# Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW

## 0. Vorbemerkung

Die Ausführungen der Abgrenzungsrichtlinie werden durch ein Handbuch ergänzend erläutert. Das Handbuch zur Abgrenzungsrichtlinie dient als ermessenslenkendes Regelwerk zur einheitlichen Anwendung behördlicher Ermessensgrundsätze und gewährleitstet somit über die Anwendung des Gleichheitsgrundsatzes eine Gleichbehandlung aller Antragsteller. Das Handbuch ist nicht Bestandteil der Abgrenzungsrichtlinie und wird auf dem Erlasswege verkündet.

## 1. Verwaltungs- und Planungskosten

Zu den Planungs- und Verwaltungskosten zählen alle Kosten, die der Träger eines Vorhabens aufbringen muss, um Baurecht zu erlangen, die Entwurfsbearbeitung durchzuführen, das Vorhaben zu überwachen und zu betreuen und um die erforderlichen genehmigungspflichtigen Unterlagen zu erhalten. Dies gilt entsprechend für die zum Erwerb von Grundstücken notwendigen Vorarbeiten, z. B. Erstellen von Grunderwerbsverzeichnissen und Verhandlungen mit Grundstücksverkäufern. Die Zuordnung von Leistungen zu den Verwaltungs- und Planungskosten richtet sich grundsätzlich nach der auszuführenden Tätigkeit und ist unabhängig davon, wer die Tätigkeit ausführt.

### 1.1 Grundsatz

- Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung der Verkehrsinfrastruktur nicht zuwendungsfähig.
- Planungsausgaben, soweit es sich nicht um Verwaltungsausgaben handelt, sind zuwendungsfähig und werden durch eine Pauschale abgegolten.
- Entstehen aus Tätigkeiten, deren Ausgaben nicht zuwendungsfähig sind, weitere Ausgaben oder Gebühren, so sind auch diese Ausgaben nicht zuwendungsfähig.
- Werden durch ein beauftragtes Ingenieurbüro Tätigkeiten anstelle des Vorhabenträgers ausgeführt, deren Ausgaben nicht zuwendungsfähig sind, so sind auch die infolge der Beauftragung entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig

### 1.2 Verwaltungskosten

Zu den Verwaltungskosten zählen alle intern anfallenden Leistungen, die direkt aus dem bestimmten Vorhaben entstehen. Dazu zählen auch anfallende Geschäftsbereichsumlagen, soweit es sich nicht um Eigenleistungen handelt, die zu den Baukosten gehören. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben insbesondere für nachstehende Tätigkeiten, soweit sie nicht der HOAI oder der AHO zuzuordnen sind:

- Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,
- Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts

- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen
- Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung
- sonstige Tätigkeiten im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit und Beratung
- Hinsichtlich der Zuordnung von Verwaltungsausgaben wird auf das Handbuch verwiesen.

### 1.3 Planungsausgaben

#### 1.3.1 Pauschale

Maßnahmenbezogene Planungsausgaben, die als Teil der Ausführung den Bauausgaben zuzurechnen sind, werden pauschal mit 3 Prozent der festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähig anerkannt (sog. Planungskostenpauschale). Hierbei handelt es sich um Planungsleistungen in Anlehnung an die Leistungsphasen 5, 6 und 9 der HOAI (Ausführung, Objektbetreuung, Dokumentation). Maßgeblich für die Bestimmung der Höhe dieser Planungsausgaben sind die festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages.

Regelungen zur Planungskostenpauschale für Maßnahmen der Deutschen Bahn AG sind im Handbuch aufgeführt.

##### 1.3.1.1 Anträge auf Erhöhung der Zuwendung

Die Planungskostenpauschale ist bei Anträgen auf Erhöhung der Zuwendung nur auf neue Vorhabenteile zu gewähren, die einen eigenen Verkehrswert aufweisen.

##### 1.3.1.2 Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Werden für Infrastrukturmaßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Finanzierungsantrag Ausgaben für die Ausführungsplanung (gemäß EBA Handbuch) angesetzt, werden diese zwar den Bauausgaben zugeordnet, eine Einbeziehung dieser Ausgaben zur Berechnung der Planungskostenpauschale ist aber auszuschließen.

