



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 14.12.2023

Fassung

Gültig ab: 11.01.2024

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (FöRi Nachhaltige städtische Mobilität)

Richtlinien

über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (FöRi Nachhaltige städtische Mobilität)

Runderlass

des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Vom 14. Dezember 2023

1

Förderziel, Zweck und Rechtsgrundlagen

Das Land Nordrhein-Westfalen bündelt mit der Förderung der nachhaltigen städtischen Mobilität Förderaktivitäten in den Bereichen, mit denen der Verkehrssektor zur Umsetzung des europäischen Green Deals beiträgt. Vor dem Hintergrund der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vom 14. Dezember 2021 (COM(2021) 811 final) - „Der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität“ und der „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen

vom 10. Dezember 2020 (COM(2020) 789 final) „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ zielt diese Richtlinie auf den Übergang zu einer sicheren, zugänglichen, inklusiven, intelligenten, widerstandsfähigen und emissionsfreien urbanen Mobilität, indem Zuwendungen in städtischen Regionen gewährt werden.

Ziel dieser Förderung ist es, innerhalb der städtischen Zentren und für Wege in der gesamten Stadt-Land Region nachhaltige Mobilitätslösungen für alle Verkehrsteilnehmenden sicher, attraktiv und verfügbar zu machen und einen bestmöglichen Beitrag zur umwelt- und klimafreundlichen Neuorganisation des Verkehrs zu leisten. Die Förderung zielt dabei auf Maßnahmenpakete aus nachhaltigen urbanen kommunalen oder regionalen Mobilitätsplänen, um die Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen voranzubringen und die Umsetzung des Green Deals in Nordrhein-Westfalen zu beschleunigen.

1.1

Zuwendungszweck

Vorhaben, die nach dieser Richtlinie gefördert werden, sollen dazu beitragen, die Mobilität in Nordrhein-Westfalen neu aufzustellen und nachhaltig auf die Zukunft auszurichten. Diese Förderung zielt auf die Umsetzung von Maßnahmenpaketen aus kommunalen und regionalen Mobilitätsplänen, die zur Erreichung der in den Plänen genannten Leitziele beitragen. Mit Bezug auf die von der EU entwickelten Leitlinien für Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) müssen die jeweiligen Leitziele der Ausrichtung auf ein modernisiertes Verkehrssystem entsprechen. Ziel ist es, den Anteil der Bevölkerung der von einem modernisierten Verkehrssystem profitiert, wesentlich zu erhöhen. Die Leitziele, die den Zweck dieser Förderung definieren sind: Vernetzung von städtischen und regionalen Mobilitätsangeboten, sichere Wege für alle (Vision Zero), gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmenden, optimierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und Fläche sowie umwelt- und stadtverträgliche Mobilität.

1.2

Rechtsgrundlagen

Das Land gewährt Zuwendungen auf der Grundlage dieser Richtlinie und nach Maßgabe insbesondere folgender Regelungen in der jeweils geltenden Fassung:

- a) §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 ([GV. NRW. S. 158](#)), im Folgenden LHO, sowie den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 445](#)), im Folgenden VV zur LHO beziehungsweise VVG zur LHO
- b) Verordnung (EU) Nummer 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 2023/2381 vom 15.12.2023),
- c) EFRE/JTF Rahmenrichtlinie NRW vom 7. November 2023 ([MBI. NRW. S. 1332](#)),

d) Verordnung (EU) Nummer 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S.159),

e) Verordnung (EU) Nummer 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 60),

f) Verordnung (EG) Nummer 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nummer 1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) im Folgenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und

g) Verordnung (EU) Nummer 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), im Folgenden AGVO.

Im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 sind die EU-spezifischen Fördervorschriften sowie die EFRE/JTF Rahmenrichtlinie NRW vorrangig gegenüber dieser Richtlinie anzuwenden.

1.3

Rechtsanspruch

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung. Die zuständige Bezirksregierung entscheidet als Bewilligungsbehörde vielmehr aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel.

2

Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung sind Maßnahmenpakete, die mit der Umsetzung von kommunalen und regionalen Mobilitätsplänen dem Zuwendungszweck nachkommen und damit zu einer zukunftssicheren und nachhaltigen Modernisierung des Verkehrssystems in Städten und Regionen NRWs beitragen. Dieser Beitrag muss im Antragsverfahren des Gesamtvorhabens dargestellt und begründet werden.

