MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

49. Jahrgang | Ausgegeben zu Düsseldorf am 17. September 1996 | Nummer 61

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBl. NW.) aufgenommen werden.

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
923	11. 6. 1996	RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr	
9300		Verwaltungsvorschriften zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)	1426

I.

923
9300

Verwaltungsvorschrift zum Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz)

RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr v. 11. 6. 1996 – 635 – 50 – 61.22

Zu § 1

(Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen)

Das Gesetz gilt für den gesamten ÖPNV einschließlich des SPNV.

Die Definition des ÖPNV in Absatz 2 entspricht der umfassenden Begriffsbestimmung des ÖPNV in § 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Sie hat den Zweck, eine eindeutige Zuweisung der einzelnen Verkehrsleistungen zum Nah- oder zum Fernverkehr zu ermöglichen und so eine klare Zuordnung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung treffen zu können. ÖPNV wird hierbei in erster Linie nach der überwiegenden Zweckbestimmung des eingesetzten Verkehrsmittels definiert. Für die Abgrenzung im Einzelfall ist auf eine bestimmte, im Fahrplan dargestellte Verkehrsleistung abzustellen.

Die Zuordnung eines Verkehrsmittels zum Nah- oder zum Fernverkehr wird in der Regel schon aufgrund der Zweckbestimmung durch das Verkehrsunternehmen möglich sein. Für Zweifelsfälle sieht die Vorschrift vor, daß die Zugehörigkeit zum ÖPNV aufgrund der tatsächlichen Nutzung des Verkehrsmittels festgestellt wird. Dabei zählen Beförderungen mit einer gesamten Reiseweite bis 50 km oder einer gesamten Reisezeit bis zu einer Stunde zum Nahbereich.

Zu § 2

(Grundsätze)

§ 2 übernimmt wesentliche im Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) enthaltene Ziele der Raumordnung und Landesplanung. Darüber hinaus werden in den Absätzen 6 bis 10 zusätzliche Grundsätze aufgestellt, die als Leitideen einer sozialen, wirtschaftlichen, umweltverträglichen und am Wettbewerb orientierten Verkehrsgestaltung zu verstehen sind. Die Grundsätze des § 2 stellen den Aufgabenträgern und dem Land Leitlinien für die Durchführung des Gesetzes und Abwägungskriterien für die Planung des ÖPNV zur Verfügung, ohne daß hierdurch Standards vorgegeben werden.

Zu den §§ 3 bis 6

(Aufgabenträger und Zuständigkeiten)

1 Kreisangehörige Gemeinden können unter den Voraussetzungen der §§ 3 und 4 Aufgabenträger des ÖPNV sein oder im Ortsverkehr das vom Kreis/Zweckverband bewirkte ÖPNV-Angebot eigenverantwortlich erweitern. Hierbei gilt:

1.1 Die Aufgabe des SPNV obliegt ausschließlich den Kreisen und kreisfreien Städten, die zur gemeinsamen Wahrnehmung dieser Aufgabe einen Zweckverband bilden (§ 5). Kreisangehörige Gemeinden – auch solche im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 – sind nicht Aufgabenträger des SPNV.

1.2 Kreisangehörige Gemeinden, die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Satz 1 sind, zu Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 1 oder Abs. 2 werden oder das ÖPNV-Angebot im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 3 erweitern, planen, organisieren und gestalten den ÖPNV im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Sie stellen aber keine Nahverkehrspläne nach § 8 auf, sondern nehmen ihre Rechte insoweit im Beteiligungsverfahren nach § 9 wahr.

1.3 Eine wesentliche Beteiligung im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 liegt vor, wenn die Große oder Mittlere kreisangehörige Stadt mehr als 50 v.H. der Anteile der Verkehrsgesellschaft hält. Dies gilt auch für den Fall einer mittelbaren Beteiligung.

1.4 Große und Mittlere kreisangehörige Städte sind die in der Verordnung zur Bestimmung der Großen kreisangehörigen Städte und der Mittleren kreisangehörigen Städte nach § 4 Abs. 2 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen aufgezählten Gemeinden.

1.5 Der Ortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 1 umfaßt die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der gemeindlichen Grenzen verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

1.6 Der Nachbarortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 2 umfaßt die verkehrlichen Relationen des ÖPNV, die innerhalb der Grenzen der beteiligten Gemeinden verlaufen und nicht zum SPNV gehören.

1.7 Nachbarortsverkehr im Sinne des § 4 Abs. 2 kann auch von kreisangehörigen Gemeinden wahrgenommen werden, die unterschiedlichen Kreisen angehören. Absprachen über den Nachbarortsverkehr sind auch zwischen kreisangehörigen Gemeinden und kreisfreien Städten, benachbarten Kreisen und Großen und/oder Mittleren kreisangehörigen Städten, die Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. 1 sind, möglich.

1.8 Überörtliche Belange im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 sind Belange verkehrlicher Art.

1.9 Bei Aufgabenübertragung nach § 4 Abs. 1 oder Abs. 2 sollen der Kreis und die betroffenen kreisangehörigen Gemeinden die Modalitäten des Förderverfahrens nach § 13 abstimmen (vgl. Nr. 3 zu § 13). Zur Beibehaltung eines einheitlichen, für die Verkehrsunternehmen überschaubaren Förderverfahrens empfiehlt es sich, die Zuständigkeit zur Weiterleitung der Fördermittel dem Kreis zu belassen.

2 Kreise und kreisfreie Städte bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung einen Zweckverband (§ 5 Abs. 1). Zweckverbandsmitglieder können auch kreisangehörige Gemeinden sein. Die vorhandenen, in der Anlage zu dem Gesetz aufgeführten Kooperationsräume sind bei der Bildung der Zweckverbände zu berücksichtigen, enthalten aber für den Zuschnitt der Zweckverbände keine zwingenden Vorgaben.

Abweichungen können sich insbesondere aus den Verkehrsbeziehungen des SPNV ergeben.

2.1 Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in mehr als einem Zweckverband sein.

2.2 Der Gemeinschaftstarif ist der den Kooperationsraum umfassende und für alle dort tätigen Verkehrsunternehmen einschließlich der öffentlichen Eisenbahnunternehmen geltende Tarif. Gemeinschaftstarif und Übergangstarif sollen die tarifliche Durchlässigkeit zwischen ÖPNV und SPNV innerhalb eines Kooperationsraumes und zu den jeweiligen Nachbarkooperationsräumen herstellen. Bei der Bildung des Übergangstarifes soll auf eine Annäherung der Tarifstrukturen der Nachbarkooperationsräume hingewirkt werden.

2.2.1 Der Zweckverband hat den Gemeinschaftstarif für den gesamten Bereich des Kooperationsraumes zu beschließen und auf die entsprechende Anwendung durch die Verkehrsunternehmen hinzuwirken; die Tarifhoheit der Verkehrsunternehmen wird hierdurch nicht berührt.

2.2.2 Der Zweckverband setzt die Anwendung des Gemeinschaftstarifes im Rahmen seiner Zuständigkeit durch Kooperations-, Verkehrs- und sonstige Verträge um, die mit den Verkehrsunternehmen abzuschließen sind. Die anderen Aufgabenträger schließen entsprechende Verträge in ihrem Zuständigkeitsbereich mit den Verkehrsunternehmen ab.

teilweise zurückgefordert werden, wenn

- der Zweckverband den Gemeinschaftstarif nicht beschließt oder einen beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt,
- der andere Aufgabenträger in seinem Zuständigkeitsbereich den vom Zweckverband beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht umsetzt.

Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 ist in der Regel zu kürzen oder teilweise zurückzufordern, wenn ernsthafte Bemühungen der Aufgabenträger zur Einführung des Gemeinschaftstarifes (z.B. anhand von Verkehrserhebungen, Gutachten, konkreten Beratungsergebnissen, nachhaltigen Verhandlungen mit Verkehrsunternehmen) nicht feststellbar sind. Zweckverbände, die zum 31. Dezember 1996 keinen Gemeinschaftstarif vorweisen, haben ihr Hinwirken auf Bildung des Gemeinschaftstarifes anhand einer Dokumentation der entsprechenden Vorbereitungshandlungen darzulegen. Die Pauschale ist in der Regel ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn der Gemeinschaftstarif nicht bis zum 31. Dezember 1998 bei den Verkehrsunternehmen eingeführt ist, es sei denn, die Aufgabenträger haben dies nicht zu vertreten.

2.3 Nummer 2.2 gilt für die Bildung und Umsetzung einheitlicher Beförderungsbedingungen entsprechend.

2.4 Der Zweckverband kann sich zur Vorbereitung und zur Umsetzung seiner Entscheidungen einer Managementeinheit bedienen. Hierbei kann es sich auch um eine Kapitalgesellschaft oder eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts handeln. Als Gesellschafter bieten sich der Zweckverband selbst, die anderen Aufgabenträger und/oder operativ tätige Verkehrsunternehmen an. Die gegenwärtig bestehenden Verkehrsgemeinschaften können die Managementfunktionen übernehmen.

3 Die nach § 6 erforderliche Zusammenarbeit der Zweckverbände kann z.B. folgende Formen haben:

3.1 Die Zweckverbände können eine kommunale Arbeitsgemeinschaft bilden, um die gemeinsamen Angelegenheiten zu beraten, ihre Entscheidungen vorzubereiten und ihre Maßnahmen zu koordinieren. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft ist nicht rechtsfähig. Ihre Beschlüsse sind weder im Außenverhältnis noch gegenüber den einzelnen Arbeitsgemeinschaftsmitgliedern verbindlich.

3.2 Zweckverbände können Aufgaben im Sinne des § 6 durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung auf einen federführenden Zweckverband delegieren. Die Delegation kann die Übernahme der zu erfüllenden Aufgabe in die Zuständigkeit des federführenden Zweckverbandes zum Ziele haben oder sich auf eine Durchführung der Aufgabe durch den federführenden Zweckverband nach Maßgabe der Beschlüsse des delegierenden Zweckverbandes beschränken. Die öffentlich-rechtliche Vereinbarung ist schriftlich abzuschließen. Sie bedarf der aufsichtsbehördlichen Genehmigung und ist öffentlich bekanntzumachen.

3.3 Zweckverbände können zum Zwecke der Zusammenarbeit nach § 6 einen gemeinsamen Zweckverband gründen oder ihrerseits Mitglieder eines bereits nach § 5 gegründeten Zweckverbandes werden, dem die Aufgaben nach § 6 übertragen werden.

3.4 Zweckverbände können zum Zwecke der Zusammenarbeit nach § 6 gemeinsame Managementeinheiten gründen.

3.5 Zur Unterstützung der Zweckverbände bei der Organisation des SPNV, der Abstimmung einheitlicher Tarife, der Fahrzeugentwicklung, der Entwicklung der Infrastruktur und bei der Koordinierung der die Zweckverbands- sowie Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Verkehre und des Aufbaus eines integralen Taktfahrplans, kann eine beratende Institution eingerichtet werden.

(ÖPNV-Bedarfsplan, ÖPNV-Ausbauplan)

1 Die Ausbauplanung für den ÖPNV erfolgt in mehreren Stufen.

Auf der Ebene des Landes wird der langfristige Bedarf an Infrastrukturvorhaben (Ausbau/Neubau) auf der Grundlage der Bedarfsmeldungen der Aufgabenträger im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 1 festgestellt (ÖPNV-Bedarfsplan); hierzu gehören auch die zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung gegründeten Zweckverbände.

Aus dem ÖPNV-Bedarfsplan wird unter Berücksichtigung des verfügbaren Finanzrahmens und der landesverkehrspolitischen Zielsetzungen ein Vorhabenkatalog (ÖPNV-Ausbauplan) entwickelt, der die kurz- und mittelfristig zu verwirklichenden und damit vordringlich zu fördernden Vorhaben beinhaltet. Der ÖPNV-Ausbauplan umfaßt einen Zeitraum von fünf Jahren und gibt einen Ausblick auf die folgenden Jahre.