##### 1.3.1.3 Projektsteuerungsleistungen

Abweichend von Nr. 1.2 sind Ausgaben der Projektsteuerungsleistung im Sinne AHO-Schrift Nr. 09 förderfähig und über die Pauschale abgegolten.

#### 1.3.2 Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG)

Für Maßnahmen der §§ 3, 13 des EkrG und § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) werden keine Planungsausgaben gewährt, da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungskostenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.

## 2. Umsatzsteuer

Die Umsatzsteuer, die nach § 15 Umsatzsteuergesetz vom Antragsteller als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben. Sind Antragsteller nicht

zum Vorsteuerabzug berechtigt, so ist die Umsatzsteuer i. d. R. Bestandteil der zuwendungsfähigen Bauausgaben

Sofern Antragsteller, die nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sind, Maßnahmen realisieren wollen, die in die originäre Zuständigkeit von Antragstellern mit Berechtigung des Vorsteuerabzugs fallen, ist über die Anerkennung der Zuwendungsfähigkeit der Umsatzsteuer im Einzelfall zu entscheiden. Der Grundsatz der sparsamen Verwendung von Zuwendungen ist zu beachten

## 3 Grunderwerbsausgaben

### 3.1 Begrifflichkeiten

Gestehungskosten

Gestehungskosten sind Ausgaben, die der Maßnahmenträger aufgewendet hat oder aufwenden muss, um

- Eigentümer des Grundstücks zu werden oder
- ein beschränktes dingliches Recht zu erwerben.

Der Umfang der Gestehungskosten ist dem Handbuch zu entnehmen.

Anderweitige Nutzung

Hierunter sind Grundstücke zu verstehen, die vom Maßnahmenträger in eine bestimmte Maßnahme mit eingebracht werden,

- die er jedoch nicht eigens für diese Maßnahme erworben hat, sondern die ihm schon vorher gehörten oder
- die er eigens für diese Maßnahme, jedoch vor Maßnahmenbeginn, erworben hat, so dass die Grundstücke anderweitig genutzt werden konnten.

Nicht dauernde Verwendung

Es handelt sich hierbei um Grundstücke/Grundstücksteile, die aus Anlass einer geförderten Maßnahme erworben werden müssen, jedoch nicht unmittelbar oder dauernd für diese Maßnahme verwendet werden, wie z.B.

- Restflächen, die noch nutzbar sind und veräußert werden können,
- Flächen, die nur während der Bauzeit genutzt werden und wieder veräußert werden,
- Deponieflächen, die veräußert werden können, da sie z.B. in landwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgeführt werden und
- Flächen, die im Zusammenhang mit Maßnahmen der Landschaftspflege und des Naturschutzes erworben werden müssen, z.B. Ausgleichs- oder Ersatzflächen oder aber Restflächen/ Deponieflächen, die als Ausgleichs- oder Ersatzflächen dienen und vom Maßnahmenträger veräußert werden, da sie z.B. in landwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgeführt werden.

## 3.2 Grundsatz

- Zuwendungsfähig, unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, sind Gestehungskosten für den Erwerb von
    - Grundstücken, die dauernd für die entsprechende Maßnahme verwendet werden, wenn das Grundstück nach dem 1.1.1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.
    - Ersatzgrundstücke (siehe 3.3)
    - Tauschgrundstücke (siehe 3.4)
    - Grunddienstbarkeiten (siehe 3.5)
    - Erbbaurechte (siehe 3.6)
    - Freiwerdenden Grundstücke (siehe 3.7)
    - „In-sich-Geschäfte“ (siehe 3.8)
- Grundsätzlich zuwendungsfähig, unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, sind
    - Gestehungskosten für den Erwerb von Grundstücken, die nicht dauernd für die entsprechende Maßnahme verwendet werden (siehe auch „Nicht dauernde Verwendung“), unabhängig davon, ob das Grundstück vom Träger der Maßnahme unmittelbar für die Maßnahme verwendet oder zwischenzeitlich anderweitig genutzt und dann in die Maßnahme eingebracht wird (siehe auch „Anderweitige Nutzung“).
    - laufende Kosten/Entschädigungen für die vorübergehende Nutzung von Grundstücken während der Durchführung der entsprechenden Maßnahme.
- Nicht zuwendungsfähig sind laufende Kosten für Grundstücke, die dauerhaft für die entsprechende Maßnahme verwendet werden.
- Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst. Dabei sind die Gestehungskosten nur bis zu der Höhe zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