2.1.

Förderfähige Maßnahmenpakete

Gefördert werden Maßnahmenpakete. Hierdurch sollen Synergien ausgeschöpft und ihre Wirksamkeit gestärkt werden.

Die Maßnahmenpakete müssen dabei

- a) mindestens zwei der unter Nummer 2.2 genannten investiven Maßnahmen enthalten,
- b) eine aus den unter Nummer 1.1 genannten Leitzielen abgeleitete klar definierte Zielsetzung unterstützen und
- c) im selben Wirkungsbereich umgesetzt werden. Der Wirkungsbereich kann sich auf die Reichweite oder auf die Zielgruppe beziehen.

2.2

Fördergegenstände

Zuwendungsfähig sind investive und nicht-investive Vorhaben.

2.2.1

Neugestaltung und Umverteilung städtischer Flächen und Infrastrukturen

Förderfähig sind folgende Investitionen in Fläche, Infrastruktur und Angebote, auch flankiert durch Maßnahmen unter Nummer 2.2.4, als Beitrag zur sicheren nachhaltigen und vernetzten Mobilität:

- a) Einrichtung verkehrsberuhigter, autoarmer oder autofreier Zonen, auch in Verbindung mit der Umwidmung von Straßen und Flächen, einschließlich erforderlicher Baumaßnahmen; hierzu zählen auch Straßenum- und -rückbau und digitale Zugangsbeschränkungen in Verbindung mit einer Neuverteilung der Fläche,
- b) Investitionen in die Umgestaltung und Nutzbarmachung, auch Umwidmung, von öffentlichen oder privaten Flächen als öffentlich zugängliche Stellplatz- oder Umschlagfläche in Verbindung mit der unter Buchstabe a) genannten Umgestaltung der für Verkehr genutzten Fläche,
- c) Umgestaltung bestehender Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie deren Ausbau im Zuge der Umverteilung bestehenden Straßenraums, Änderungen der Streckenführung und Lückenschlüsse für sichere barrierefreie Wegenetze,
- d) Umgestaltung von Knotenpunkten zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Rad- und Fußverkehrs auch zur Umsetzung von bevorrechtigten Straßen und Wegen,
- e) Errichtung von barrierefreiem Zugang zu Halte- oder Knotenpunkten der öffentlichen und der geteilten Mobilität oder Einrichtung neuer, auch virtueller, Haltepunkte,

f) Bereitstellung neuer oder die Erweiterung bestehender Infrastrukturen der vernetzten nachhaltigen Mobilität und Logistik in Form von:

aa) verkehrsmittelübergreifenden Mobilstationen

bb) anbieterübergreifenden City-Hubs und Mikro-Depots zur dauerhaften Einrichtung beziehungsweise Nutzbarmachung von bestehenden Immobilien oder

cc) öffentlich zugänglichen anbieterunabhängigen intelligenten Schließfächern bis hin zu anbieterübergreifenden Paketstationen,

g) Bereitstellung, Umbau, Erweiterung oder digitale Vernetzung von Abstellanlagen, für Zweiräder, Lastenfahrräder und Verleihsysteme,

h) Umbau von Parkplätzen zu Gunsten der Sicherheit und digitale Vernetzung in Verbindung mit einem nachhaltigen Parkraum- oder Stellplatzmanagement,

i) Maßnahmen der Zugangsregulierung für den Güter- und Wirtschaftsverkehr bei der Einrichtung verkehrsberuhigter, autoarmer oder autofreier Zonen; wobei auch anbieterübergreifende Lade- und Lieferzonen außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen hierzu zählen,

j) autonom fahrende, fahrerlose Fahrzeuge für On-Demand-Angebote zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Stadt-Umland-Verkehr oder

k) Zweiräder für Verleihangebote, wenn diese in den örtlich gültigen ÖPNV-Tarif eingebunden sind und es ein solches Angebot nicht bereits im vorgesehenen Betriebsgebiet gibt. Als Zweirad im Sinne dieser Richtlinie gelten Fahrräder und Lastenräder mit zwei und mehr als zwei Rädern jeweils auch elektrisch unterstützt sowie E-Tretroller.