Unter Berücksichtigung der Haushaltsentscheidungen entwickelt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium in einer dritten Stufe die jährlich fortzuschreibenden mittelfristigen Förderprogramme für einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese umfassen neben den Infrastrukturvorhaben des Ausbauplans sonstige nicht ausbauplanrelevante Infrastrukturvorhaben (u.a. zentrale Omnibusbahnhöfe, Park-and-Ride-/Bike-and-Ride-Anlagen, Betriebshöfe und Werkstätten) und auch die Beschaffung von Fahrzeugen des ÖPNV.

2 Die Vorhaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Ausbauplans sind bei der Erstellung der Nahverkehrspläne auf der kommunalen Ebene zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 1). Umgekehrt werden die Nahverkehrspläne im Sinne eines Gegenstromprinzips eine wesentliche Grundlage für die Feststellung des Investitionsbedarfs und die Erstellung des ÖPNV-Bedarfs- und ÖPNV-Ausbauplans sein. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird die Aufgabenträger vor der Bedarfsplanaufstellung auffordern, ihre Vorstellungen mitzuteilen und durch geeignete Unterlagen zu begründen. Die Aufgabenträger sollen hierzu auch die Vorstellungen der in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen ermitteln.

3 Der ÖPNV-Bedarfsplan wird von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags erstellt. Die Aufgabenträger werden bei der Planaufstellung angehört. Außerdem ist das Benehmen mit der Landesplanungsbehörde herzustellen. Neben diesen verfahrensmäßigen Anforderungen enthält § 7 inhaltliche Vorgaben für die Bedarfsfeststellung. Die Verkehrsentwicklung sowie die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sind zu berücksichtigen, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind zu beachten.

4 Sofern dies erforderlich ist, wird der ÖPNV-Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren fortgeschrieben. Hierdurch sollen die Planungen für den weiteren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur den aktuellen Rahmenbedingungen angepaßt werden.

5 Der ÖPNV-Ausbauplan wird ebenso wie der ÖPNV-Bedarfsplan von dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium erstellt. Grundlage ist die im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags erfolgte Bedarfsfeststellung. An der Aufstellung des Ausbauplans wird der Verkehrsausschuß des Landtags im Wege des Benehmens beteiligt.

6 Geplante Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem SPNV dienen, werden nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und in die vom Bundesministerium für Verkehr zu erstellenden Ausbaupläne aufgenommen. Diese Planungen, die nach Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), dem Land und den Zweckverbänden als Aufgabenträger des SPNV zustande gekommen sind und aus den Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert werden, werden auf Landesebene in den ÖPNV-Bedarfsplan bzw. in den ÖPNV-Ausbauplan nachrichtlich übernommen; die alleinige

Finanzierungsverantwortung des Bundes bleibt hiervon unberührt (vgl. dazu auch Nr. 2.2.1 zu § 12 Abs. 1 und 2).

Zu den §§ 8 und 9
(Nahverkehrsplanung)

1 Der Nahverkehrsplan soll
- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des ÖPNV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verpflechtungen genügt, und
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen gemäß § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthalten.

1.1 Der Nahverkehrsplan hat auf der Grundlage von Bestands-, Prognose- und Planungsdaten verkehrliche Ziele und Angaben zu der angestrebten ÖPNV-Qualität (Bedienungsqualität, Beförderungsqualität) vorzugeben und entsprechende planerische Maßnahmen auszuweisen.

Maßstab der Bedienungsqualität sind die Verkehrserschließung (Erschließungsqualität) mit den Kriterien räumliches Beförderungsangebot, Anbindung, Erreichbarkeit sowie das Verkehrsangebot (Angebotsqualität) mit den Kriterien zeitliches Beförderungsangebot (Bedienungshäufigkeit), Platzangebot, zeitliche Angebotskoordinierung (Anschlußsicherung) und marktgerechte Angebotsdifferenzierung. Kriterien für die Beförderungsqualität sind u.a. Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, Beförderungskomfort (Ausrüstungsstandards der Fahrzeuge), Fahrgastinformation, Tarif- und Vertriebssystem, Sicherheit und Sauberkeit der Verkehrsmittel und -anlagen. Die angestrebte Bedienungs- und Beförderungsqualität sind als Bedienungsstandard festzulegen. Dabei sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sowie die Belange von Frauen und Kindern besonders zu berücksichtigen. Im Rahmen einer marktgerechten Angebotsdifferenzierung ist festzulegen, welche Verkehrssysteme und Verkehrsmittel jeweils zum Einsatz kommen, und auszuweisen, ob sie eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich eingesetzt werden können.

1.2 Der Nahverkehrsplan hat des weiteren Aussagen zur Finanzierung und Investitionsplanung des ÖPNV zu enthalten. Er soll ferner Aussagen zur Verwendung der Pauschale nach § 14 Abs. 2 treffen.

Die Investitionsplanung des ÖPNV hat insbesondere den Finanzbedarf für Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur anzugeben. Dazu zählen beispielsweise Schieneninfrastrukturen, ortsfeste Anlagen (z.B. Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV), Verknüpfungspunkte des ÖPNV und des Individualverkehrs (z.B. Park-and-Ride-/Bike-and-Ride-Anlagen) sowie bauliche und technische Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung und Anschlußsicherung. Geplante Beschaffungsmaßnahmen und Vorhaltekosten im Fahrzeugbereich sind gesondert darzustellen.

1.3 Investitionsaufwendungen, Gesamtaufwand, Erträge und etwaige Aufwandsdeckungsfehlbeträge sind in den kommunalen Grenzen des Aufgabenträgers auszuweisen. Zweckverbände können als Aufgabenträger eine weitere Untergliederung der Angaben nach Kreisen und kreisfreien Städten vornehmen. Kreise können als Aufgabenträger des ÖPNV eine weitere Untergliederung der Angaben nach kreisangehörigen Städten und Gemeinden vorsehen. Noch nicht realisierte Verkehrsangebote sind maßnahmenbezogen darzustellen.

1.4 Die Nahverkehrspläne der Kreise und kreisfreien Städte haben die Nahverkehrsplanung des jeweiligen Zweckverbandes zu beachten. Der Nahverkehrsplan des Zweckverbandes gibt jeweils die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV und die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und einheitlicher Beförderungsbedingungen vor.

2 Der Nahverkehrsplan bestimmt die Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV durch die betroffenen Aufgabenträger, hat aber keine Außenwirkung. Er berührt den unternehmerischen und betrieblichen Bereich der operativ tätigen Verkehrsunternehmen nicht. Die Reichweite der Bindungswirkung des Nahverkehrsplans gegenüber der Genehmigungsbehörde wird durch das PBefG bestimmt.

3 Der planungspflichtige Aufgabenträger kann sich bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes der Hilfestellung Dritter bedienen, sofern sich keine Interessenkollisionen ergeben. Die alleinige Entscheidungskompetenz des Aufgabenträgers über den Nahverkehrsplan bleibt hiervon unberührt.

4 Der planungspflichtige Aufgabenträger hat den vorhandenen Unternehmen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) zum Schutze ihrer konzessionsrechtlichen Interessen eine angemessene Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans einzuräumen; die Fachkompetenz dieser Verkehrsunternehmen sowie der betroffenen öffentlichen Eisenbahnen ist zu nutzen. Er soll mit dem Verkehrsunternehmen klären, ob eine geplante verkehrliche Leistung eigen- oder gemeinwirtschaftlich erbracht werden kann; das Ergebnis soll bei der Finanzplanung berücksichtigt werden.

5 Die Mitwirkung anderer sachverständiger und sachinteressierter Personen und Institutionen liegt im Ermessen des planungspflichtigen Aufgabenträgers.

6 Nach § 9 Abs. 1 stellt der planungspflichtige Aufgabenträger die Nahverkehrspläne unter Mitwirkung der betroffenen Gebietskörperschaften auf.

Entsprechend der unmittelbaren Reichweite der planerischen Aussagen sind dies bei der Nahverkehrsplanung des Kreises die kreisangehörigen Gemeinden, bei der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes die entsprechenden Zweckverbandsmitglieder. Kreisangehörige Gemeinden können von der Nahverkehrsplanung des Zweckverbandes betroffen im Sinne des § 9 Abs. 1 sein, soweit der Kreis seine Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen hat.

6.1 Der planungspflichtige Aufgabenträger stellt den entsprechenden Teil des Nahverkehrsplans im Benehmen mit den betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften auf.

6.2 Der planungspflichtige Aufgabenträger stellt den entsprechenden Teil des Nahverkehrsplans im Einvernehmen mit der betroffenen kreisangehörigen Gemeinde auf, die die Orts- und Nachbarortsverkehre nach den Grundsätzen der §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 und 2 eigenverantwortlich erweitern oder selbst Aufgabenträger sind.

7 Der planungspflichtige Aufgabenträger hat die Bezirksplanungsbehörde über die Einleitung des Planaufstellungsverfahrens unverzüglich zu unterrichten.

Die Bestimmungen des Landesplanungsgesetzes bleiben unberührt.

8 Geeignete Formen zur Bekanntmachung des Nahverkehrsplans ergeben sich aus § 4 der Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht.

9 Der planungspflichtige Aufgabenträger soll den Nahverkehrsplan bis zum 31. Dezember 1997 erstellen; er hat den Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

in den vorgenannten Vorschriften beschriebenen Pflichten nicht nach, so kann die Bewilligungsbehörde die Pauschale nach § 14 kürzen oder teilweise zurückfordern.

11 Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wird den Aufgabenträgern eine detaillierte Arbeitshilfe ohne bindenden Charakter zur Verfügung stellen.

Zu § 11
(Zuwendungen für den SPNV)

1 Zuwendungszweck, Gegenstand der Förderung

Zur allgemeinen Förderung des SPNV gewährt das Land nach § 11, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO – VV/VVG – Zuwendungen aus den in §§ 5 und 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes festgeschriebenen Beträgen an die nach §§ 3 und 5 zuständigen Aufgabenträger des SPNV.

Für den Zeitraum vom 1. Januar 1996 bis 31. Dezember 1997 erfolgt die Verteilung der Zuwendungen (1996: 1,1509 Mrd. DM, 1997: 1,1651 Mrd. DM) nach den von den Eisenbahnen des Bundes zu erbringenden Betriebsleistungen entsprechend dem Fahrplanangebot 1993/94. Darüber hinaus werden für die Jahre 1996 und 1997 die zur Sicherstellung für die nach dem Fahrplan 1993/94 auf den Strecken Düren–Jülich und Düren–Heimbach zu erbringenden Betriebsleistungen gefördert; die erforderlichen Zuwendungen werden vorbehaltlich der Beschlußfassung des Landtags zur Änderung des § 11 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Regionalgesetzes des Bundes gewährt.

Die den Aufgabenträgern des SPNV gewährten Zuwendungen sind an die Eisenbahnen des Bundes und an die Dürener Kreisbahn GmbH weiterzugeben, um deren jeweiliges Fahrplanangebot 1993/94 zu sichern. Soweit Dritte SPNV-Leistungen dieser Eisenbahnen übernehmen, nehmen diese in gleicher Weise an der Förderung auf der Grundlage des jeweiligen Fahrplans 1993/94 teil.

2 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des SPNV (§§ 3 und 5 Regionalisierungsgesetz NW).

Diese leiten die Mittel an die öffentlichen Eisenbahnen weiter.

3 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

3.1 Zuwendungsart: Projektförderung

3.2 Finanzierungsart: Festbetragsfinanzierung

3.3 Bemessungsgrundlage

Die Höhe der Zuwendung wird wie folgt ermittelt:

3.3.1 Die Aufgabenträger des SPNV erhalten Zuwendungen für die in ihrem Gebiet zu erbringenden Betriebsleistungen durch die DB AG. Der Zuschuß für die Betriebsleistungen wird nach Zug-Kilometerleistungen errechnet; die Grundlagen bildet das als Anlage 1 beigefügte Fahrplanangebot*). Anlage 1 zu § 11

Die Betriebsleistungen nach dem Fahrplanangebot 1994/95*) belaufen sich insgesamt auf 74281927 Zug-Kilometer.