## 3.3 Ersatzgrundstücke

Hierunter sind Grundstücke zu verstehen, die deshalb benötigt werden, weil durch die geförderte Maßnahme Anlagen zwangsläufig auf ein anderes Grundstück verdrängt werden.

Gestehungskosten für vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.

### 3.4 Tauschgrundstücke

Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind zuwendungsfähig die Gestehungskosten, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

### 3.5 Grunddienstbarkeiten

Die Höhe der förderfähigen Grunddienstbarkeit richtet sich nach der Höhe des Kaufpreises und dem Grad der Nutzungseinschränkung. Hierbei setzen sich die Ausgaben zusammen aus

- einem v.H.-Anteil (abhängig vom Grad der Einschränkung) des Verkehrswertes der tatsächlich eingeschränkten Fläche und
- einem Anteil Nebenkosten.

### 3.6 Erbbaurechte

- Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 3.2 und 3.3 entsprechend. Als "Gestehungskosten" wird das 10-fache des vertraglich festgelegten jährlichen Erbbauzinses anerkannt.
- Beim Grunderwerb auf Rentenbasis ist der kapitalisierte Rentenbetrag zuwendungsfähig, wenn die Rentenverpflichtung mit einem Versicherer zugunsten des Rentenberechtigten abgewickelt wird oder der Zuwendungsempfänger/-in diesen Betrag wertbeständig anlegt, um hieraus die Rente zu leisten.

### 3.7 Freiwerdende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben und können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für den öffentlichen Nahverkehr nutzt.

### 3.8 Grunderwerbsausgaben bei „In-sich-Geschäften“

Grunderwerbsausgaben sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe grundsätzlich zuwendungsfähig auch bei Grundstückskäufen zwischen

- Gemeinde und Eigengesellschaft
- Mutter- und Tochtergesellschaften bzw. zwischen Teilgesellschaften.

Grunderwerbsausgaben sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich unselbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.

## 4. Bauausgaben

### 4.1 Grundsatz

Die Ausgaben für den Bau oder Ausbau der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zuwendungsfähig.

Hierzu gehören auch Verkehrswege und -anlagen der Eisenbahnen (siehe Handbuch zur Abgrenzung des Begriffs „Verkehrswege“). Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach dem aktuellen Stand der Technik sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen, die der Sicherheit, dem Komfort der Fahrgäste sowie der sozialverträglichen Stadtentwicklung vor dem Hintergrund des absehbaren Verkehrsbedarfs dienen.

Bei Mischnutzung von Verkehrsanlagen des ÖPNV (z. B. Nah- und Fernverkehr) ist nur der entsprechende Nahverkehrsanteil zuwendungsfähig.

Der Umfang der Bauausgaben ist dem Handbuch zu entnehmen.

### 4.2 Eigenleistung

Führt der Träger des Vorhabens Bauarbeiten selbst durch, so sind auch die hierfür anzusetzenden Kosten zuwendungsfähig. Weitere Einzelheiten sind dem Handbuch zu entnehmen.

Werden im Finanzierungsantrag Eigenleistungen als Baukosten veranschlagt, so sind hier Einzelveranschlagungen, aus denen Art und Umfang der entsprechenden Leistung hervorgeht, vorzunehmen.

Für die Prüfung des Verwendungsnachweises sind nachvollziehbare Belege bereitzuhalten.