2.2.2

Nahtlose und optimierte Wege

Förderfähig sind folgende Maßnahmen der digitalen Vernetzung, Integration und Steuerung, die durch optimierte Nutzung von Infrastruktur und Angeboten zur sicheren, nachhaltigen und vernetzten Mobilität beitragen:

a) einmalige Aufwendungen für Sensorik und technische Einrichtungen, die der Vernetzung von Mobilitätsangeboten sowie der effizienteren Nutzung von Infrastrukturen dienen, unter anderem Installation von Parkraumdetektion zur Umsetzung von Parkleitsystemen und nahtlosen Mobilitätsangeboten, sowie damit einhergehende digitale Anwendungen zur optimierten Flächennutzung,

b) Maßnahmen des kommunalen Datenmanagements zur Stärkung der Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten, einschließlich der Erzeugung sowie der diskriminierungsfreien Bereitstellung von Mobilitätsdaten über Landeshintergrundsysteme,

c) Implementierung von intelligenten Verkehrssystemen für

- aa) die Umsetzung von Leit- und Priorisierungssystemen für ÖPNV- und Einsatzfahrzeuge sowie verbesserte Bedarfsanmeldungen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, wobei auch die Digitalisierung von Lichtsignalanlagen hierzu zählt oder
- bb) Maßnahmen des Verkehrsmanagements zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- d) Erweiterung bestehender Fahrgastinformationssysteme um multimodale und grenzüberschreitende Angebote, wobei insbesondere europäische Standardschnittstellen wie Netex zu berücksichtigen sind,
- e) Schaffung beziehungsweise Erweiterung der technischen Vertriebssysteme, um grenzüberschreitende Tarifierung vertrieblich zu ermöglichen oder
- f) Etablierung von Account-based Ticketing Systemen, die dem Ziel der Interoperabilität dienen und somit nahtlose Mobilität ermöglichen.

2.2.3

Innovative nachhaltige Mobilität und Logistik

Förderfähig sind folgende innovative nachhaltige Lösungen, die zur beschleunigten Anwendung für sichere, nachhaltige und vernetzte Mobilität und Logistik beitragen:

- a) innovative Lösungen für Kooperationsvorhaben in Handel, Handwerk oder Dienstleistung zur stadtverträglichen Neuorganisation des urbanen Raums und Reduktion von Transportwegen im Wirtschaftsverkehr oder
- b) autonom fahrende, fahrerlose Transport- oder Liefersysteme.

2.2.4

Begleitmaßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur optimierten Nutzung von Fläche und Infrastruktur

In Verbindung mit geförderten Maßnahmen unter Nummer 2.2.1 bis 2.2.3 dieser Richtlinie sind folgende flankierende Maßnahmen förderfähig:

- a) Verkehrsberuhigung durch Stadtmöbel oder Einbauten und weitere Elemente zur Verhinderung der Fremdnutzung von Rad- und Fußverkehrsanlagen,
- b) Errichtung hocheffizienter und regelbarer, emissionsarmer Beleuchtungsanlagen zur Beleuchtung von Radwegen zur Verbesserung des fließenden Radverkehrs oder für Stellplätze und Abstellanlagen,
- c) Maßnahmen an Halte- oder Knotenpunkten und Stellplatzanlagen zur Herstellung der Barrierefreiheit, Sicherheit, Beschattung und Begrünung,

d) Bereitstellung und Nutzbarmachung von Flächen für Nahversorgung oder Freizeiteinrichtungen im Rahmen der Flächenumverteilung und Flächenumnutzung oder

e) Schaffung, Vernetzung und Aufwertung grüner Infrastruktur, bevorzugt mit heimischen und standortgerechten Arten, zur Verbesserung der Luftqualität, Lärminderung, Biodiversität und Klimaresilienz.