Hiernach wird vorbehaltlich der Beschlußfassung des Landtags zur Änderung des § 11 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW im Jahre 1996 ein einheitlicher Zuschußbetrag in Höhe von DM 15,493674 für den Zug-Kilometer*), im Jahre 1997 ein Zuschußbetrag in Höhe von DM 15,684838 für den Zug-Kilometer*) gewährt.

3.3.2 Der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund erhält darüber hinaus Zuwendungen für die nach dem Fahrplan 1993/94 auf den Strecken Düren–Jülich und Düren–Heimbach zu erbringenden Betriebsleistungen durch die Dürener Kreisbahn GmbH von insgesamt 521629 Zug-Kilometern.

3.3.3 Ab dem Jahre 1998 erfolgt die Förderung des SPNV nach § 11 ausschließlich aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Revisionsregeln.

*) Die Grundlage für die Ermittlung des Zuschußbedarfs bildet das Leistungsangebot der DB nach dem Fahrplan 1993/94. Da die DB AG bislang die im Land zu erbringenden Betriebsleistungen einschließlich der durch Schienenersatzverkehre ersetzten Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 nicht konkret nachweisen konnte, wird zunächst der Zuschußbetrag vorläufig auf der Grundlage der nach dem Fahrplanangebot 1994/95 erstellten Übersicht gewährt und nach Vorliegen der Leistungsdaten endgültig festgelegt.

4 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Alle Änderungen (Umbestellung, Verlagerung, Abbestellung) im SPNV-Angebot der DB AG sind der Bewilligungsbehörde zu melden. Diese Änderungen haben keine Einfluß auf die Förderung, wenn

- die DB AG und die Aufgabenträger des SPNV eine Einigung erzielt haben,
- das bisherige Verkehrsangebot zumindest bestehen bleibt,
- dies mit den Zielen der Nahverkehrsplanung vereinbart ist.

In den Fällen der Verlagerung des Zugangebotes von dem Gebiet eines Aufgabenträgers des SPNV auf das eines anderen geht die Förderung für die abgegebenen Betriebsleistungen auf den Aufgabenträger des SPNV über, in dessen Gebiet diese Betriebsleistungen erbracht werden sollen. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für Änderungen, die im Leistungsangebot der übrigen öffentlichen Eisenbahnen erfolgen.

5 Verfahren

5.1 Der Antrag auf Zuwendung ist für das Jahr 1996 bis zum 29. Dezember 1995 und für das Jahr 1997 bis zum 30. September 1996 bei der Bewilligungsbehörde zu stellen. Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 2 zu beantragen. Anlage 2 zu § 11

5.2 Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der Aufgabenträger des SPNV seinen Sitz hat.

5.3 Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 3 zugrunde zu legen. Anlage 3 zu § 11

5.4 Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 4 zu führen. Anlage 4 zu § 11

5.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Zu § 12 Abs. 1 und 2
(Investitionsförderung)

1 Für die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur nach § 12 Abs. 1 und 2 gelten die Fördervoraussetzungen des § 3 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie die hierzu erlassenen Richtlinien, insbesondere die Verwaltungsvorschriften zur Durchführung des GVFG (RdErl. d. MWMV v. 1. 12. 1982, SMBl. NW. 910), soweit nicht in den nachstehenden Vorschriften etwas anderes bestimmt ist.

Zuwendungsempfänger können Gemeinden, Kreise, Zweckverbände sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen sein, soweit in den nachfolgenden Vorschriften nichts anderes bestimmt ist.

Die Fördersätze werden gesondert festgelegt.

2 Für die Förderung von Investitionen in die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und der

öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach § 12 Abs. 1 und 2 gelten die VV zur Durchführung des GVFG mit folgenden Maßgaben:

2.1 Förderung gemäß § 12 Abs. 1

Die Eisenbahnen des Bundes nehmen gemäß § 11 GVFG an der Förderung nur nach Maßgabe des GVFG-Bundesprogramms teil; Bundesbusgesellschaften sowie die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen können nach Maßgabe des GVFG-Landesprogramms gefördert werden.

2.2 Förderung gemäß § 12 Abs. 2

Investitionen in die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen können unter folgenden Voraussetzungen gefördert werden:

2.2.1 Eine Förderung von Investitionsmaßnahmen erfolgt nur auf der Grundlage der ÖPNV-Bedarfs- und Ausbaupläne und der jährlichen Förderprogramme (§ 7). Maßnahmen der Eisenbahnen des Bundes werden nur dann in den ÖPNV-Ausbauplan aufgenommen, wenn diese Vorhaben in Abstimmung mit dem Land nicht nach den Bestimmungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert werden sollen oder der Bund zwischen der DB AG und dem Land abgestimmte Maßnahmen nicht in seinen Plan zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen hat (§ 8 Abs. 2 und §§ 3, 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes). Nummer 6 zu § 7 bleibt unberührt.

2.2.2 Gefördert werden Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

2.2.3 Die förderfähigen Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur umfassen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f), Nr. 2 bis 4 GVFG sowie den Bau und Ausbau von Anlagen nach § 2 Abs. 3 Satz 2 und 3 des AEG mit Ausnahme von Gebäuden, die der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur und von Anlagen, die ausschließlich dem Güterverkehr dienen.

In Zweifelsfällen entscheidet die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium.

2.2.4 Eine Förderung der Investitionen nach Nummer 2.2.3 in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes ist ausgeschlossen, soweit eine Förderung nach den §§ 8 bis 11 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes erfolgt.

2.2.5 Der Antragsteller hat der Bewilligungsbehörde das geplante Betriebsprogramm, einen Finanzierungsplan sowie eine auf die beantragte Maßnahme bezogene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beizufügen.

2.2.6 Der Antragsteller hat den Nachweis zu erbringen, daß der von der Investitionsmaßnahme berührte Aufgabenträger bereit ist, über einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren Verkehrsleistungen auf der zu fördernden Strecke in Anspruch zu nehmen.

2.3 Verfahrensbestimmungen für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur

2.3.1 Die Förderung erfolgt durch Zuwendungsbescheid.

2.3.2 Unberührt von der gesonderten Festlegung der Fördersätze nach Nummer 1 bleibt die vertragliche Förderung von S-Bahnprojekten, die im GVFG-Bundesprogramm enthalten sind, sowie die Förderung von Projekten, die im Rahmen der Vereinbarung über die Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn vom 29. Juni 1994 (bekanntgemacht im GV. NW. S. 970) erfolgen.

Soweit Maßnahmen bereits bewilligt oder in das ÖPNV-Landesprogramm bei Inkrafttreten dieser Verwaltungsvorschriften aufgenommen worden sind, werden diese nach den dort festgelegten Vorgaben fortgeführt.

2.3.3 Der Antragsteller erhält aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes einen Plankostenzuschuß in Höhe von 7 v.H. der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

2.3.4 Wird die Investitionsmaßnahme aufgrund einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund gemäß § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert, hat der Antragsteller Leistungen, die ihm das Land nach Nummer 2.3.3 bereits gewährt hat, zinslos zu erstatten, soweit die Voraussetzungen des § 49a Abs. 3 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NW) erfüllt sind.

Zu § 12 Abs. 3

(Förderung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahnen)

1 Zuwendungszweck

Das Land gewährt nach § 12 Abs. 3, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO – VV/VVG – Zuwendungen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Besserung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen des Bundes und der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

2 Gegenstand der Förderung, Zuwendungsvoraussetzungen

2.1 Gefördert wird der Kauf neuer oder neuwertiger Fahrzeuge, die für den Einsatz im SPNV auf den Eisenbahnstrecken in Nordrhein-Westfalen bestimmt sind. Eine Förderung von Schienenfahrzeugen, die im länderübergreifenden SPNV eingesetzt werden sollen, ist nur zulässig, wenn sich die betroffenen Bundesländer über den Einsatz und den Umfang der Förderung geeinigt haben.

Voraussetzung für eine Förderung ist, daß der Einsatz verkehrlich und betriebswirtschaftlich notwendig, mit den Zielen der Nahverkehrsplanung vereinbar sowie mit den betroffenen Aufgabenträgern abgestimmt ist.

2.2 Die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen, wenn bereits Fördermittel nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe a) oder b) für die betreffende Strecke/Verkehrsleistung in Anspruch genommen worden sind oder beantragt werden sollen.

Die Förderung ist ebenfalls ausgeschlossen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen einen von dem Aufgabenträger beschlossenen Gemeinschaftstarif nicht anwendet, obwohl der Aufgabenträger sich zum Ausgleich etwaiger daraus folgender Mindereinnahmen verpflichtet hat.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Eisenbahnen des Bundes sowie die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die Betriebsleistungen im SPNV im Land Nordrhein-Westfalen erbringen.

4 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

4.1 Zuwendungsart

Projektförderung

4.2 Finanzierungsart

Anteilsfinanzierung in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben mit Höchstbetrag.

5 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Zweckbindungsdauer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt grundsätzlich 20 Jahre oder 2,5 Mio Kilometer Laufleistung; die Zweckbindungsdauer beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres.

Der im Antrag genannte und im Zuwendungsbescheid festgesetzte Einsatz der Fahrzeuge ist verbindlich.

Anlage 1 zu § 12 Abs. 3

6.1 Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 1 zu beantragen. Antragsfrist ist der 30. September für Maßnahmen, die im Folgejahr begonnen werden sollen.

6.2 Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk der überwiegende Teil der Betriebsleistungen mit dem zu fördernden Fahrzeug erbracht werden soll. Bei den Eisenbahnen des Bundes ist der Sitz der Regionalbereichsleitung maßgebend.

Die Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern im Falle der Förderung von Fahrzeugen, die im länderübergreifenden SPNV eingesetzt werden sollen, obliegt dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium.

Anlage 2 zu § 12 Abs. 3

6.3 Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 2 zugrunde zu legen.

6.4 Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 3 zu führen.

Anlage 3 zu § 12 Abs. 3

6.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Zu § 13

(Vorhaltekosten für Fahrzeuge)

1 Zuwendungszweck

Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 13 und den Zweckverbänden nach § 17, nach Maßgabe dieser Richtlinien und der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO – VV/VVG – Zuwendungen auf der Grundlage der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungen sind insbesondere zur Beschaffung dieser Fahrzeuge durch öffentliche und private Verkehrsunternehmen oder zur Abgeltung ihrer Vorhaltekosten bestimmt, können aber auch für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden.

Die Höhe der jährlich zur Verfügung gestellten Fördermittel sowie deren Anpassung nach § 13 Abs. 3 Satz 2 werden durch den jeweiligen Haushaltsplan des Landes geregelt.

Die Zuwendungsempfänger erhalten die Mittel als pauschalierte Förderung aufgrund des in Nummer 5 geregelten Verteilungsschlüssels.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Beschaffung von Fahrzeugen im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG durch öffentliche oder private Verkehrsunternehmen mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.

Die Zuwendungsempfänger leiten die Mittel an die Verkehrsunternehmen weiter.

Als Beschaffung gilt

- der Kauf neuer Fahrzeuge oder
- der Kauf neuwertiger Fahrzeuge, die nicht älter als sechs Monate sind und eine Laufleistung von maximal 20000 km aufweisen.

2.1.1 Gefördert werden kann die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkomnibussen, Standard-Minibussen, Standard-Großraumbussen und Standard-Doppeldeckern gemäß den Anforderungskriterien nach Anlage 1 sowie von Linien-Kleinbussen, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.

Anlage 1 zu § 13

Gefördert werden können diese Busse

Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen oder zur Einrichtung neuer Linien nach § 42 PBefG, die in einem bestehenden Liniennetz des Verkehrsunternehmens eine jährliche Betriebsleistung je Fahrzeug von mindestens 40000 Wagen-Kilometer oder 2500 Wagen-Stunden dauerhaft erwarten lassen. Entsprechendes gilt, wenn der Mehrbedarf durch Vergabe an ein Auftragsunternehmen abgedeckt wird, für das Auftragsunternehmen.

