

## **Zuwendungsfähige Ausgaben, Zweckbindungsfristen**

### **Abbildung Förderobergrenzen**

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

1. Bahnkörper:

- 600 000 Euro (netto) je km Gleislänge (eingleisig), ohne Elektrifizierung

2. Bahnsteigflächen:

- 1 200 Euro (netto) je m<sup>2</sup>

3. B&R-Anlagen:

Art	Radabstellplatz (ebenerdig)	Radabstellplatz in Sammelschließ- anlage	Radstellplatz in einer Fahrradbox	Radabstellplatz im Fahrradparkhaus/Rads tation
zuwendungsfähige Bauausgaben pro Stellplatz (netto)	1 100 Euro	1 300 Euro	1 800 Euro	3 000 Euro

4. Grunderwerb:

50 Prozent der Ausgaben für Grunderwerb und Grunderwerbsnebenkosten können als zuwendungsfähig anerkannt werden und bleiben bei der Berechnung der anderen Förderobergrenzen unberücksichtigt.

5. PKW-Ladesäulen:

- 8 400 Euro (netto) für Standardladesäule (Schnellladesäulen im Ermessen der Bewilligungsbehörde)

6. P&R-Anlagen:

- 10 800 Euro (netto) bei Ingenieurbauwerken (Parkhäusern, Parkpaletten, Tiefgaragen) und
- 5 400 Euro (netto) bei ebenerdigen Anlagen

Zuwendungsfähige Ausgaben werden je Stellplatz festgelegt.

7. Zentraler Omnibusbahnhof:

Bau, Zufahrt, Witterungsschutz, Versorgungsanlagen

- 150 000 Euro (netto) pro ÖPNV-Kraftomnibusstellplatz

Die dargestellten Beträge zu den Nummern 1 bis 7 basieren auf den Baupreisindizes des Jahres 2018. Abweichungen von den Förderobergrenzen sind besonders zu begründen und können von der Bewilligungsbehörde unter Berücksichtigung des Sachverhalts sowie der Baupreisentwicklung im Einzelfall anerkannt werden.

### **Abnahmekosten**

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

### **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 Grunderwerb 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**

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. Aufzugsanlagen können auch neben Fahrtreppen zuwendungsfähig sein. Dies gilt auch für die Nachrüstung von Zugangsstellen.

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 und den baurechtlichen Bestimmungen sowie für die wirtschaftliche und sparsame Durchführung des Vorhabens erforderlich sind.

Baukosten der Kostengruppe 620 sind nicht förderfähig.

Bei Maßnahmen von Eisenbahnen des Bundes können Teile der Planungsleistungen zur Verfahrenserleichterung als Teil der Bauausgaben gefördert werden. Die Förderung der Planungsleistungen ist entsprechend zu kürzen.

## Beleuchtungsanlagen

Beleuchtungsanlagen an Zugangsstellen und 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 grundsätzlich 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; Betreiberschwerniskosten eines Dritten sind zuwendungsfähig, sofern nicht eine Abgeltung durch vertragliche Vereinbarungen erfolgt.

## Betriebshöfe/Zentrale Omnibusbahnhöfe/Betriebsstützpunkte

Neue Omnibusbahnhöfe, Betriebshöfe und -stützpunkte oder die Erweiterung bestehender Anlagen sind förderfähig, insoweit der Bedarf aufgrund von zusätzlichen Verkehren der Bewilligungsbehörde durch Belegungspläne beziehungsweise Betriebskonzepte nachgewiesen wurde. Der Ausbau oder Umbau vorhandener Einrichtungen im Rahmen der Umrüstung und Einführung energieeffizienter und klimafreundlicher Antriebe in Fahrzeugen im Linienverkehr des ÖPNV ist ebenfalls förderfähig.

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

Der Bedarf an B&R-Stellplätzen ist entsprechend dem Leitfaden Parken an Bahnhöfen im Land Brandenburg nachzuweisen und vom VBB zu bestätigen.

Die zuwendungsfähigen Ausgaben für die B&R-Stellplätze umfassen die Anlagenflächen, die Zu- und Abgangsbereiche und die Ersatzpflanzungen. Abweichungen von den Förderobergrenzen und der Mindestsumme der zuwendungsfähigen Ausgaben können nach positiver Bewertung des VBB im Rahmen der Kofinanzierung von Bundesprogrammen von der Bewilligungsbehörde zugelassen werden.