2.2.5

Nicht-investive Maßnahmen

Ebenfalls förderfähig sind im Zusammenhang mit einem im Rahmen dieser Richtlinie geförderten investiven Vorhaben anfallende Ausgaben für vorbereitende und begleitende Maßnahmen, sofern sie von Dritten erbracht werden, sowie Ausgaben für das dem Fördervorhaben direkt zurechenbare Projektmanagement, sofern sie von Dritten erbracht werden oder es sich um eine für die Projektdauer befristete Projektstelle handelt. Darunter fallen Ausgaben für folgende Leistungen:

a) Konzepte für die Umsetzung von Plänen und Strategien der kommunalen und regionalen Mobilitätsplanung, die der Vorbereitung einer der im Rahmen dieser Richtlinie geförderten investiven Maßnahmen dienen,

b) Planung und Vorbereitung der investiven Maßnahmen,

c) Maßnahmen, die die Vernetzung von Mobilitätsbedarfen und Wegeketten im Personen- und Güterverkehr auch grenzüberschreitend und international verbessern oder

d) Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager, die für die Gesamtkoordination der zur Förderung beantragten Vorhaben der Kommune im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätsplans während der Projektdauer zuständig sind.

Abweichend von Nr. 1.3 VV zu § 44 LHO können ebenfalls bereits erstellte oder beauftragte Konzepte gefördert werden, sofern sie mindestens den Anforderungen der unter 2.1 dieser Richtlinie genannten Anforderungen entsprechen, nach dem 1. Januar 2021 beauftragt wurden und dem investiven Vorhaben unmittelbar zugeordnet werden können.

3

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger

Zum Kreis der Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfängern gehören

a) Gemeinden und Gemeindeverbände,

b) kommunale Unternehmen und Einrichtungen des öffentlichen Rechts gemäß §107 Absatz 1 und 2 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen,

c) kommunale Unternehmen und Einrichtungen des privaten Rechts gemäß § 108 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen, wenn den beteiligten Gemeinden oder Gemeindeverbänden alleine oder zusammen mehr als 50 Prozent der Anteile gehören.

Im Verbund mit den unter a) bis c) genannten Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger gehören dazu auch Forschungs- und Bildungseinrichtungen, kleine und mittlere Unternehmen, Vereine, Stiftungen und Kammern.

Die Größenklasse des Unternehmens bestimmt sich gemäß der Empfehlung (EG) Nummer. 2003/361 der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.05.2003 S. 36).

Einem Unternehmen, das sich in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Nummer 59 der Verordnung (EU) 2022/2472 befindet oder das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

4

Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Vorzeitiger Maßnahmenbeginn

Zuwendungen dürfen nur bewilligt werden, wenn der Zuwendungsempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit einen Antrag bei der Bewilligungsbehörde gestellt hat und wenn mit der zu fördernden Maßnahme zum Zeitpunkt der Bewilligung des Antrags noch nicht begonnen worden ist. Als Maßnahmenbeginn (Auftragsvergabe) gilt jede verbindliche Bestellung und jeder Vertrag über den Kauf oder die Installation (Liefer- und Leistungsvertrag), einschließlich des Personals. Planungsleistungen bis einschließlich Leistungsphase 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist, gelten nicht als vorzeitiger Maßnahmenbeginn. Bereits erfolgte Planungsleistungen sind bei Antragstellung vollständig anzugeben, sofern sie erforderlich waren und in direktem Zusammenhang mit dem investiven Vorhaben stehen.

4.2

Fördervoraussetzung

4.2.1

Einhaltung der Anforderungen an eine kommunale oder regionale Mobilitätsplanung

Zuwendungen werden nur für Maßnahmen gewährt, die einen Beitrag zur Umsetzung nachhaltiger kommunaler oder regionaler Mobilitätspläne leisten, beziehungsweise aus diesen abgeleitet sind. Voraussetzung ist, dass die Maßnahmenpakete entsprechend der genannten Leitziele zur Modernisierung der Verkehrssysteme beitragen.

Ein Mobilitätsplan in diesem Sinne wird anerkannt, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- a) Formulierung von Leitbild, Zielen und Maßnahmen,
- b) Gewährleistung der Einbindung der betroffenen Akteurinnen und Akteure durch Beteiligungsverfahren und
- c) Erläuterung möglicher maßnahmenbezogener Umsetzungsinstrumente

oder wenn dieser vom Land NRW gemäß Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement vom 21. Juni 2022 ([MBI. NRW. S. 632](#)) gefördert wurde.

Des Weiteren muss ein Beschluss der für die Verkehrsplanung zuständigen politischen Gremien über den Mobilitätsplan vorliegen, der bei Antragstellung nicht älter als fünf Jahre ist und dessen Ausrichtung der in dieser Richtlinie genannten Leitziele entspricht.