Eine Förderung von Großraumfahrzeugen (Gelenkbusse, Großraumbusse, Doppeldecker) als Ersatz gemäß Nummer 2.1.1.2 für Standard-Linienbusse ist ebenfalls möglich, wenn hierfür ein entsprechender Bedarf nachgewiesen wird.

2.1.1.2 als Ersatzbeschaffung für solche Linien-Omnibusse, die am 30. Juni des entsprechenden Förderjahres länger als zehn Jahre, davon länger als vier Jahre auf das antragstellende Unternehmen, fast ununterbrochen im Linienverkehr zugelassen sind oder eine Laufleistung von mehr als 600000 km, davon mehr als 240000 km beim Antragsteller erbracht, aufweisen.

Die Förderung kann ein Auftragsunternehmen ebenfalls beantragen, wenn es einen zusätzlichen Fahrauftrag erhalten hat und dafür der Auftraggeber ein die Ersatzbeschaffungskriterien erfüllendes Altfahrzeug ohne entsprechenden Ersatz aussondert.

Für jedes zu ersetzende Fahrzeug ist nachzuweisen, daß jährlich mindestens zwei Drittel der beim Antragsteller erbrachten Betriebsleistungen im Linienverkehr (§§ 42 oder 43 PBefG) erbracht worden sind.

Darüber hinaus ist nachzuweisen, daß das Fahrzeug beim Antragsteller jährlich überwiegend allein im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt worden ist.

Ein bereits geförderter Omnibus kann nicht ein zweites Mal gefördert werden. Das zu ersetzende Fahrzeug darf im Land Nordrhein-Westfalen nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt werden; ein vorübergehender, auf eine Dauer von höchstens zwei Jahren beschränkter, Einsatz im Spitzenverkehr ist möglich.

2.1.1.3 Die Bewilligung für ein Fahrzeug hat mit der Auflage zu erfolgen, daß dessen künftige Betriebsleistung jährlich zu mindestens zwei Drittel im Linienverkehr nach §§ 42 oder 43 PBefG erbracht wird. Darüber hinaus muß das Fahrzeug überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden.

2.1.2 Gefördert werden kann darüber hinaus die Erst- und Ersatzbeschaffung leitungsgebundener Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr im Sinne von § 1 Abs. 3, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.

Die verkehrliche Notwendigkeit ist durch entsprechende Betriebskonzepte und Darlegung des vorhandenen Wagenparks mit Angabe des Bestandalters nachzuweisen. Die typenspezifischen Fahrzeugkriterien sind durch Lastenhefte zu belegen.

Straßen- und Stadtbahnwagen können gefördert werden

- als Erstbeschaffung zur Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen, zur Einrichtung neuer Linien oder für Linienerweiterungen, sofern die entsprechenden Nahverkehrspläne dies ausweisen;
- als Ersatzbeschaffung für solche Straßen- und Stadtbahnwagen, die im Jahr der Lieferung der Neufahrzeuge ein Betriebsalter von 24 Jahren erreichen oder ein Betriebsalter von 20 Jahren und eine Laufleistung von 1450000 km aufweisen werden.

Für O-Busse und O-Gelenkbusse gelten die Anforderungskriterien nach Anlage 1 entsprechend.

2.1.3 Der nach den Nummern 2.1.1 und 2.1.2 förderungsfähige Bedarf ist im Rahmen der zur Verfügung gestellten Mittel vollständig zu befriedigen.

Im Rahmen der Förderung sind vom Zuwendungsempfänger

- bei Omnibussen mindestens 40 v.H.,
- bei Fahrzeugen nach Nummer 2.1.2 mindestens 50 v.H.,

höchstens jedoch 80 v.H. der zuwendungsfähigen Ausgaben abzudecken. Reicht die jährliche Zuwendung hierfür nicht aus, sind die Mindestquoten entsprechend zu kürzen.

Die Art der Finanzierung (Anteil oder Festbetrag) steht dem Zuwendungsempfänger, der auch die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben festlegt, bei der Weitergabe der Mittel frei.

Eine Förderung von Fahrzeugen, die nicht in Niederflurtechnik gebaut sind, soll nur in Ausnahmefällen erfolgen. Die Ausnahme gilt insbesondere für Stadtbahnwagen.

2.1.4 Die Zweckbindungsdauer für die mit Landesmitteln beschafften Fahrzeuge beträgt

– für Schienenfahrzeuge	20 Jahre oder 1450000 km,
– Obusse	15 Jahre oder 700000 km,
– Kraftomnibusse	10 Jahre oder 600000 km.

Sie beginnt mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres, soweit die zeitliche Bindung maßgebend ist.

2.2 Abgeltung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV. Die Zuwendungsempfänger leiten die Zuwendungen an die öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen weiter.

Die Weiterleitung dieser Mittel kann nur für solche Fahrzeuge erfolgen, die nach dem 1. Januar 1996 entsprechend Nummer 2.1 beschafft und für die keine Fördermittel nach Nummer 2.1 gewährt wurden.

Die jährliche Förderung je Fahrzeug darf die auf Jahresbeträge umgerechnete Förderung, die der Zuwendungsempfänger nach Nummer 2.1 im Falle der Beschaffungsförderung gewährt hätte, nicht übersteigen.

Die Förderung hat fahrzeugbezogen zu erfolgen und ist für diese Fahrzeuge auf eine Dauer festzulegen, die den in Nummer 2.1.4 genannten Zweckbindungsfristen entspricht. Dies ist durch entsprechende Vereinbarungen zwischen dem Zuwendungsempfänger und dem Verkehrsunternehmen abzusichern.

Es dürfen nur solche Fahrzeuge gefördert werden, die die Fördervoraussetzungen der Nummer 2.1 erfüllen. Dies gilt sowohl für Erst- als auch für Ersatzbeschaffungen.

Die Mittel sind sowohl den Verkehrsunternehmen, die eigenen Linienverkehr nach § 42 PBefG oder mit den in Nummer 2.1.2 genannten Fahrzeugen im Gebiet des Zuwendungsempfängers betreiben, als auch den Auftragsunternehmen nach denselben Bedingungen zu gewähren.

Der förderungsfähige Bedarf ist im Rahmen der bereitgestellten Zuwendung vollständig zu befriedigen.

Eine Förderung von Fahrzeugen, die nicht in Niederflurtechnik gebaut sind, soll nur in Ausnahmefällen erfolgen. Diese Ausnahme gilt insbesondere für Stadtbahnwagen.

Omnibusse mit Ausnahme von Kleinbussen müssen den Anforderungskriterien nach Anlage 1 entsprechen.

Bei der Bilanzierung sind die Fördermittel von den Verkehrsunternehmen auch im Falle dieser Förderung grundsätzlich so zu behandeln, daß sie die Aufwendungen mindern und nicht zu Ertragssteigerungen führen.

2.3 Sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV, soweit beim Zuwendungsempfänger nach vollständiger Befriedigung des Bedarfs für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1, 2.2 oder 2.4 noch Mittel verfügbar sind (Auffangtatbestand).

Die Zuwendungsempfänger können die Mittel selbst verwenden oder an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterleiten.

Die Bewilligungsbehörde stimmt die förderungsfähigen Maßnahmen mit dem Zuwendungsempfänger ab.

2.4 Über alternative Finanzierungsmodelle im Rahmen der Förderung von Fahrzeugen nach den Nummern 2.1 und 2.2 entscheidet auf Antrag des Zuwendungsempfängers das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Innen- und dem Finanzministerium nach Maßgabe der §§ 7 und 55 LHO im Einzelfall.

2.5 Die Entscheidung, ob bei der Weitergabe der Mittel nach Nummer 2.1 oder nach Nummer 2.2 verfahren wird, trifft der Zuwendungsempfänger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.

Die Unternehmen sollen ihren Bedarf frühzeitig mit dem Zuwendungsempfänger abstimmen. Dies erleichtert die Finanzplanung des Zuwendungsempfängers.

3 Zuwendungsempfänger/örtliche Zuständigkeit

3.1 Zuwendungsempfänger sind

3.1.1 die Aufgabenträger, soweit nicht der Ausschluß der Förderung nach § 17 Abs. 1 gilt. Dies sind

a) Kreise, kreisfreie Städte sowie die Mittleren und Großen kreisangehörigen Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind,
b) kreisangehörige Gemeinden, soweit eine Übertragung von Aufgaben nach § 4 erfolgt ist; auf die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 3 bis 6 wird hingewiesen,
c) Zweckverbände, soweit ihnen Aufgaben nach § 5 Abs. 3 Satz 3 übertragen wurden.

In den Fällen der Aufgabenübertragung nach § 4 oder § 5 Abs. 3 Satz 3 verringert sich der Anspruch auf Förderung der in Buchstabe a) genannten Aufgabenträger entsprechend.

3.1.2 die Zweckverbände, soweit ein Anspruch auf Förderung nach § 17 Abs. 2 besteht.

3.2 Örtlich zuständig für die Weitergabe der Fördermittel ist der Zuwendungsempfänger, in dessen Gebiet die Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im ÖPNV erbringen. Sind mehrere Zuwendungsempfänger für eine Fördermaßnahme zuständig, so ist die Förderung zwischen ihnen abzustimmen. Dabei haben sich die Zuwendungsempfänger entsprechend der in ihrem Gebiet erbrachten Verkehrsleistungen zu beteiligen.

4 Art und Umfang der Zuwendung

4.1 Zuwendungsart:

Projektförderung

4.2 Finanzierungsart:

Festbetragsfinanzierung

5 Höhe der Zuwendungen, Bemessungsgrundlage

5.1 Verteilung der Zuwendungen

Die jährliche Gesamtzuwendung (Nr. 1) ist unter Berücksichtigung der betriebszweigbezogenen Kostenstruktur im ÖPNV nach folgendem Schlüssel auf die Zuwendungsempfänger zu verteilen:

35,5 v.H. der Gesamtzuwendung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit leitungsgebundenen Fahrzeugen zur Personenbeförderung im Sinne von § 1 Abs. 3 im Linienverkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Verkehrsleistungen zu verteilen.

Dieser Gesamtzuwendungsanteil ist zur angemessenen Berücksichtigung unterschiedlicher Betriebsleistungen bei unterschiedlichen Verkehrsverhältnisssen je zur Hälfte durch die im Basisjahr (Nr. 5.2.1) landesweit fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.
- Rechnungswagen-Stunden

zu dividieren.

Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

5.1.2 Verkehr mit Kraftomnibussen

64,5 v.H. der Gesamtzuwendung sind an die Zuwendungsempfänger auf der Basis der mit Kraftomnibussen im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Linienverkehrsleistungen nach § 42 PBefG zu verteilen.

Jeweils die Hälfte dieses Gesamtzuwendungsanteils ist ebenfalls durch die Gesamtzahl der im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten

- Rechnungswagen-Kilometer bzw.
- Rechnungswagen-Stunden

im Linienverkehr nach § 42 PBefG zu dividieren.

Die so ermittelten Sätze sind mit den beim Zuwendungsempfänger im Basisjahr fahrplanmäßig erbrachten Rechnungswagen-Kilometern und Rechnungswagen-Stunden im Linienverkehr nach § 42 PBefG zu multiplizieren. Das Ergebnis bildet den jährlichen Zuwendungsbetrag je Zuwendungsempfänger für diesen Bereich.

5.1.3 Die Zweckverbände erhalten bei der Förderung nach § 17 Abs. 2 die Summe der fiktiv für jedes Mitglied entsprechenden Nummern 5.1.1 und 5.1.2 ermittelten Zuwendungsbeträge, der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr abzüglich 42 Mio DM, der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund abzüglich 6,2 Mio DM.