Für B&R-Anlagen gelten grundsätzlich folgende Mindeststandards:

Radabstellplatz ein- und mehrgeschossige Anlagen	Radabstellplatz in Sammelschließanlage	Fahrradbox	Radabstellplatz in Fahrradparkhaus/Radstation
<ul style="list-style-type: none"><li>- Bodenbefestigung</li><li>- Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller</li><li>- Überdachung</li><li>- Beleuchtung</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bodenbefestigung</li><li>- Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller</li><li>- Überdachung</li><li>- Umzäunung der Abstellanlage</li><li>- Beleuchtung</li><li>- Abschließbares Sammel-schloss</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Radabstellplatz mit kompletter Einhausung</li><li>- Überdachung</li><li>- Beleuchtung</li><li>- Bodenbefestigung</li><li>- Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller</li><li>- Abschließbarer Einzelschlösser</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ein- und mehrgeschossige Anlagen</li><li>- Anlehnbügel mit Knieholm oder Hoch-/Tief-Einsteller</li><li>- Beleuchtung</li></ul>

Abweichungen von den Mindeststandards sind vom Antragsteller besonders zu begründen und können insbesondere bei der Kofinanzierung von Förderprogrammen des Bundes zugelassen werden.

## **Bike-Sharing-Anlagen**

Anlagen für Bike-Sharing sind zuwendungsfähig, soweit sie funktionell die Anforderungen an Bike&Ride-Anlagen erfüllen.

## **Bodenindikatoren**

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

## **Brand- und Wasserschutzanlagen**

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

## **Brücken**

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

## **Bus- beziehungsweise ÖPNV-Spuren**

Busspuren und kombinierte Bus- und Tramspuren als ÖPNV-Spuren zur Privilegierung von ÖPNV-Verkehr sind förderfähig. Die Vorteile für den ÖPNV sind zu begründen.

## **Car-Sharing-Anlagen**

Anlagen für Car-Sharing sind zuwendungsfähig, soweit sie funktionell die Anforderungen an Park&Ride-Anlagen erfüllen.

## **Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen**

Bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) richten sich die zuwendungsfähigen Ausgaben nach der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung (1. EKrV). Dies gilt auch bei Maßnahmen nach dem Bundeswasserstraßengesetz. Bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen zuwendungsfähig. Kreuzungsbedingte Folgemaßnahmen im Bereich der Eisenbahninfrastruktur sind zuwendungsfähig.

## **Elektrotechnische Anlagen**

Stationäre Unterwerke zur Stromversorgung, Gleichrichterwerke und Abnehmeranlagen, die 15-kV-Speiseleitung, die Oberleitung, die Stromschiene, Anlagen zur Rückspeisung, Zentralschaltstellen zur Steuerung/Überwachung des 15-kV-Oberleitungsnetzes und elektrische Weichenheizungsanlagen sind zuwendungsfähig.

## **Empfangsgebäude**

Zuwendungsfähig sind Maßnahmen an Empfangsgebäuden, wenn sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des ÖPNV dienen und wirtschaftlich vertretbar sind.

Als Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gelten:

- Bauliche Aufwertung des Gebäudebestandes inklusive der Gebäudehülle; in Ausnahmefällen Rückbau von unansehnlichen und funktionslosen Gebäudeteilen
- Barrierefreie Erschließung des Gebäudes
- Fahrkartenverkauf und Kundenberatung in modernem Ambiente
- Verkehrsträgerübergreifender Vertrieb und Beratung (Bahn, Bus, gegebenenfalls touristische Angebote)
- Moderne und beheizbare Wartebereiche, unter anderem auch als Bestandteil von Nutzungseinheiten der Gastronomie und des Reisebedarfs (ohne Verzehrzwang)
- Dynamische Fahrgastinformation (zum Beispiel Abfahrtsmonitore für Bahn und Bus)
- Internetzugang/W-LAN
- Barrierefreie WC-Anlagen
- Gepäckaufbewahrung/-schließfächer
- Räumlichkeiten für das Betriebspersonal für ÖPNV-Verkehrsleistungen

Förderfähig sind Empfangsgebäude, bei denen ein funktionaler oder baulicher Handlungsbedarf besteht.

Der Antragsteller hat ein Projektkonzept zu erarbeiten und den Antragsunterlagen mit folgenden Inhalten beizufügen:

- Ist-Zustand des Bauwerks und der Funktionen
- Geplante Maßnahmen und Service-Funktionen einschließlich Flächenbilanzierung der geplanten Nutzungen
- Kostenplan differenziert nach Gebäudehülle, Innenausbau und Ausstattung
- Finanzierungsplan inklusive Nachweis, dass für die geplanten Maßnahmen keine anderen Fördermöglichkeiten nutzbar sind
- Wirtschaftlichkeitsberechnung
- Betreiberkonzept

Die Projekte werden von der Bewilligungsbehörde anhand folgender Kriterien bewertet und priorisiert:

- Reisendenzahl im SPNV (Die Anzahl der Ein- und Aussteiger sollte 500 nicht unterschreiten.)
- Lage zur Ortschaft
- Zentralörtliche Funktion
- Verknüpfungspunkt gemäß Nahverkehrsplan des Landkreises oder der kreisfreien Stadt
- Baulicher Zustand des Bahnhofsgebäudes
- Bestehende oder geplante Service-Funktionen (Fahrkartenverkauf/ÖPNV-Beratung durch Service-Personal, moderne Warte- und Infobereiche, barrierefreies WC)
- Zugangssituation zum Bahnsteig
- Bewertung des Projektkonzeptes durch den VBB.