### 4.3 Anlagen Dritter

Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge einer Fördermaßnahme verlegt, verändert oder erneuert werden und sind die hierfür entstehenden Kosten zuwendungsfähig, so sind unter enteignungsrechtlichen Gesichtspunkten auch die dem Dritten entstehenden Aufwendungen für Ingenieurleistungen (z. B. für Planung, Bauleitung und Abrechnung) in angemessenem Umfang zuwendungsfähig. Dies gilt nicht, sofern es sich bei den Anlagen Dritter um Verkehrswege oder Verkehrsanlagen handelt.

Die Zuordnung von Ausgaben als zuwendungsfähig oder nicht zuwendungsfähig gilt unabhängig davon, ob diese von der Vorhabenträgerin/vom Vorhabenträger, von der Zuwendungsempfängerin/ dem Zuwendungsempfänger oder im Auftrag einer der vorgenannten Personen von einer/einem Dritten erbracht werden.

### 4.4 Maßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Ausführungsplanung zählt zu den Baukosten, allerdings nur insoweit, wie sie ein Auftragnehmer zur physischen Herstellung eines Bauvorhabens erbringen muss. Im Rahmen von SPNV-Maßnahmen zählt die Ausführungsplanung nur zu den Baukosten, soweit diese gemäß EBA-Handbuch den Baukosten zuzuordnen sind.

## 5. Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Umleitungsstrecken

### 5.1 Herrichtung der Umleitungsstrecke

Die notwendigen Ausgaben für die Herrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden.

In der Regel sollen Umleitungsstrecken behelfsmäßig so hergerichtet werden, wie es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs erforderlich ist. Werden dennoch bei der Herrichtung der Umleitungsstrecke Maßnahmen getroffen, die allein für die Umleitung nicht erforderlich wären, so sind die insoweit entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig.

### 5.2 Ersatzverkehr

Ist es wirtschaftlicher, anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung (Anmietung, gegebenenfalls Ankauf) der erforderlichen Fahrzeuge und/oder die Beauftragung des erforderlichen Personals zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen (evtl. auch zur Ausmusterung vorgesehenen) Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann. Dies gilt nicht, wenn die Erbringung des Ersatzverkehrs vertraglich geschuldet ist. Dass der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann, ist nachzuweisen.

Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ist der Restwert der erworbenen Fahrzeuge, den diese nach Beendigung des Ersatzverkehrs noch haben (Verkehrswert oder Verkaufserlös, falls dieser höher ist), abzusetzen. Der Restwert ist spätestens bei Vorlage des Verwendungsnachweises vom Zuwendungsempfänger zu belegen. Bis dahin sind die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Fahrzeugbeschaffung vorläufig aus dem Verhältnis einer linearen Abschreibung der Fahrzeuge zur veranschlagten Umleitungsdauer festzusetzen.

### 5.3 Betriebserschwernisse

Kosten für Betriebserschwernisse, die dem Träger des Vorhabens selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig. Entschädigungen, die an einen Dritten für Betriebserschwernisse zu leisten sind, sind zuwendungsfähig.

### 5.4 Vorteilsausgleich

Erwirbt der Bauträger durch die Herrichtung der Umleitungsstrecke einen erheblichen bleibenden materiellen Vorteil, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben angemessen zu berücksichtigen. Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst förderungsfähig ist.

Werden nach Beendigung der Umleitung Stoffe zurückgewonnen (z.B. Signalanlagen), so ist der Wert von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

## 6. Berücksichtigung von Vorsorgemaßnahmen

### 6.1 Begriffsbestimmung

Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) ausgeführt werden, deren Nutzen allerdings erst mit der Realisierung eines späteren Verkehrsvorhabens (Zweitvorhaben) gegeben ist. Eine Vorsorgemaßnahme kann z.B. darin bestehen, dass beim Bau einer Stadtbahn, einer Straße oder auch bei der Realisierung eines privaten Investitionsvorhabens (Erstvorhaben) zusätzlich ein Kreuzungstunnel, eine Brücke oder ein Straßenabschnitt für ein später zu bauendes zuwendungsfähiges Verkehrsprojekt (Zweitvorhaben) errichtet wird oder dass mit dem Ausbau der gemeindlichen Kanalisation bereits Vorkehrungen für die Einleitung des Oberflächenwassers einer künftig zu bauenden Straße getroffen werden.