5.2 Ermittlung der Betriebsleistungen

5.2.1 Basisjahr

Für die Förderung in den Jahren 1997 bis 1999 sind die Betriebsleistungen des Jahres 1995, für die Förderung in den Jahren 2000 bis 2002 sind die Betriebsleistungen (Rechnungswagen-Kilometer/ Rechnungswagen-Stunden) des Jahres 1998 maßgebend.

Diese Regelung gilt für die Folgejahre entsprechend fort.

5.2.2 Kapazitätsbezogene Gewichtung

Für jedes im Linienverkehr mit Kraftomnibussen oder im Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen konzessionierte Unternehmen ist – getrennt nach den beiden Betriebszweigen – ein unternehmensbezogener mittlerer Äquivalenzfaktor zu bilden, der nicht von der aufgabenträgerbezogenen Nahverkehrsbedienung mit den jeweiligen Fahrzeugen abhängt.

Der Faktor je Betriebszweig ist wie folgt zu bilden: Die Äquivalenzziffern für die betreffenden Fahrzeuge sind mit den von diesen Fahrzeugen fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometerleistungen zu multiplizieren. Die Summe der durch diese Multiplikation gewonnenen Werte ist durch die Summe der Wagen-Kilometerleistung zu dividieden entsprechenden Fahrzeugen erbrachten Leistungen mit einzubeziehen.

Für die Gewichtung der unterschiedlichen Fahrzeuge gelten folgende Äquivalenzziffern:

5.2.2.1 Leitungsgebundene Fahrzeuge

Fahrzeugtyp		Äquivalenzziffern
Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen	ER-T	1,0
4-Achs-Beiwagen	B 4	0,5
Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	ER-1xGT	1,1
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	ZR-1xGT	1,3
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/Drehstromantrieb	M/N 6 C/D	1,4
Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	M/N 6 C/D-K	1,5
Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ER-2xGT	1,2
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	ZR-2xGT	1,4
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/Drehstromantrieb	M/N 8 C/D	1,5
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	M/N 8 C/D-K	1,6
Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Chopper-steuerung/Drehstromantrieb	M/N 10 C/D	1,7
Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstrom-antrieb in Niederflur-ausführung	M 2xGT D-NF	1,6
Stadtbahnwagen, Typ B, 6achsig	B 6-80/100	1,6
Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achsig, in Niederflurausführung	B 6-80-NF	1,6
Docklandwagen, 6achsig	P 86/89	1,5
Stadtbahnwagen, Typ B, 8achsig	B 8-80/100	1,8
Schwebebahn		1,7
Obus, 3achsig	OSL	0,6
Obus mit Niederflurtechnik	OSL N	0,7
Gelenk-Obus	OSG	0,9
Gelenk-Obus mit Niederflurtechnik	OSG N	1,0

5.2.2.2 Kraftomnibusse

Fahrzeugtyp		Äquivalenzziffern
Kleinbus 10–15 Plätze	KKB	0,3
Kleinbus über 15 Plätze	KB	0,5
Midibus	MB	0,8
Standardlinienbus (10–12 m)	SL	0,9
Europabus (Schnellbus)	EL S	0,9
Standardgelenkbus	SG	1,3
Standardgelenkbus (Schnellbus)	SG S	1,4
Doppeldecker einschließlich NF	DL	1,3
Großraumbus (>12 m) einschließlich NF		1,2
Doppeldecker-Großraumbus (>12 m) einschließlich NF		1,5
Duo-Gelenkbus SG	GI-Duo	1,6
Zuschläge		
– Niederflurtechnik		0,1
– Gasantrieb		0,2
– DE-Antrieb		0,2
– fremdkraftbetätigter Lift		0,1
– fremdkraftbetätigte Rampe		0,05

Mit den so ermittelten mittleren Äquivalenzfaktoren je Betriebszweig sind sowohl die fahrplanmäßig erbrachten Wagen-Kilometer als auch Wagen-Stunden, die im Gebiet des jeweiligen Zuwendungsempfängers erbracht werden, zu multiplizieren.

Das Ergebnis bilden die fahrplanmäßig erbrachten

– Rechnungswagen-Kilometer bzw.
– Rechnungswagen-Stunden

im Sinne der Nummer 5.1.

6 Weitergehende Bestimmungen

6.1 Private und öffentliche Verkehrsunternehmen sind bei der Förderung gleich zu behandeln. Dies gilt auch bei der Weitergabe der Fördermittel nach § 17 Abs. 2.

6.2 Die Zuwendungen dürfen nur an solche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 anwenden oder als Auftragsunternehmen für ein solches Verkehrsunternehmen tätig sind.

6.3 Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8).

Ebenso ist den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 9).

6.4 Es ist sicherzustellen, daß bei der Weitergabe der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen dieser Richtlinien sowie des Zuwendungsbescheides auch dem Dritten auferlegt werden. Bei der Weiterleitung der Fördermittel nach § 13 sind die ANBest-P oder ANBest-G zum Bestandteil entsprechender Zuwendungsbescheide zu machen.

7 Verfahren

7.1 Die Zuwendungen sind unter Verwendung des Musters der Anlage 2 zu beantragen. Antragsfrist ist der 30. September für die Förderung im Folgejahr. Anlage 2 zu § 13

7.2 Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung, in deren Bezirk das Gebiet des Zuwendungsempfängers liegt oder – bei der Förderung nach § 17 Abs. 2 oder im Falle der Delegation nach § 5 Abs. 3 Satz 3 – der Zweckverband seinen Sitz hat.

7.3 Der Bewilligung ist das Muster der Anlage 3 zugrunde zu legen. Anlage 3 zu § 13

Im Falle der Aufgabendelegation nach § 4 kann eine Verteilung der Mittel nach Nummer 2 auch durch den Kreis mit Einverständnis der Aufgabenträger erfolgen.

Die Auszahlung der Mittel erfolgt zu gleichen Teilbeträgen am 30. März, 30. Juni, 30. September und am 30. November des jeweiligen Förderjahres.

7.4 Der Verwendungsnachweis ist nach dem Muster der Anlage 4 zu führen. Dabei ist die ordnungsgemäße Weiterleitung der Zuwendungen sowie deren Verwendung nachzuweisen. Nachweise nach Nummer 7.6 ANBest-G sind dem Verwendungsnachweis beizufügen. Anlage 4 zu § 13

7.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen zugelassen worden sind.

Zu § 14

(Sonstige Förderung)

1 Die Vorschrift des § 14 Abs. 1 ergänzt die in § 11 geregelte Förderung der SPNV-Betriebskosten.

Die für den SPNV zuständigen Zweckverbände erhalten unter Beachtung der in § 12 Abs. 4 genannten Vorgaben aus den Mitteln des § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen, wenn

a) eine deutliche Verbesserung des Verkehrsangebotes gegenüber dem Fahrplan 1993/1994 ermöglicht werden soll (z.B. im Wege einer Verdichtung der Taktfolge);

b) die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strekken des SPNV gefördert werden soll; hierunter fallen Strecken, die nach § 44 Bundesbahngesetz stillgelegt worden sind oder nach den nunmehr geltenden Regelungen des § 11 AEG stillgelegt werden.

Sowohl bei der Alternative a) als auch bei der Alternative b) muß sich der Aufgabenträger entscheiden, ob er Betriebskostenzuschüsse nach § 14 Abs. 1 beantragen oder für die betroffenen Strecken Zuschüsse für Infrastrukturmaßnahmen und für die Beschaffung von Fahrzeugen in Anspruch nehmen will. Dieser gegenseitige Ausschluß gilt nicht, wenn mit Zustimmung des Landes neue Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung gebaut werden sollen [§ 14 Abs. 1 Buchstabe c)]. Dieser Fördertatbestand kommt jedoch nur dann in Betracht, wenn im ÖPNV-Ausbauplan eine geplante Schienenstrecke als Strecke von besonderer verkehrlicher Bedeutung besonders ausgewiesen ist.

Der Aufgabenträger hat die erforderlichen Unterlagen vorzulegen, die für die Ermittlung des Betriebskostendefizits erforderlich sind. Der Höchstsatz der Zuwendung je Zug-Kilometer ergibt sich aus Nummer 3.3 zu § 11; die Nummern 2, 3.1, 3.2 und 5 zu § 11 finden entsprechende Anwendung.

2 Die Pauschale nach § 14 Abs. 2 wird den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden aufgrund

zum 30. März und 30. September des jeweiligen Jahres auszuzahlen.

Die pauschale Mittelgewährung hat zum Ziel, verwaltungsvereinfachende Regelungen zu schaffen sowie die kommunale Selbstverwaltung durch den eigenverantwortlichen Mitteleinsatz zu stärken.

Die zweckentsprechende Verwendung der Pauschale für die Planung, Organistion und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen, ist zu gewährleisten.

Die in Satz 1 genannten Aufgabenträger weisen den Einsatz der Pauschalmittel nach Abschluß des Haushaltsjahres unverzüglich durch rechtsverbindliche Bestätigung nach. Auf besondere Anforderung ist der Nachweis listenmäßig oder entsprechend der verbindlichen Gliederung des kommunalen Haushaltsplans durch Auszug aus den betreffenden Abschnitten oder Unterabschnitt der Jahresrechnung zu führen.

Nicht verbrauchte oder nicht nachgewiesene Pauschalmittel sind bis zum 31. März des Folgejahres unaufgefordert an die Landeskasse zurückzuzahlen. Nicht fristgemäß zurückgezahlte Beträge sind mit 3 v.H. über Diskontsatz zu verzinsen. Rückzahlungsansprüche können mit Forderungen aufgerechnet werden.

Der Landesrechnungshof ist berechtigt bei den Empfängern zu prüfen ob die Pauschale bestimmungsgemäß verwendet wurde. Leiten die Empfänger die Mittel an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen prüfen, ob die Mittel bestimmungsgemäß verwendet wurden.

Die Bewilligungsbehörde kann die Pauschale nach § 14 Abs. 2 kürzen oder zurückfordern, wenn die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände ihren Aufgaben nicht nachkommen, insbesondere die Bildung und Umsetzung des Gemeinschaftstarifes sowie die Aufstellung von Nahverkehrsplänen nicht oder unzureichend betreiben. Auf Nummer 2.2 zu den §§ 3 bis 6 und Nummer 10 zu den §§ 8 und 9 wird hingewiesen.

(Übergangsregelung)

§ 17 regelt das Verhältnis zwischen der gesetzlichen und der vertraglichen Förderung der bestehenden Verkehrsverbünde VRR, VRS und AVV einschließlich ihrer Mitglieder. Das Land erfüllt danach nicht nur seine vertraglich übernommenen Förderpflichten für die nach den Grundverträgen bestehenden Zeiträume, sondern verpflichtet sich zudem zur Erbringung der darüber hinausgehenden gesetzlichen Förderung. Absatz 1 Satz 2 enthält eine Sonderregelung zur Vermeidung von Doppelförderungen im Bereich der Fahrzeugförderung. Die Absätze 2 und 3 stellen hingegen sicher, daß bestehende vertragliche Ansprüche insoweit ergänzt werden, als die gesetzliche Förderung nach § 13 die vertragliche Fahrzeugförderung überschreiten würde. In diesen Fällen wird durch § 17 ein eigenständiger gesetzlicher Förderanspruch des Zweckverbandes begründet. Die Verwaltungsvorschriften zu § 13 gelten entsprechend.

Der die vertragliche Leistung übersteigende Betrag ist vom Zuwendungsempfänger (Zweckverband) entsprechend den vertraglichen Regelungen zu verwenden (Absatz 3). Einzelheiten hierzu können in der Satzung geregelt werden.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Die zeitliche Geltung der vorstehenden Verwaltungsvorschriften richtet sich nach der Regelung über das Inkrafttreten der Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes NW (§ 18). Die Richtlinien zu § 11 gelten bis zum 31. Dezember 1997, die übrigen Verwaltungsvorschriften bis zum 31. Dezember 2000.