4.2.2

Einhaltung von Regelwerken und Standards der Bundes- und Landesebene

Bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Neuordnung und Umgestaltung des Straßenraums sind die allgemeinen Regeln der Technik einzuhalten. Hierbei sind die vom FGSV-Verlag herausgegebenen "Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele" (E Klima 2022) in der aktuell gültigen Fassung ebenfalls zu beachten. Diese sind unter <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022> einsehbar.

Bei Projekten, die digitale Anwendungen oder digitale Lösungen beinhalten, sind offene Standards zu nutzen und offene, standardisierte Schnittstellen anzubieten. Der Vernetzungsfaden des BMDV, einsehbar unter <https://www.digital-vernetzt-mobil.de/leitfaden> sowie der Standardisierungsfaden des Kompetenzzentrums Digitalisierung, einsehbar unter https://digitalemobilitaet.nrw/fileadmin/Redaktion/05_Downloads/Leitfaden_zur_Standardisierung_und_Daten_Governance_des_OEPV_in_NRW_1.0.pdf in seiner jeweils aktuellen Fassung sind anzuwenden. Für ÖPNV-Auskünfte ist das vorhandene DELFI-Landeshintergrundsystem verpflichtend zu verwenden. Daten, die im Rahmen der Umsetzung der Vorhaben anfallen, sind als Open-Data verfügbar zu machen. Die Zielsetzungen des Landesprogramms Mobility-as-a-Service Nordrhein-Westfalen sind zu berücksichtigen und der Zentrale Mobilitätsdatenzugang auf Landesebene ist ab Verfügbarkeit verpflichtend anzubinden.

4.2.3

Einhaltung der EU-Beihilferechtlichen Anforderungen

Die Förderung erfolgt, soweit es sich bei der Zuwendung um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der Fassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2008, (ABl. C 115 S. 47, ABl. 2010 C 83 S. 47, ABl. 2012 C 326, S. 47, ABl. 2016 C 202 S. 47, ber. ABl. C 400 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung im Folgenden AEUV, handelt, unter den nachfolgend genannten bestimmten einschränkenden Voraussetzungen. Diese finden keine Anwendung, soweit es sich nicht um eine Beihilfe im Sinne des EU-Rechts handelt.

4.2.3.1

Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Für die Beschaffung von Fahrzeugen und Zweirädern gemäß Nummer 2.2.1 Buchstaben j) und k), die zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots dienen, ist gem. Art. 9 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine Förderung beihilferechtskonform möglich, wenn der Förderempfänger auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist und das geförderte Vorhaben zur Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dient; die Förderung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Die Förderung des Zuwendungsempfängers darf nicht zu einer Überkompensation dessen führen. Dies ist nach Ablauf der Förderperiode beziehungsweise nach Ablauf der Zweckbindungsfrist sinngemäß von einer Wirtschaftsprüferin oder Steuerberaterin beziehungsweise einem Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder einem kommunalen Rechnungsprüfungsamt sinngemäß wie folgt bestätigen zu lassen: "Die Förderung nach der Richtlinie Nachhaltige städtische Mobilität hat auch unter Berücksichtigung etwaiger vom Zuwendungsempfänger im Übrigen erhaltenen staatlichen Leistungen nicht zu einer Überkompensation geführt (bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren nach den Maßstäben des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007)." Auch der jeweilige Aufgabenträger kann die Bestätigung erteilen. Dies ist im Zuwendungsbescheid festzulegen.

4.2.3.2

De-minimis-Förderung

Eine Förderung kann unter Berücksichtigung der Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 gewährt werden, wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Steuerjahren einen Betrag in Höhe von insgesamt 300 000 Euro nicht übersteigt (De-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben. Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden mit dem Antragsformular und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt.

4.2.3.3

Gewährung einer Beihilfe auf Grundlage der AGVO

Grundsätzlich ist nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen der Förderung gemäß dieser Richtlinie in begründeten Einzelfällen auf Grundlage der AGVO eine Beihilfe gewährt werden kann. Beihilfen für die Förderung von Verkehrsinfrastrukturen sind grundsätzlich gemäß Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe e der AGVO in Verbindung mit Artikel 13 Buchstabe a der AGVO vom Geltungsbereich der AGVO ausgeschlossen. Soweit es sich bei der Zuwendung um eine staatliche Beihilfe handelt, kann die Gewähr der Zuwendung auf Grundlage der AGVO nach Maßgabe der dort bestimmten Voraussetzungen erfolgen, für den Fall, dass es sich nicht um eine Verkehrsinfrastruktur handelt.