### 6.2 Grundsätze

#### 6.2.1

Als Kosten der Vorsorgemaßnahme sind, soweit sich aus kreuzungsrechtlichen Regelungen nichts anderes ergibt, die durch sie tatsächlich entstandenen Mehrkosten anzusetzen. In begründeten Fällen kann eine andere Kostenabgrenzung sinnvoll sein.

#### 6.2.2

Die Ausgaben der Vorsorgemaßnahme werden zuwendungsfähig, wenn das Zweitvorhaben durchgeführt und gefördert wird und soweit die Vorsorgemaßnahme für das Zweitvorhaben tatsächlich verwendet wird.

**6.2.3**

Zur Beseitigung der Ausschlusswirkung der Nr. 1.3 VV bzw. VVG zu § 44 LHO ist für die Zuwendungsfähigkeit der Ausgaben bei einer späteren Förderung im Rahmen des Zweitvorhabens erforderlich, dass die Vorsorgemaßnahme vor ihrer Ausführung als solche anerkannt worden ist. Diese Anerkennung soll nur dann erfolgen, wenn die spätere Ausführung der Vorsorgemaßnahme mit wesentlich höheren Kosten verbunden, technisch oder betrieblich nicht oder nur mit großem Aufwand durchführbar wäre und außerdem sichergestellt erscheint, dass die Vorsorgemaßnahme später für das Zweitvorhaben verwendet wird.

**6.2.4**

Mit der Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ist der Antragstellerin/dem Antragsteller mitzuteilen, dass die Anerkennung der Vorsorgemaßnahme einen Anspruch auf eine spätere Förderung des Zweitvorhabens nicht begründet.

## 6.3 Verfahren

**6.3.1**

Die Vorsorgemaßnahme ist zu beschreiben und darzustellen. Die technische oder wirtschaftliche Notwendigkeit zur Durchführung mit dem Erstvorhaben ist eingehend zu begründen. Die durch sie bedingten Kosten sind anzugeben.

Für das Zweitvorhaben sind Unterlagen in Anlehnung an die Anmeldung für das jeweilige Förderprogramm (jedoch unabhängig von der Kostenhöhe) beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern. Die Unterlagen müssen eine Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit zur Durchführung der Vorsorgemaßnahme ermöglichen.

**6.3.2**

Sofern das Erstvorhaben nach dem ÖPNVG NRW gefördert werden soll, kann der Antrag auf Anerkennung der Vorsorgemaßnahme in den entsprechenden Finanzierungsantrag einbezogen werden.

**6.3.3**

Sofern das Erstvorhaben nicht nach dem ÖPNVG NRW gefördert wird, ist zur Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ein gesonderter Antrag zu stellen. Hierzu sind zusätzliche Unterlagen vorzulegen, in denen das Erstvorhaben dargestellt ist.

**6.3.4**

Die Bewilligungsbehörde entscheidet über den Antrag auf Anerkennung als Vorsorgemaßnahme nach vorheriger Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums.

## 7. Berücksichtigung eines Wertausgleichs bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

### 7. 1 Grundsätze

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören grundsätzlich auch die Aufwendungen, die bei der Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens durch eine notwendige Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anderer Verkehrswege und -anlagen oder sonstiger Anlagen anfallen.

Tritt durch die Verlegung, Veränderung oder Erneuerung für derartige Anlagen eine Wertsteigerung oder -minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermins ein, ist bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ein Wertausgleich zu berücksichtigen.

Diese Regelungen über die Berücksichtigung eines Wertausgleichs sind nicht zugrunde zu legen, soweit besonderes Recht etwas anderes über den Wertausgleich bestimmt.

### 7.2 Ausnahmen

Ein Wertausgleich entfällt, soweit im notwendigen Umfang

- Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
- Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die selbst förderfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
- zusätzliche Anlagenteile nur infolge des Vorhabens erstellt werden müssen, (z.B. bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern und Rohrmehrlängen).