Die Richtlinie „Fahrzeugförderung ÖPNV-NRW", RdErl. d. Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr v. 27. 1. 1993 (SMBl. NW. 923) tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1996 außer Kraft.

Die „Vorläufigen Verwaltungsvorschriften zur Förderung des Schienenpersonennahverkehrs (§ 11 Regionalisierungsgesetz NW), RdErl. d. Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr v. 9. 12. 1995 (n. v.) – 624 – 07 – 59 –, treten mit sofortiger Wirkung außer Kraft.

Anlage 1 zu § 11

Leistungsangebot der DB AG im Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen nach dem Fahrplan 1994/95

Kooperationsraum	Zug-Kilometer*)
Kooperationsraum 1 (Rhein-Ruhr)	33 651 987
Kooperationsraum 2 (Rhein-Sieg)	12 411 358
Kooperationsraum 3 (Aachen)	2 791 463
Kooperationsraum 4 (Ruhr-Lippe)	7 382 893
Kooperationsraum 5 (Münsterland)	6 483 869
Kooperationsraum 6 (Ostwestfalen)	4 437 003
Kooperationsraum 7 (Paderborn-Höxter)	2 792 178
Kooperationsraum 8 (Siegerland)	1 929 486
Kooperationsraum 9 (Niederrhein)	2 401 690
Summe	74 281 927

*) Für Strecken, die eine Kooperationsraumgrenze überschreiten, sind die Zug-Kilometer dem jeweils durchfahrenen Teilraum zugerechnet worden.

.....
(Datum)

Bezirksregierung .....
Dezernat

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
Förderung Schienenpersonennahverkehr – NRW

1. Antragsteller

Aufgabenträger des SPNV	
Straße und Hausnummer	
Postleitzahl, Ort	
Auskunft erteilt (Name, Telefon)	Telefax
Kontonummer	Bankleitzahl
Name und Sitz des Kreditinstitutes	

2. Maßnahme

Förderung zur Sicherung der Betriebsleistungen im SPNV
Durchführungszeitraum (von/bis)

3. Kosten

Zug-Kilometer nach Fahrplanangebot ..... : ..... × Kostensatz ..... =
Beantragte Zuwendung =

4. Folgende Veränderungen gegenüber dem Fahrplan ..... sind eingetreten

Ab- und Umbestellungen sowie Verlagerungen*)	Veränderung Zug-Kilometer	Kostensatz	Veränderung Zuschußbedarf
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

*) Entsprechende Vereinbarungen gemäß Nr. 4 der Richtlinien liegen bei.

5. Begründung

Es werden Betriebsleistungen im SPNV auf der Grundlage des Fahrplanangebotes 1993/94 erbracht.

6. Erklärungen

Dem Antragsteller ist bekannt, daß die Angaben im Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen) subventionserhebliche Tatsachen i.S.d. § 264 StGB sind.

.....
Ort/Datum

.....
Unterschrift(en)

Zuwendungsbescheid
(Projektförderung)

Betreff: Zuwendung des Landes Nordrhein-Westfalen
hier: Förderung Schienenpersonennahverkehr – NRW

Bezug: Ihr Antrag vom

Anlg.: 1. Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (GV) –ANBest-G–
2. Verwendungsnachweis (2fach)
3. Fahrplanangebot (kooperationsraumbezogener Auszug)

I.

1. Bewilligung

Auf Ihren v.g. Antrag bewillige ich Ihnen

für die Zeit vom 1. Januar ..... bis zum 31. Dezember .....
(Bewilligungszeitraum)

eine Zuwendung in Höhe von

DM
(in Buchstaben: Deutsche Mark)

2. Zur Durchführung folgender Maßnahme:

Die Zuwendung ist bestimmt zur Weitergabe an die Eisenbahnen des Bundes/die ..... zur Sicherung der Betriebsleistungen in Ihrem Gebiet auf der Grundlage des Leistungsangebotes für den Fahrplan 1993/94 gemäß Anlage 3; diese Anlage ist Bestandteil dieses Bescheides

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Zuwendung wird in der Form der Festbetragsfinanzierung in Höhe von ..... DM je Zug-Kilometer zur Weitergaben an die ..... gewährt.

4. Ermittlung der Zuwendung

Die Höhe der Zuwendung beträgt
..... DM (Kostensatz) × ..... km (Betriebsleistungen) =
Summe =

5. Auszahlung

Die Zuwendung wird abweichend von Nr. 1.4 ANBest-G in zwölf gleichen Teilen jeweils am 15. des jeweiligen Monats ausgezahlt.
Fällt der 15. auf einen Samstag, Sonn- oder gesetzlichen Feiertag, erfolgt die Auszahlung am darauffolgenden Werktag.

Nebenbestimmungen:

Die beigefügten ANBest-G sind Bestandteil dieses Bescheides. Abweichend oder ergänzend wird folgendes bestimmt:

1. Die Nummern 1.2, 1.3, 1.4, 2, 4 und 6 der ANBest-G finden keine Anwendung. Der Nachweis und die Prüfung der Verwendung nach Nummer 7.6 und Satz 3 der Nummer 8.1 ANBest-G wird beschränkt auf
   - die Übereinstimmung des tatsächlichen zumindest mit dem der Bewilligung zugrunde liegenden Fahrplanangebot,
   - die nach Maßgabe dieses Bescheides erbrachten Zug-Kilometer, ggf. die Ersatzleistungen für nicht erbrachte Leistungen und die Ursachen für die aufgrund höherer Gewalt nicht erbrachten Betriebsleistungen sowie
   - die Höhe der nach Maßgabe dieses Bescheides erhaltenen Mittel.

2. Nicht an die öffentlichen Eisenbahnen weitergegebene oder von diesen rückgewährte Mittel sind der Bewilligungsbehörde unverzüglich zu erstatten.

   Sind Betriebsleistungen durch die öffentlichen Eisenbahnen nicht erbracht worden, sind die darauf entfallenden Zuwendungen ebenfalls zurückzuzahlen, es sei denn

   a) die öffentlichen Eisenbahnen haben entsprechende Ersatzleistungen erbracht oder

   b) die nicht erbrachte Leistung ist auf Umstände höherer Gewalt zurückzuführen.

3. Es ist sicherzustellen, daß bei der Weitergabe der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen dieses Bescheides sowie der Richtlinien zu § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW auch den öffentlichen Eisenbahnen auferlegt werden. Dies gilt auch, wenn die Zuwendungen über Dritte weitergeleitet werden.

4. Die Zuwendung erfolgt aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1/Abs. 2*) des Bundesregionalisierungsgesetzes und ist eine Subvention im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 1 des Landessubventionsgesetzes. Der Zweck der Subvention besteht in der Förderung der Unternehmen des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs, wie sie in dem hierzu gestellten Antrag zum Ausdruck kommt.

   Alle Angaben im Antrag, den Antragsunterlagen und im Verwendungsnachweis, von denen die Bewilligung, Gewährung, Weitergabe, Rückforderung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserhebliche Tatsachen.

5. Die Bewilligung erfolgt unter der Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei mir, der Bezirksregierung ....., einzulegen.

Sollte die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden, würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

---

*) Nichtzutreffendes streichen.
Die Mittel nach § 8 Abs. 2 dürfen lediglich für die Förderung der Dürener Kreisbahn GmbH – vorbehaltlich der Beschlußfassung des Landtags Nordrhein-Westfalen zur Änderung des § 11 Regionalisierungsgesetz NW – verwendet werden.

Anlage 4 zu § 11

...., den .....
(Zuwendungsempfänger) (Ort, Datum)

Fernsprecher:

Bezirksregierung
Dezernat

Verwendungsnachweis

Förderung des Schienenpersonennahverkehrs nach § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW

Durch Zuwendungsbescheid(e) der .....
(Bewilligungsbehörden)

vom	Az.:	über	..... DM
vom	Az.:	über	..... DM
wurden zur Finanzierung der o.g. Maßnahme bewilligt.		insgesamt	..... DM
Es wurden ausgezahlt		insgesamt	..... DM

I. Sachbericht

(Kurze Darstellung der durchgeführten Maßnahme)

Das der Bewilligung zugrunde liegende Fahrplanangebot der Eisenbahnen des Bundes/der ..... beträgt ..... Zug-Kilometer.

Das tatsächliche Fahrplanangebot umfaßt ..... Zug-Kilometer.

Von dem der Bewilligung zugrunde liegenden Fahrplanangebot wurden ..... Zug-Kilometer tatsächlich erbracht.

Von den nicht erbrachten Leistungen in Höhe von ..... Zug-Kilometern sind

– ..... Zug-Kilometer durch Ersatzleistungen ausgeglichen sowie

– ..... Zug-Kilometer auf Umstände höherer Gewalt zurückzuführen;

nähere Angaben enthält eine gesonderte Anlage.

Lfd. Nr.	Tag der Zahlung/ des Rückflusses	Empfänger sowie Grund der Zahlung	Ausgabe DM	Pf
		Summe:		

– Die Verträge über die Erbringung der Betriebsleistungen mit den öffentlichen Eisenbahnen sind beigefügt.

III. Bestätigungen

Es wird bestätigt, daß

- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides beachtet wurden,
- die Ausgaben notwendig waren und die Angaben im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen.

.....
(Ort, Datum)

.....
(Rechtsverbindliche Unterschrift)

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft. Es ergaben sich keine/die nachstehenden*) Beanstandungen.

....

(Ort, Datum) (Rechtsverbindliche Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen.

.....
(Datum)

Bezirksregierung .....
Dezernat

Zutreffendes bitte ankreuzen oder ausfüllen

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
Fahrzeugförderung Schienenpersonennahverkehr – NRW

1. Antragsteller

Unternehmer	
Straße und Hausnummer	
Postleitzahl, Ort	
Auskunft erteilt (Name, Telefon)	Telefax
Kontonummer	Bankleitzahl
Name und Sitz des Kreditinstitutes	

2. Maßnahme

Art des Fahrzeuges ..... Stück
Durchführungszeitraum (von/bis)

3. Gesamtkosten

Laut beiliegendem Kostenvoranschlag ..... DM
Beantragte Zuwendung ..... DM

4. Finanzierungsplan (Angabe in TDM)

Zeitpunkt der voraussichtlichen Fälligkeit (Kassenwirksamkeit)				
Jahr				Bemerkungen
4.1 Gesamtkosten (Nr. 3)				
4.2 Eigenanteil				
4.3 Leistungen Dritter				ohne öffentliche Förderung
4.4 Beantragte Zuwendung				

5. Begründung

Der Betrieb erfolgt im Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken/im Gebiet Die Begründung für die verkehrliche Notwendigkeit enthält eine gesonderte Anlage.
Stellungnahme der Aufgabenträger zu der geplanten Beschaffung nach Nummer 2.1 der Richtlinien zu § 12 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes NW ist beigefügt.

6. Erklärungen

Der Antragsteller erklärt, daß
Fördermittel nach § 14 Abs. 1 Buchstabe a) oder b) des Regionalisierungsgesetzes NW nicht in Anspruch genommen worden sind oder beantragt werden sollen,
mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde und auch vor Erteilung des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird (als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluß eines der Ausführung zuzuordnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten),
er zum Vorsteuerabzug ..... berechtigt/ ..... nicht berechtigt*) ist und dies bei den Angaben berücksichtigt hat (Preise ohne Umsatzsteuer),
ihm bekannt ist, daß die Angaben im Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen) subventionserhebliche Tatsachen i. S. d. § 264 StGB sind.

....

(Ort/Datum) Unterschrift(en)

Anlagen

- Kostenvoranschlag/Angebot
- Streckenverzeichnis
- Begründung der verkehrlichen Notwendigkeit
- Liste der eingesetzten Fahrzeuge
- Stellungnahme der Aufgabenträger nach Nummer 2.1 der Richtlinien zu § 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW

*) Nichtzutreffendes streichen.