Der VBB stellt der Bewilligungsbehörde jährlich eine statistische Aufstellung mit den oben genannten Daten zur Verfügung. Die Förderung des Projektkonzeptes ist mit der Planungspauschale abgegolten.

Ausgaben für die Herstellung oder Modernisierung der Gebäudehülle können bis zu einer Höhe von 100 Prozent der darauf anfallenden Gesamtkosten als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Ausgaben für den Innenausbau (ohne Ausstattung und Mobiliar) können bis zu dem prozentualen Anteil der darauf anfallenden Gesamtkosten als zuwendungsfähig anerkannt werden, der dem Flächenanteil der Funktionsflächen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an der Gesamtfläche des Gebäudes (Hauptnutzflächen) entspricht. Diese Funktionsflächen sind in der Flächenbilanzierung darzustellen.

### **Entschädigungsleistungen**

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

### **Erhaltungsmaßnahmen (bauliche)**

Bauliche Erhaltungsmaßnahmen sind Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung, Erneuerung oder zum Erhalt eines bestehenden Zustandes. 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 ausschließlich Reinvestitionen zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Leistungsfähigkeit und sind keine Neu-/Ausbaumaßnahmen, bei denen die betriebliche Leistungsfähigkeit erhöht wird. Sie sind als selbstständige Vorhaben nicht förderfähig.

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

### **Fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme**

Erprobte fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme auf Basis rechnergestützter Betriebsleitsysteme sind zuwendungsfähig. Bei Vertriebssystemen sind nur Zusammenhangsmaßnahmen als Erstausrüstung förderfähig.

### **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 förderschädlich, solange sie die zweckgebundene Nutzung nicht behindern und eine untergeordnete Bedeutung haben.

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

### **Gepäckschließfächer**

Siehe Serviceanlagen.

### **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

Bei Grundstücken, die für das Vorhaben dringend erforderlich sind, sind die Gesteungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nicht vor dem 1. Januar 1992 erworben wurde; dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr nutzbar sind.

### **Grunderneuerung**

Grunderneuerung ist - in Abgrenzung zur Ersatzinvestition oder Wartung und Reparatur im Rahmen der Unterhaltung von Anlagen - die wesentliche Verbesserung des Gebrauchswertes ortsfester Verkehrsanlagen durch Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten.

Sie ist im begrenzten Rahmen von Neu-/Ausbaumaßnahmen förderfähig, wenn sie gegenüber dem Zweck des Vorhabens von untergeordneter Bedeutung ist und zu einer wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes und damit zu einem erhöhten Nutzen für den ÖPNV führt.

### **Instandsetzungsmaßnahmen**

Siehe Erhaltungsmaßnahmen.

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

Kiss&Ride-Anlagen als P&R-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 Elektrofahrzeugen zuwendungsfähig, wenn über die Dauer der Zweckbindung die Anlagenkosten nicht auf den Strompreis umgelegt werden.

Die Ladeinfrastruktur muss den Mindestanforderungen gemäß § 3 der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung - LSV) vom 9. März 2016 (BGBl. I S. 457), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juni 2017 (BGBl. I S. 1520) geändert worden ist, entsprechen. Die Nutzung der Ladestationen ist für die Nutzung der ÖPNV-Kunden sicherzustellen.

Gewerblich betriebene Ladesäulen wie auch Ladegeräte für Elektroräder und der Rückbau vorhandener Stellplätze zugunsten der Ladestationen sind nicht förderfähig.

## **Ladeinfrastruktur 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. Die Ladeinfrastruktur für brennstoffzellenbetriebene Kraftomnibusse ist ebenfalls zuwendungsfähig. Hierzu zählen unter anderem Elektrolyseure, Verdichterstationen und Wasserstoff-Tankstellen.

## **Lärmvorsorge/Lärmsanierung**

Maßnahmen der Lärmvorsorge sind im Zuge von Neu- und Ausbaumaßnahmen nach den Erfordernissen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (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 dem geförderten Vorhaben entstehen, sind zuwendungsfähig. Entschädigungen, die aufgrund von zuwendungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbstständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht. Hierbei sind Konzessionsverträge der beteiligten Betriebe vom jeweiligen Zuwendungsgeber einer besonderen Prüfung zu unterziehen. Ein Vorteilsausgleich ist zu berücksichtigen.

