zu machen,
- im Rahmen der Baugrunduntersuchungen im Planungs-/Vorbereitungsstadium die Situation bezüglich kontaminierender Stoffe zu erfassen und zu bewerten,
- Planungsalternativen aufzuzeigen, die Eingriffe in kontaminierte Bereiche vermeiden beziehungsweise minimieren,
- erforderliche Sanierungsmaßnahmen zu planen und die zugehörigen Ausgaben zu ermitteln, soweit sie zur Lösung der verkehrlichen Aufgabe erforderlich sind (Berücksichtigung im Finanzierungsantrag).

#### 2. Grundsatz:

Grundsätzlich besteht Regressanspruch gegenüber dem Grundeigentümer beziehungsweise dem Verursacher der Kontaminierung.

Der Projektträger hat zu prüfen, inwieweit ein Anspruch in der Kostentragungspflicht gegenüber Dritten besteht. Im Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit aufgrund früherer rechtlicher Gegebenheiten die Sanierungspflicht unbillig oder nicht zumutbar ist.

#### 3. Grundsatz:

Es ist zu unterscheiden zwischen Kontaminierung mit und ohne gesetzlich normierte Pflichten zum Einschreiten.

Bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht (Gefahr für die Umwelt, insbesondere das Grundwasser) ist eine Sicherung oder Sanierung auch ohne die Baumaßnahme grundsätzlich erforderlich. Bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht

geht keine unmittelbare Gefahr für die Umwelt aus. Es sind keine direkten Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Ausgaben entstehen erst durch die „Zustandsstörung“.

#### 4. Grundsatz:

Ausgaben bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig.

Sofern die Sicherung/Sanierung des Bodens auch ohne Zustandsstörung durch die Baumaßnahme zwingend erforderlich ist, ist die Zuwendungsfähigkeit der insoweit entstehenden Ausgaben nicht gegeben.

#### 5. Grundsatz:

Ausgaben bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht sind zuwendungsfähig, soweit Regressansprüche nicht realisiert werden können.

Die Sanierung und Sicherung des Bodens wird erst als Folge der Baumaßnahme notwendig. Von daher können die Ausgaben - soweit Regressansprüche nachweislich nicht realisiert werden können - grundsätzlich den Bauausgaben zugerechnet und als zuwendungsfähig anerkannt werden.

### **Kiss&Ride-Anlagen (K&R-Anlagen)**

Kiss&Ride-Anlagen zum Kurzzeitparken an Verknüpfungsanlagen sind zuwendungsfähig.

### **Haltestellen des üÖPNV**

Werden Haltestellen im Rahmen von Omnibusbahnhöfen beziehungsweise Verknüpfungsanlagen errichtet, so sind diese zuwendungsfähig. Siehe Zentrale Omnibusbahnhöfe.

### **Künstlerische Maßnahmen**

Ausgaben für die künstlerische Ausgestaltung sind nicht zuwendungsfähig.

### **Ladestationen**

Auf Bedarfsnachweis sind stationäre Ladegeräte zur Aufladung von Elektrokraftfahrzeugen zuwendungsfähig, wenn über die Dauer der Zweckbindung die Anlagenkosten nicht auf den Strompreis umgelegt werden. Die Ladeinfrastruktur muss den Mindestanforderungen gemäß § 3 der Ladesäulenverordnung (LSV) vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457) entsprechen.

Gewerblich betriebene Ladesäulen wie auch der Rückbau vorhandener Stellplätze zugunsten von Ladestationen sind nicht zuwendungsfähig.

### **Ladespuren für ÖPNV-Kraftomnibusse**

Betriebsbedingte Ladespuren im Bereich der Fahrstreifen aufgrund eines fahrplantechnischen Nachweises für die kabellose Übertragung der Elektroenergie im Bereich planmäßiger Haltestellen sind zuwendungsfähig.

### **Lärmvorsorge/Lärmsanierung**

Maßnahmen der Lärmvorsorge sind im Zuge von Neubau- und Ausbaumaßnahmen nach den Erfordernissen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) grundsätzlich zuwendungsfähig.

Passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Verkehrswegeschallschutz-Maßnahmenverordnung (24. BImSchV) zählen zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.

Eine nachträgliche Lärmsanierung ist keine Neu- oder Ausbaumaßnahme im Sinne dieser Richtlinie und damit nicht zuwendungsfähig. Eine verpflichtende bundesgesetzliche Rechtsgrundlage zur Lärmsanierung besteht nicht. Zuständig für notwendige Lärmschutzmaßnahmen ist der Baulastträger des jeweiligen Verkehrsweges.

## **Leasing-Finanzierung**

Leasingkosten sind als Betriebskosten anzusehen und sind nicht zuwendungsfähig.