Das Gleiche gilt, wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmen keinen Vor- oder Nachteil bringt. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn

- eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials nur verlegt wird oder
- nur ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlage nicht ausgespart werden kann.

Ein Wertausgleich ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn bei Anlagen Dritter Folgekostenpflicht besteht, und der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. Besteht bei Anlagen Dritter eine Folgekostenpflicht, so entfällt für diese Anlagenteile anteilig der Wertausgleich und die Entschädigung. Entschädigungen im Zuge von Maßnahmen, die aufgrund von förderungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht.

### 7.3 Berechnung des Wertausgleichs

Als Wertausgleich sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben

- die nachvollziehbar geschätzte Kapitalwertdifferenz zwischen der alten und der neuen Anlage,
- der Wert der anfallenden Gegenstände,
- die Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung der Anlagen Dritter

zu berücksichtigen.

### 7.4 Pauschalierung

Bei Ver- und Entsorgungsanlagen sind in der Regel als Wertausgleich 40 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anzusetzen. Hierin sind auch enthalten

- Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung,
- Wertminderungen.

Bei Telekommunikationslinien beträgt der Ausgleich pauschal 20 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung, soweit dem eine gesetzliche oder vertragliche Regelung nicht entgegensteht.

Für kathodisch geschützte Leitungen gilt ebenfalls ein Pauschalansatz in Höhe von 20 v. H.

## 8. Fördersatz nach § 13 ÖPNVG NRW

### 8.1 Absatz zu Begriffsbestimmungen

Nettoausgaben = zwf. Bauausgaben ohne Planungskostenpauschale, ohne Grunderwerb (GE)

Bruttoausgaben = Nettoausgaben + Planungskostenpauschale

Zwf. Investitionsausgaben = Bruttoausgaben + Grunderwerb

Die Planungskostenpauschale wird auf Grundlage des Erstantrages gewährt. Bei Vorlage eines Änderungsantrages wird auf Nr. 1.3.1.1 verwiesen.

### 8.2 Zuwendungsfähigkeit der Umsatzsteuer

Hierzu wird auf die Regelungen unter Nr. 2 verwiesen.

## 8.3 Fördersatz

### 8.3.1 Generelle Förderhöchstgrenze

Höchstens 90 % der zwf. Investitionsausgaben.

Insbesondere für folgende Maßnahmen:

1. Stadtbahn- und Straßenbahn-Maßnahmen
2. Infrastrukturmaßnahmen des SPNV (Schienenwege und Stationen)
3. und weitere Maßnahmen im Sinne des § 13 ÖPNVG NRW

### 8.3.2

Abweichend vom Förderhöchstsatz nach Nummer 8.3.1 beträgt der Förderhöchstsatz für Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen gemäß § 13 Absatz 1 Nummer 3 ÖPNVG NRW höchstens 40 % der zwf. Investitionsausgaben.

### 8.3.3

Abweichend vom Förderhöchstsatz nach Nummer 8.3.1 beträgt der Förderhöchstsatz für Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV gemäß § 13 Abs. 1 Nummer 6 ÖPNVG NRW höchstens 60 % des die Kosten eines vergleichbaren Dieselbusses übersteigenden Betrages.

### 8.3.4 Ausnahme

Im Einzelfall kann für Maßnahmen nach Nummer 8.3.1 Ziffer 2 und 8.3.2 ein höherer Fördersatz vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium festgelegt werden, wenn dies zur Erfüllung des Zuwendungszwecks geboten ist.

## 9 Ausnahmen von dieser Richtlinie

Im Einzelfall und bei besonderer Begründung kann die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium Ausnahmen zulassen, durch die von Regelungen dieser Richtlinie abgewichen wird – soweit diese die gesetzlichen Regelungen und die Regelungen des § 13 ÖPNVG NRW nicht verletzen oder für die eine Ermächtigung nach den VV/VVG zu § 44 LHO gegeben ist.