4.2.4

Einhaltung der EFRE Kriterien

Im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 werden ausschließlich Vorhaben unterstützt, die gemäß den vom EFRE/JTF-Begleitausschuss NRW aufgestellten Auswahlkriterien plausibel und angemessen sind und einen Beitrag zu den Querschnittszielen, zur nachhaltigen, vernetzten städtischen Mobilität einschließlich des Verflechtungsraums oder der Verflechtungsräume und zur Attraktivierung modernisierter Verkehrssysteme im Rahmen des Übergangs zur CO₂-neutralen Wirtschaft leisten. Dieses ist im Antragsverfahren darzustellen.

Mit EU-Mitteln werden ausschließlich Vorhaben unterstützt, die die klima- und umweltpolitischen Standards und Prioritäten der Europäischen Union beachten, mit den Zielen der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung und dem Pariser Klimaschutzübereinkommen im Einklang stehen sowie keine erhebliche Beeinträchtigung der Umweltziele im Sinne von Artikel 17 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13) verursachen.

Geförderte Infrastrukturvorhaben sind so zu errichten, dass sie durch potenzielle langfristige Auswirkungen des Klimawandels nicht gefährdet werden, dass der Grundsatz „Energieeffizienz an erster Stelle“ beachtet wird und dass die von dem Vorhaben verursachten Treibhausgasemissionen mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 in Einklang stehen.

4.2.5

Gesamtfinanzierung und Baurecht

Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gesichert sein und die Antragstellenden müssen eine ordnungsgemäße Durchführung und Abrechnung gewährleisten.

Die Finanzierung des Eigenanteils muss gesichert sein. Bei baulichen Anlagen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen. Der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein.

Sofern ein Grunderwerb nicht möglich ist, kann der Abschluss einer Gestattungs- oder Nutzungsvereinbarung zwischen der antragsberechtigten Kommune und der Eigentümerin oder dem

Eigentümer nach einer im Einzelfall durch die Bewilligungsbehörde zu treffenden Bewertung die Voraussetzung der Sicherung des Grunderwerbs ersetzen. Die Vereinbarung muss eine Nutzungsgestattung für die Allgemeinheit, Regelungen zur Unterhaltung und Verkehrssicherung durch die Kommune sowie eine Laufzeit, die mindestens der Dauer der Zweckbindungsfrist entspricht, vorsehen. Ferner darf sie nicht vorzeitig einseitig kündbar sein.

Die für Investitionen gemäß Nummer 2.2 zur Verbesserung der Infrastruktur vorgesehenen Flächen und Grundstücke müssen sich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Antragstellenden befinden. Trifft dies nicht zu, muss der oder die Antragstellende über die vorgesehenen Flächen verfügen können (zum Beispiel in Form eines Gestattungsvertrags). Die für die Maßnahmen vorgesehenen Flächen müssen die Voraussetzung für eine Widmung im Sinne des jeweiligen Straßengesetzes als öffentlich genutzte Verkehrsfläche erfüllen. Voraussetzung für die Förderung von Wegweisungssystemen ist, dass für die Aufstellung der Wegweiser die Zustimmung der Straßenbaulastträger bzw. der Wegeeigentümer vorliegt.

4.3

Bedarfsanalyse

Für die Begründung eines neuen oder zusätzlichen Angebotes ist für die Maßnahmen unter Nummer 2.2.1 Buchstaben b, f, g, i, j und k sowie für die Maßnahmen unter Nummer 2.2.3 eine Bedarfsanalyse zu erstellen. Neben der Erweiterung der räumlichen Reichweite kann auch die Adressierung neuer Zielgruppen in die Bedarfsanalyse als Grundlage für den Zusatznutzen einfließen.