## **Leit- und Sicherungstechnik**

Es sind die für die Investitionsmaßnahme angemessenen Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik nach dem Stand der Technik einschließlich notwendiger Zusammenhangsinvestitionen (Kabelleitungen, -kanäle, Erdverlegungen) zuwendungsfähig. Gleiches gilt auch für die durch die Maßnahme erforderlichen Leitungsverlegungen. Telekommunikationsleitungen sind in der Regel nicht zuwendungsfähig.

## **Leitungsverlegungen**

Ausgaben, die aufgrund der notwendigen Verlegung von Versorgungsleitungen im Zusammenhang mit der zuwendungsfähigen Maßnahme entstehen, sind zuwendungsfähig. Ein Vorteilsausgleich ist zu berücksichtigen.

## **Lichtzeichenanlagen**

Lichtzeichenanlagen sind einschließlich ihrer technischen Ausführung im Zusammenhang mit Maßnahmen an Bahnübergängen und Bahnsteigzuwegungen von Umsteigeanlagen zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufes sowie zur Beschleunigung des Durchgangsverkehres zuwendungsfähig.

## **Mietkauf**

Siehe Leasing-Finanzierung.

## **Mobilitätskonzepte**

Bei der Erstellung von integrierten und nachhaltigen Mobilitätskonzepten nach dem Fördertatbestand 2.1.1 sind neben der ökologischen Nachhaltigkeit auch mögliche Bezüge zu den Querschnittszielen Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung darzustellen und nach Möglichkeit bei der Umsetzung zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für den Aspekt der Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen.

## **Neubaumaßnahmen**

Durch eine Neubaumaßnahme wird fehlende leistungsfähige ÖPNV- beziehungsweise Radverkehrsinfrastruktur, die bisher an dem geplanten Standort nicht existiert, geschaffen.

## **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Der zuwendungsfähige ÖPNV umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der auf Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), und den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV), der auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durchgeführt wird.

Bei gemeinsam durchzuführenden Maßnahmen des üÖPNV und des SPNV sind die Bereiche dem üÖPNV zuzurechnen, die auch ohne SPNV eine sinnvolle verkehrliche Aufgabe erfüllen.

## **Park&Ride-Anlagen (P&R-Anlagen)**

Die Förderobergrenze bezieht sich auf die Anlagenfläche, die Zu- und Abgangsbereiche, Ersatzpflanzungen oder Ähnliches.

Die Einrichtung von Eltern-Kind-Stellplätzen einschließlich der notwendigen Kennzeichnung ist im Rahmen der rechtlichen und baulichen Voraussetzungen und unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten förderfähig.

Im Rahmen der Antragstellung sind die Ergebnisse einer repräsentativen Bedarfsermittlung durch Zählungen und bei Neubauten durch ein anerkanntes Verfahren der Verkehrsplanung nachzuweisen.



### **Parkstreifen**

Parkstreifen einschließlich notwendiger Gehwege sind zuwendungsfähig, soweit sie Bestandteil einer Verknüpfungsanlage sind.

Es bleibt dem Antragsteller überlassen, die lokal geeignete Form (Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung) zu wählen.

### **Planungsleistungen**

Siehe Bauausgaben/Planungskosten.

### **Restbuchwert**

Bei Maßnahmen nach Nummer 2.3 ist der Restbuchwert oder Erlös der Altanlage von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen und gesondert auszuweisen.

### **Restflächen**

Werden beim Grunderwerb kleine, nicht nutzbare Restflächen mitgekauft, so sind die Ausgaben hierfür zuwendungsfähig.

### **Rückbau**

Siehe Abbruch.

### **Sanierung von Brückenbauwerken**

Die Sanierung von Brückenbauwerken in Form einer wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes durch größere Instandsetzung, Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten im Sinne der Wiederherstellung einer vorhandenen ÖPNV-Verkehrsanlage nach deren Abnutzung dient der Erhaltung des ursprünglichen Verkehrswertes und ist für sich alleine nicht zuwendungsfähig. Stehen die Baumaßnahmen im Zusammenhang mit Neu-/Ausbaumaßnahmen der Umsteigeanlage, so sind diese jedoch zuwendungsfähig.

### **Schließfächer**

Schließfächer sind im Rahmen von Serviceeinrichtungen im erforderlichen Umfang zuwendungsfähig.

### **Serviceanlagen**

Zu den zuwendungsfähigen Serviceanlagen gehören insbesondere Notrufanlagen, Toiletten, Gepäckschließfächer im erforderlichen Umfang.

### **Schutzmaßnahmen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)**

Schutzmaßnahmen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind zuwendungsfähig, soweit die Umsetzung der geplanten Maßnahme diese erforderlich machen.

### **Software**

Die Anschaffung neuer beziehungsweise zusätzlicher Software ist grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Zum Gerät zugehörige Software (zum Beispiel Gleisübergangsanlagen) kann im Rahmen einer Baumaßnahme gefördert werden. Bei der Einreichung der Unterlagen zur Förderung ist eine Aufschlüsselung der einzelnen Ausgaben bezüglich der Software vorzunehmen.