Zuwendungsbescheid
(Projektförderung)

Betreff: Zuwendung des Landes Nordrhein-Westfalen
hier: Fahrzeugförderung Schienenpersonennahverkehr – NRW

Bezug: Ihr Antrag vom

Anlg.: – Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung –ANBest-P–*)
– Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (GV) – ANBest-G –*)
– Verwendungsnachweis (2fach)

I.

1. Bewilligung

Auf Ihren v.g. Antrag bewillige ich Ihnen

für die Zeit vom bis (Bewilligungszeitraum)

eine Zuwendung in Höhe von

DM (in Buchstaben: Deutsche Mark)

2. Zur Durchführung folgender Maßnahme:

Die Zuwendung ist bestimmt für die Beschaffung von zum Einsatz auf der/n Strecke(n)/im Gebiet bis zum 30. Juni 20 oder bis zum Erreichen einer Laufleistung von Kilometern.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Zuwendung wird in der Form der Anteilfinanzierung in Höhe von 50 v.H. zu den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, jedoch maximal in Höhe von ..... DM, als Zuweisung/Zuschuß*) gewährt.

4. Ermittlung der Zuwendung

Die Zuwendungshöhe wurde wie folgt ermittelt:	
Kosten je Fahrzeug	..... DM
× Fahrzeug = Kosten insgesamt	..... DM
davon 50% = Zuwendung	..... DM

*) Nichtzutreffendes streichen.

5. Bewilligungsrahmen

Von der Zuwendung entfallen auf	
Ausgabeermächtigung	..... DM
Verpflichtungsermächtigung	..... DM
davon	..... DM
davon	..... DM
davon	..... DM

6. Auszahlung

Die Zuwendung wird aufgrund der Anforderungen nach den ANBest-P/ANBest-G*) ausgezahlt.

II.

Nebenbestimmungen:

Die beigefügten ANBest-P/ANBest-G*) sind Bestandteil dieses Bescheides. Abweichend oder ergänzend wird folgendes bestimmt:

1. Die Nummern 1.2, 1.3, 1.42, 2, 3.1, 3.5, 6.6, 7.2 und 7.4 der ANBest-P/1.2, 1.3, 1.41 bis 1.43, 2, 6 und 7.6 der ANBest-G*) finden keine Anwendung.
2. Die Bestellung ist bis zum ..... nachzuweisen. Verzögerungen bei der Bestellung, bei den Lieferungs- oder Zahlungsterminen sind der Bewilligungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.
3. Die aus Mitteln dieser Zuwendung beschafften Fahrzeuge müssen alle betriebs- und typenspezifische Zusatzeinrichtungen und -geräte enthalten, die jeweils für ihren Einsatz erforderlich sind. S-Bahn-Fahrzeuge sind mit Notrufsprecheinrichtungen zur Kontaktaufnahme mit dem Zugpersonal auszurüsten.
4. Die durch diese Beschaffung freigesetzten Fahrzeuge (Ersatzbeschaffung) sind
   - dem SPNV des Landes NRW zu entziehen*),
   - im SPNV des Landes NRW als Ersatz für abgängige Fahrzeuge einzusetzen*).
5. Die Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der in Ziffer I2. genannten Zweckbindungsdauer im SPNV gemäß Ziffer I2. dieses Bescheides eingesetzt werden. Ein Einsatz der Fahrzeuge auf anderen Strecken im SPNV oder zum Einsatz für Sonderfahrten ist nach Einigung mit dem/den betreffenden Aufgabenträger/-n nur mit meiner Zustimmung möglich, soweit der Einsatz die Dauer von einer Woche im Einzelfall, höchstens jedoch 50 Tage im Jahr übersteigt. In jedem Fall ist dieser abweichende Einsatz anzuzeigen.
6. Die Gegenstände sind in ein gesondertes Bestandsverzeichnis aufzunehmen, das mindestens folgende Angaben enthalten muß:
   - Hersteller
   - Typ
   - Fahrgestell-Nr.
   - Betriebs-Nr.
   - Anschaffungsgrund (vorgesehener Einsatz)
   - voraussichtliche Zweckbindungsdauer von ..... bis .....
7. Nach Ablauf der Zweckbindungsdauer kann der Zuwendungsempfänger über die Gegenstände frei verfügen. Ein Anspruch auf Förderung der Ersatzbeschaffung dieser Fahrzeuge nach dem Ablauf der Zweckbindungsdauer besteht nicht.
8. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8 Regionalisierungsgesetz NW). Ebenso ist den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 9 Regionalisierungsgesetz NW).
9. Die Zuwendung erfolgt aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes und ist eine Subvention im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 1 des Landessubventionsgesetzes. Der Zweck der Subvention besteht in der Förderung der Unternehmen des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs, wie sie in dem hierzu gestellten Antrag zum Ausdruck kommt.
   Alle Angaben im Antrag, den Antragsunterlagen und im Verwendungsnachweis, von denen die Beschaffung, Gewährung, Rückforderung oder das Belassen der Zuwendung abhänig sind, sind subventionserhebliche Tatsachen.
10. Die Bewilligung erfolgt unter der Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.
11. Die nach diesem Bescheid geleistete Zuwendung ist bei der Abgeltung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen durch den Aufgabenträger ab dem 1. Januar 1998 insofern zu berücksichtigen, als nur der um die Zuwendung geminderte Kaufpreis je Fahrzeug linear abgeschrieben in die Rechnung eingehen darf.

*) Nichtzutreffendes streichen.

Im Falle auch des zufälligen Untergangs eines Fahrzeuges entsteht regelmäßig ein Rückförderungsanspruch (siehe Nr. 8.23 ANBest-P/Nr. 9.23 ANBest-G*)] wegen nicht zweckentsprechender Verwendung der Mittel. Dieser Rückforderungsanspruch wird nicht geltend gemacht im Falle einer Übertragung der Zweckbindung des untergegangenen Fahrzeuges auf ein nicht gefördertes neues Fahrzeug entsprechender Bauart, auch wenn bis zur Lieferung des Ersatzfahrzeuges übergangsweise andere geeignete Wagen eingesetzt werden und Schadensersatzleistungen Dritter für die Ersatzbeschaffung eingesetzt werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalt eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei mir, der Bezirksregierung ..... einzulegen.

Sollte die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden, würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

*) Nichtzutreffendes streichen.

Anlage 3 zu § 12 Abs. 3

...., den .....
(Zuwendungsempfänger) (Ort, Datum)

Fernsprecher:

Bezirksregierung
Dezernat

Verwendungsnachweis

Fahrzeugförderung SPNV – NRW
Beschaffung von

Durch Zuwendungsbescheid(e) der .....
(Bewilligungsbehörden)

vom	Az.:	über	..... DM
vom	Az.:	über	..... DM
wird zur Finanzierung der o.g. Maßnahme bewilligt.		insgesamt	..... DM
Es wurden ausgezahlt		insgesamt	..... DM

I. Sachbericht

(Kurze Darstellung der durchgeführten Maßnahme, u.a. Beginn, Maßnahmedauer, Abschluß, Erfolg und Auswirkung der Maßnahme, etwaige Abweichungen von den dem Zuwendungsbescheid zugrundeliegenden Planungen und vom Finanzierungsplan).

Lfd. Nr.	Nr. der Belege	Tag der Zahlung	Empfänger sowie Grund der Zahlung	Ausgabe DM	Pf
			Summe:		

- Die Verträge über die Auftragsvergabe und deren Bestätigung
- die Originalrechnung/-en des Lieferanten und
- die Kopien der Belege über die Ausgaben und den Eingang der Zuwendung (Überweisungsträger)
- eine Aufstellung der bezuschußten Gegenstände gemäß Ziffer II. 6
- eine Abnahmebescheinigung nach der EBO

sind beigefügt.

III. Bestätigungen

Es wird bestätigt, daß

- die beschafften Fahrzeuge ordnungsgemäß geliefert wurden,
- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides beachtet wurden,
- die Ausgaben notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen.
- die Inventarisierung der mit der Zuwendung beschafften Gegenstände sowie die Aufnahme in das besondere Bestandsverzeichnis nach Ziffer II. 6 des Zuwendungsbescheides vorgenommen wurde.

....

(Ort, Datum) (Rechtsverbindliche Unterschrift)

Ergebnis der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde (Nr. 12.2 VV/Nr. 11.2 VVG)

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft. Es ergaben sich keine/die nachstehenden*) Beanstandungen.

(Ort, Datum)	(Rechtsverbindliche Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen.

Kriterienkatalog
für die Beschaffenheit von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung nach § 13 bzw. § 17 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW

1 Zielsetzung

Im Zuge der Verwirklichung des Europäischen Marktes soll der Wettbewerb gefördert werden. Gleichzeitig muß sichergestellt werden, daß charakteristische Anforderungen an moderne, zuverlässige und wirtschaftliche Linienfahrzeuge ausreichende Berücksichtigung finden.

In Übereinstimmung mit den Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft werden in Abschnitt 2 dieses Kriterienkatalogs wesentliche und grundsätzliche Anforderungskriterien aufgeführt, die als Voraussetzung für eine Förderung erfüllt werden müssen.

Das Verkehrsunternehmen hat schriftlich gegenüber dem Zuwendungsempfänger zu versichern, daß das geförderte Fahrzeug ebenfalls diese Kriterien erfüllt. Die Versicherung ist subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch.

2 Anforderungskriterien an Linienbusse

Förderfähig sind Linienbusse folgender Kategorien:

- 2-Achser (10- bis 12-m-Kategorie)
- 3- oder 4-Achser bis 15 m Länge
- Gelenkbusse
- Midibusse (7- bis 10-m-Kategorie)
- Doppeldecker, auch bis 15 m Länge

2.1 Grundanforderungen

Nachstehende Kriterien sind grundsätzlich zu erfüllen:

- Außenfahrgeräusch von maximal 80 dB(A), bei Schaltgetriebe von maximal 83 db(A), nach DIN ISO 362 und DIN ISO 5130 (z.B. durch Motorraumkapselung)
- Mindestens eine doppelbreite Tür (lichte Durchgangsbreite – 1250 mm minus 50 mm Toleranz) bei Fahrzeugen über 10 m Länge
- Anfahrspiegel (§ 56 Abs. 3 Nr. 2 StVZO)
- Linienbeschilderung außen:
  - ○ Linien-Nummer: Bug, rechts, Heck und links
  - ○ Fahrtziel: Bug
  - ○ Streckenverlauf: rechts
  - ○ Lautsprecher in Einstiegsnähe zur Linien- und Zielansage
- Geeignete optische und/oder akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; es wird empfohlen, digitale Ansagegeräte mit geräuschabhängiger Lautstärkenregulierung und optische Haltestellenanzeigen einzubauen.
- Optische Anzeigen „Wagen hält"
- Geeignete optische Anzeige des Linienverlaufes im Fahrzeug
- Liniengerechte Bestuhlung mit ausreichenden Festhaltemöglichkeiten (Regelsitzabstand = 720 mm; soweit wegen technisch-konstruktiver Randbedingungen bei einzelnen Sitzen die Realisierung nicht möglich ist, kann das Maß unterschritten werden)
- Festhaltemöglichkeiten:
  - ○ in Stadtlinienbussen senkrechte Haltestangen, farblich abgesetzt, mindestens an jeder 2. Fahrgastsitzreihe (möglichst versetzt)
  - ○ Haltegriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen, soweit keine senkrechte Haltestange in diesem Bereich vorhanden ist
  - ○ Waagerechte Haltestangen für Fahrzeuge im Stadtlinienverkehr über 10 m Länge
- Für Stadtlinienfahrzeuge ausreichende Anzahl von Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, so daß diese möglichst von allen Sitzplätzen aus zu erreichen sind
- Für Überlandbusse Haltewunschtasten, farblich abgesetzt, im Türbereich
- Eine Abstellfläche für Rollstühle/Kinderwagen von mindestens 900×1300 mm (vgl. DIN 75077)

2.2 Niederflurlinienbusse

Diese müssen zusätzlich zu 2.1 als wesentliche Merkmale folgende Forderungen erfüllen:

- 2 Einstiege mit maximal 320 mm Einstiegshöhe plus 20 mm Toleranz
- Im Bereich zwischen 1. und 2. für eine Fahrzeugbodenverlauf-Gestaltung ohne Querstufen
- In Stadtlinienbussen waagerechte Haltestangen, im Niederflurteil auch im Bereich der Türen

2.3 Sonstige Linienbusse

Alle nicht niederflurigen Linienbusse müssen für die Förderfähigkeit zusätzlich zu 2.1 folgende Anforderungskriterien einhalten:

- Keine Klappsitze im Türbereich
- Fußbodenhöhe:
  - ○ für Fahrzeuge im Stadtbereich max. 710 mm
  - ○ für Fahrzeuge im Überlandbereich max. 860 mm

Anlage 2 zu § 13

.....
(Datum)

Bezirksregierung .....
Dezernat

Zutreffendes bitte ausfüllen

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
nach § 13 bzw. § 17 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW für das Jahr .....