## **Lichtzeichenanlagen**

Lichtzeichenanlagen sind einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen im Zusammenhang mit Maßnahmen an Bahnübergängen, Bahnübergangsanlagen und Bahnsteigzuwegungen von Umsteigeanlagen zur Erhöhung der Sicherheit und der Qualität des Verkehrsflusses sowie zur Beschleunigung des Durchgangsverkehres zuwendungsfähig.

## **Mängelbeseitigung**

Mängelbeseitigung gehört noch zum Bau oder Ausbau, da der Bau oder Ausbau nicht als abgeschlossen angesehen werden kann, solange noch Mängel in der Ausführung bestehen. Durch Mängelbeseitigung zusätzlich entstehende Ausgaben, weil die

bauausführende Firma in Konkurs gegangen ist oder aus anderen Gründen nicht zur Gewährleistung herangezogen werden kann, sind zuwendungsfähig.

### **Neubaumaßnahmen**

Durch eine Neubaumaßnahme wird fehlende leistungsfähige ÖPNV-Infrastruktur, die bisher an dem geplanten Standort nicht existiert, geschaffen. Durch sie sollen unter anderem Defizite im Bereich der Erreichbarkeit, Beschleunigung und Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Die Ausgaben sind zuwendungsfähig.

### **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.

Der Bedarf an P&R-Stellplätzen ist entsprechend dem Leitfaden Parken an Bahnhöfen im Land Brandenburg nachzuweisen und vom VBB zu bestätigen.

### **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.

### **Planungskostenpauschale**

Mit der Planungskostenpauschale sind sämtliche HOAI-Leistungen sowie die übrigen Baunebenkosten der Kostengruppe 700 bei Kostengliederung entsprechend DIN 276, soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt (siehe Bauausgaben), abgegolten (siehe auch Bau-/Planungskosten).

### **Provisorien**

Provisorien während der Bauausführung sind weitgehend zu vermeiden und gehören zu den zuwendungsfähigen Baukosten.

### **Restbuchwert**

Der Restbuchwert oder Erlös der Altanlage ist von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen und gesondert auszuweisen.

### **Restflächen**

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

### **Rückbau**

Rückbau ist förderfähig, wenn an derselben Stelle ein förderfähiger Neubau erstellt wird. Darüber hinaus ist im Rahmen einer funktionellen Betrachtung angemessener Rückbau betriebsfähiger Anlagen im Sinne der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich förderfähig, wenn im Rahmen einer Gesamtmaßnahme ein förderfähiger Neubau mit einem räumlichen Bezug erstellt wird. Der Neubau kann auch durch einen Dritten, zum Beispiel Bund, finanziert werden. Für die Flächen des Rückbaus gilt die Zweckbindungsfrist des zugeordneten Neubaus. Änderungen innerhalb der vorgenannten Zweckbindungsfrist sind gegenüber der Bewilligungsbehörde anzuzeigen.

## **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, so sind diese jedoch zuwendungsfähig.

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

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

## **Serviceanlagen**

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

## **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.

## **Umsatzsteuer**

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

## **Video-Anlagen**

Zur Vorbeugung von Vandalismus und Erhöhung der sozialen Sicherheit sind Videoanlagen an Umsteigeanlagen und deren unmittelbaren Zuwegungen im notwendigen Umfang förderfähig.

## **Wiederherstellungsarbeiten**

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

## **Winterbaumaßnahmen**

Ausgaben für Winterbaumaßnahmen sind zuwendungsfähige Baukosten.

## **Zweckbindungsfristen**

Aufzüge	15 Jahre
Ausstattung von Bahnsteigen, Zugangs- und Verknüpfungsanlagen	15 Jahre
B&R-Anlage überdacht, ebenerdig	15 Jahre
B&R-Parkhaus	20 Jahre
Bahnkörper/Gleisanlagen	33 Jahre
Bahnsteige, Rampen	25 Jahre
Bahnsteigdach (massiv)	25 Jahre
Beleuchtungsanlagen mit LON (Local Operating Network)	20 Jahre
Brücke aus Stahl und Beton	33 Jahre
Eisenbahnbrücke	75 Jahre
Elektrotechnische Anlagen für Bahnstrom	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
Lichtsignalanlage	15 Jahre
Personenunter-/überführung	35 Jahre
P&R-Parkhaus	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 Sicherungstechnik	10 Jahre
WC-Gebäude	15 Jahre
Zugangs- und Verknüpfungsanlage (inklusive P&R, K&R, ZOB, Ausstattung, Zuwegung)	15 Jahre
Zuwegung zu B&R-Parkhaus/P&R-Parkhaus	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

Unterschiedliche Zweckbindungsfristen sind im Zuwendungsbescheid aufzuführen.