## **Um- und Ausbaumaßnahmen**

Um- und Ausbaumaßnahmen zur Erneuerung des Straßenkörpers mit Änderungen in der Linienführung in Grund- und/oder Aufriss sowie gegebenenfalls Fahrbahnverbreiterungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind nicht zuwendungsfähig.

## **Umsatzsteuer**

Die Umsatzsteuer ist zuwendungsfähig, soweit diese nicht im Vorsteuerabzug absetzbar ist.

## **Unternehmen**

Der Begriff des Unternehmens im Rahmen des Wettbewerbsrechts umfasst jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Eine wirtschaftliche Tätigkeit ist dabei jede Tätigkeit, die darin besteht, Güter oder Dienstleistungen auf einem bestimmten Markt anzubieten. Die Qualifizierung als Unternehmen hängt nicht davon ab, ob die Einheit zur Gewinnerzielung gegründet wurde (Europäischer Gerichtshof, EuGH).

## **Verkehrssicherheitsaudit**

Maßnahmen im öffentlichen Raum mit Straßenverkehr und Anlagen für den Rad- und Fußverkehr sind auf der Grundlage der Empfehlungen für das „Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS) - (2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.“ auf ihre Verkehrssicherheit zu auditieren.

## **Verknüpfungsstellen**

Unter Verknüpfungsstellen werden hier Zugangsstellen im ÖPNV verstanden, die Verkehrsteilnehmern einen Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (zum Beispiel vom Fahrrad auf die Bahn) ermöglichen beziehungsweise erleichtern. Verknüpfungsstellen werden somit den intermodalen Mobilitätsbedürfnissen (Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) der Verkehrsteilnehmer gerecht. Die Förderung von Verknüpfungsstellen dient somit insbesondere dazu, die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges attraktiv beziehungsweise barrierefrei zu gestalten.

## **Video-Anlagen**

Zur Vorbeugung von Vandalismus und Erhöhung der sozialen Sicherheit sind Videoanlagen an Umsteigeanlagen und deren unmittelbarer Zuwegung im notwendigen Umfang zuwendungsfähig.

## **Wiederherstellungsarbeiten**

Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Grünanlagen) sind unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs zuwendungsfähig.

## **Winterbaumaßnahmen**

Ausgaben für Winterbaumaßnahmen sind zuwendungsfähige Baukosten.

## **Zentrale Omnibusbahnhöfe**

Der notwendige Umfang ist durch einen Busbelegungsplan nachzuweisen.

## **Zugangsstellen**

Zugangsstellen dienen hier als Oberbegriff für Betriebsstellen im ÖPNV, an denen Fahrgäste ein- und aussteigen. Betrieblich kann es sich dabei um einen Bahnhof, eine Haltestelle oder einen Haltepunkt handeln.

## Zweckbindungsfristen

Aufzüge	15 Jahre
Ausstattung von Bahnsteigen, Zugangs- und Verknüpfungsanlagen	15 Jahre
B&R-Anlagen überdacht, ebenerdig	15 Jahre
B&R-Parkhäuser	20 Jahre
Bahnkörper/Gleisanlagen	33 Jahre
Bahnsteige, Rampen	25 Jahre
Bahnsteigdächer (massiv)	25 Jahre
Beleuchtungsanlagen mit LON (Local Operating Network)	20 Jahre
Brücken, Straßen- und Wegebrücken aus Stahl und Beton	33 Jahre
Eisenbahnbrücken	75 Jahre
Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom und Oberleitungs-Busse	15 Jahre
Empfangsgebäude	25 Jahre
Fahrgastinformationsanlagen und -betriebssysteme (unter anderem Beschallungen, Vitrinen, Fahrscheinautomaten, Dynamische Schriftanzeiger)	10 Jahre
Fahrtreppen	15 Jahre
Gleise, Weichen, Lärmschutzbauten	25 Jahre
Kraftomnibusse	10 Jahre
Lichtsignalanlagen	15 Jahre
Personenunter-/überführungen	35 Jahre
P&R-Parkhäuser einschließlich Zuwegung	20 Jahre
Radwege	15 Jahre
Rampen	25 Jahre
Signal- und Bahnstromanlagen	20 Jahre
TDS Server, Kommunikationsarbeitsplatz, 3SZentrale, 3SInfosäulen, technische 3SZentrale	10 Jahre
Verkehrsrechner (Verkehrsleitsystem), Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik	10 Jahre
WC-Gebäude	15 Jahre
Zugangs- und Verknüpfungsanlage (inklusive P&R, K&R, ZOB, Ausstattung, Zuwegung)	15 Jahre
Zuwegung zu den Zugangs- und Verknüpfungsanlagen für den üÖPNV, P&R, K&R, B&R und Bahnhofszuwegung (ohne B&R-Parkhaus/P&R-Parkhaus)	15 Jahre