1. **Antragsteller**

Bezeichnung des Antragstellers		
Straße und Hausnummer		
PLZ:	Ort:	Telefax-Nr.:
Ansprechpartner (Name)		Telefon-Nr.:
Bankverbindung		
Kontonummer		Bankleitzahl
Name und Sitz des Kreditinstitutes		
Kassen-/Buchungszeichen		

Es wird eine Zuwendung entsprechend Nummern 1 und 5 der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW beantragt.

Angaben zur Ermittlung der Zuwendung:

2.1 Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen (ohne SPNV)

In meinem Bereich wurden im Basisjahr (.....) fahrplanmäßig

Rechnungswagen-Kilometer i. H. v. ..... km

Rechnungswagen-Stunden i. H. v. ..... Std.

erbracht.

2.2 Linienverkehr mit Kraftomnibussen

In meinem Bereich wurden im Basisjahr (.....) fahrplanmäßig

Rechnungswagen-Kilometer i. H. v. ..... km

Rechnungswagen-Stunden i. H. v. ..... Std.

erbracht.

Zur Berechnung der Betriebsleistungen wird auf die Anlagen 1 und 2 verwiesen.

3. Erklärungen

Der Antragsteller erklärt, daß

die Zuwendung nach Maßgabe der Nummern 2, 3.2 und 6 der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW verwendet wird.

die Weitergabe der Zuwendung unter Beachtung der §§ 23 und 44 LHO erfolgt.

ihm bekannt ist, daß die Angaben im Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen) vollständig und richtig sind und subventionserhebliche Tatsachen i. S. d. § 264 StGB sind.

....

Ort/Datum Unterschrift(en)

Anlagen

1. Berechnung der Rechnungswagen-km und -Std. mit leitungsgebundenen Fahrzeugen
2. Berechnung der Rechnungswagen-km und -Std. mit Kraftomnibussen
3. Erklärung über subventionserhebliche Tatsachen

Anlage 3 zu § 13

Bezirksregierung .....

An

Zuwendungsbescheid
(Projektförderung)

Betreff: Zuwendung des Landes Nordrhein-Westfalen
hier: Förderung nach § 13 bzw. § 17 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW

Bezug: Ihr Antrag vom

Anlg.:
- Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (GV) – ANBest-G –
- Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung – ANBest-P –
- Verwendungsnachweis (2fach)
- Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW
- Kriterienkatalog

I.

1. Bewilligung

Auf Ihren v.g. Antrag bewillige ich Ihnen

für die Zeit vom 1. Januar ..... bis 31. Dezember .....
(Bewilligungszeitraum)

eine Zuwendung in Höhe von

DM
(in Buchstaben: Deutsche Mark)

2. Zur Durchführung folgender Maßnahme:

Die Zuwendung ist bestimmt

1. zur Weitergabe an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen für die
   - Erst- und Ersatzbeschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkomnibussen, Standard-Midibussen, Standard-Großraumbussen und Standard-Doppeldeckern gemäß den „Anforderungskriterien an Linienbusse des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr" sowie von Linien-Kleinbussen, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.
   - Erst- und Ersatzbeschaffung leitungsgebundener Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Linienverkehr im Sinne von § 1 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes NW, wenn deren Einsatz verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll und mit den Zielen der Nahverkehrspläne vereinbar ist.
2. zur Weitergabe an öffentliche und private Unternehmen zur Abgeltung der Vorhaltekosten für Fahrzeuge im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 6 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit Ausnahme von Fahrzeugen des SPNV.
3. zur eigenen Verwendung oder zur Weitergabe an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen für sonstige Investitionsmaßnahmen des ÖPNV, soweit nach vollständiger Befriedigung des Bedarfs für Fördermaßnahmen nach den Ziffern 1 oder 2 noch Mittel verfügbar sind (Auffangtatbestand).

Die Verwendung hat nach Maßgabe der Nummern 2, 3.2 und 6 der als Anlage beigefügten Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW zu erfolgen. Die Richtlinien sind Bestandteil dieses Bescheides.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Zuwendung wird in der Form der Festbetragsfinanzierung in Höhe von ..... DM als Zuweisung gewährt.

Die Zuwendungshöhe wurde aufgrund der Verkehrsleistungen im Jahr ..... als Basisjahr wie folgt ermittelt:

1. Verkehr mit leitungsgebundenen Fahrzeugen

..... Rechnungswagen-km × ..... DM/Rkm = ... DM

..... Rechnungswagen-Std. × ..... DM/RStd. = ... DM

2. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

..... Rechnungswagen-km × ..... DM/Rkm = ... DM

..... Rechnungswagen-Std. × ..... DM/RStd. = ... DM

Zuwendung insgesamt: DM

5. **Bewilligungsrahmen**

von der Zuwendung entfallen auf

Ausgabeermächtigung ..... DM

6. **Auszahlung**

Die Zuwendung wird abweichend von Nummer 1.4 ANBest-G in vier gleichen Teilbeträgen am 30. März, 30. Juni, 30. September und 30. November ausgezahlt.

II.

Nebenbestimmungen:

Die beigefügten ANBest-G sind Bestandteil dieses Bescheides. Abweichend oder ergänzend wird folgendes bestimmt:

1. Die Nummern 1.2, 1.4, 2 und 5.14 der ANBest-G finden keine Anwendung.
2. Die Zuwendung darf nur für solche Maßnahmen verwendet werden, die den Kriterien nach den Nummern 2; 3.2 und 6 der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW genügen.
3. Die Mittel sind vorrangig für Fördermaßnahmen nach den Nummern 2.1, 2.2 und 2.4 der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW zu verwenden.
4. Die aus Mitteln dieser Zuwendung den Verkehrsunternehmen finanzierten Fahrzeuge müssen alle betriebs- und typenspezifische Zusatzeinrichtungen und -geräte enthalten, die jeweils für ihren Einsatz erforderlich sind. U-Bahn-Fahrzeuge sind mit Notrufsprecheinrichtungen zur Kontaktaufnahme mit dem Fahrpersonal auszustatten.
5. Private und öffentliche Verkehrsunternehmen sind bei der Förderung gleich zu behandeln. Dies gilt auch bei der Weitergabe der Fördermittel nach § 17 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW.
6. Eine Weiterleitung der Zuwendungen darf nur an solche Verkehrsunternehmen erfolgen, die den Gemeinschaftstarif im Sinne des § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes NW anwenden oder als Auftragsunternehmen für ein solches Verkehrsunternehmen tätig sind.
7. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 8 Regionalisierungsgesetz NW).

   Ebenso ist den Belangen von Frauen und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 9 Regionalisierungsgesetz NW).
8. Es ist sicherzustellen, daß bei der Weitergabe der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen der Richtlinien sowie dieses Zuwendungsbescheides auch dem Dritten auferlegt werden. Bei der Weiterleitung der Fördermittel nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW sind die ANBest-P/ANBest-G*) zum Bestandteil entsprechender Zuwendungsbescheide zu machen. Eigenbetrieben des Aufgabenträgers, die öffentliche Unternehmen im Sinne des Gesetzes und der Richtlinien sind, sind diese Bedingungen entsprechend aufzuerlegen.

*) Nichtzutreffendes streichen.

9. Die Zuwendung erfolgt aus den Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes und ist eine Subvention im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 1 Landessubventionsgesetzes. Der Zweck der Subvention besteht in der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, wie sie in dem hierzu gestellten Antrag zum Ausdruck kommt.

   Alle Angaben im Antrag, den Antragsunterlagen und im Verwendungsnachweis, von denen die Beschaffung, Gewährung, Rückforderung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserhebliche Tatsachen.

10. Die Bewilligung erfolgt unter der Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei mir, der Bezirksregierung ....., einzulegen.

Sollte die Frist durch das Verschulden eines von Ihnen Bevollmächtigten versäumt werden, würde dessen Verschulden Ihnen zugerechnet werden.

.... , den .....

(Zuwendungsempfänger) (Ort, Datum)

Fernsprecher:

Bezirksregierung
Dezernat

Verwendungsnachweis

Zuwendungen des Landes NW nach § 13 bzw. § 17 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes NW für das Jahr .....

Durch Zuwendungsbescheid(e) der .....
(Bewilligungsbehörden)

vom	Az.:	über	..... DM
vom	Az.:	über	..... DM
vom	Az.:	über	..... DM
wurden bewilligt.		insgesamt	..... DM
Es wurden ausgezahlt		insgesamt	..... DM

I. Sachbericht/Zahlenmäßiger Nachweis

Lfd. Nr.	Tag der Zahlung	Empfänger	Maßnahme mit Kurzbeschreibung	Zuwendungsfähige Kosten	Ausgabe DM
			Summe:		

Nachweis nach Nummer 7.6 ANBest-G sind beigefügt.

II. Bestätigungen

Es wird bestätigt, daß

- die Zuwendung nach Maßgabe der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes weitergeleitet und verwendet wurde, insbesondere unter Beachtung der
  - in Nummer 2.1.3 genannten Fördersätze,
  - Bedarfsdeckung bei der Fahrzeugbeschaffung und Abgeltung der Vorhaltekosten,
  - unter Nummer 6 der Richtlinien genannten weitergehenden Bestimmungen,
- die neu beschafften Busse mit Ausnahme der Kleinbusse den „Anforderungskriterien an Linienbusse des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr" entsprechen,
- die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides beachtet wurden,
- die Ausgaben notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen.

....

(Ort, Datum) (Rechtsverbindliche Unterschrift)

Ergebnis der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde (Nr. 11.2 VVG)

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft. Es ergaben sich keine/die nachstehenden*) Beanstandungen.

....

(Ort, Datum) (Unterschrift)

*) Nichtzutreffendes streichen.

– MBl. NW. 1996 S. 1426.

Einzelpreis dieser Nummer 13,25 DM
zuzügl. Porto- und Versandkosten

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den A. Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für
Abonnementsbestellungen: Grafenberger Allee 100, Fax (0211) 9682/229, Tel. (0211) 9682/238 (8.00–12.30 Uhr), 40237 Düsseldorf
Bezugspreis halbjährlich 98,– DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 196,– DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim A. Bagel Verlag vorliegen.
Reklamationen über nicht erfolgte Lieferungen aus dem Abonnement werden nur innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Erscheinen anerkannt.

In den Bezugs- und Einzelpreisen ist keine Umsatzsteuer i. S. d. § 14 UStG enthalten.
Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 9682/241, 40237 Düsseldorf
Von Vorabeinsendungen des Rechnungsbetrages – in welcher Form auch immer – bitten wir abzusehen. Die Lieferungen erfolgen nur aufgrund schriftlicher Bestellung gegen Rechnung. Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim A. Bagel Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgeber: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 40213 Düsseldorf
Herstellung und Vertrieb im Namen und für Rechnung des Herausgebers: A. Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 40237 Düsseldorf
Druck: TSB Tiefdruck Schwann-Bagel, Düsseldorf und Mönchengladbach
ISSN 0177-3569