4.4

Verbundvorhaben

Bei Verbundvorhaben erfolgt die Koordination des Gesamtvorhabens durch eine Beteiligte oder einen Beteiligten, wobei die Kooperationspartnerinnen und -partner eigenständige Anträge für ihre Teilvorhaben stellen müssen. Der Kooperationsvertrag ist vor einer Bewilligung des Förderantrages der Bewilligungsbehörde im Entwurf und spätestens sechs Wochen nach Zugang des Zuwendungsbescheides von allen Kooperationspartnerinnen und -partnern unterschrieben vorzulegen. Die Verpflichtung zur Vorlage des Kooperationsvertrages ist im Zuwendungsbescheid zu regeln.

5

Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1

Zuwendungsart

Projektförderung

5.2

Finanzierungsart

Anteilfinanzierung

5.3

Form der Zuwendung

Zuschuss/Zuweisung

5.4

Bemessungsgrundlage

Bemessungsgrundlage für die prozentuale Förderung sind die als förderfähig anerkannten Gesamtausgaben der Maßnahme. Zuwendungsfähig sind die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Durchführung der unter Nummer 2 genannten Fördergegenstände stehenden und zur Zielerreichung notwendigen Ausgaben. Zweckgebundene Spenden können bei der Bemessung der Zuwendung als Einnahmen außer Betracht bleiben, soweit bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger ein aus eigenen Mitteln zu erbringender Eigenanteil in Höhe von zehn Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben verbleibt. Darüberhinausgehende Spenden sind als Einnahmen zu berücksichtigen.

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für Anlagen gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 1 bis 3 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996 S. 81, S. 141, S. 216 und S. 355, ber. 2007 S. 327) in der jeweils geltenden Fassung für öffentliche und nicht öffentliche Straßen und Wege einschließlich Grunderwerb. Im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 sind ausschließlich Ausgaben für Grunderwerb gemäß den Regelungen EFRE/JTF Rahmenrichtlinie NRW zuwendungsfähig.

Für die Anschaffung von Zweirädern für ein in den ÖPNV-integriertes Verleihangebot oder von autonom fahrenden, fahrerlosen Fahrzeugen für On-Demand-Angebote sind auf Basis einer Bedarfsanalyse die Ausgaben in einem von dem Zuwendungsempfangenden festgelegten Betriebsgebiet zuwendungsfähig. Ausgaben, die der Betreiberin oder dem Betreiber durch den Betrieb entstehen sind nicht förderfähig. Die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben ergeben sich aus den Anschaffungskosten für die Zweiräder oder Fahrzeuge abzüglich dem Restwert nach Ende der Projektlaufzeit beziehungsweise nach Ablauf der Zweckbindungsfrist. Für den Fall, dass Einnahmen erzielt werden, sind auch diese abzuziehen.

Die Förderung von Personalausgaben erfolgt auch bei ausschließlich landesfinanzierten Fördervorhaben in Anlehnung an die in der EFRE/JTF Rahmenrichtlinie NRW festgelegten Regelungen

zur Anwendung von Pauschalen. In dem Fall sind diese ausschließlich bei zuwendungsberechtigten Kommunen und kommunalen Zusammenschlüssen förderfähig.

5.5

Höhe der Zuwendung

Die Höhe der Zuwendung richtet sich nach den genannten beihilferechtlichen Vorgaben der Europäischen Union sowie den haushaltsrechtlichen Bestimmungen des Landes Nordrhein-Westfalen.

Der Fördersatz beträgt grundsätzlich 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Er erhöht sich für Forschungs- und Bildungseinrichtungen und für Gemeinden ohne ausgeglichenen Haushalt und ohne genehmigtes Haushaltssicherungskonzept (Nothaushaltskommunen einschließlich überschuldeter Kommunen) sowie für Kommunen ohne ausgeglichenen Haushalt mit genehmigtem Haushaltssicherungskonzept auf 90 Prozent.

Die Beihilfeintensität soll bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen. Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. Die Beihilfeempfängerin oder der Beihilfeempfänger muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit den schriftlichen Förderantrag gestellt haben. Dieser muss mindestens Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (zum Beispiel Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung enthalten.

5.6

Bagatellgrenze

Die Bagatellgrenze für eine Zuwendung beträgt je Antrag 100 000 Euro. Im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 müssen die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben mehr als 200 000 Euro je Antrag betragen.

5.7

Maximalbetrag, Höchstgrenze

Eine Förderung wird nur für Vorhaben gewährt, wenn die förderfähigen Gesamtausgaben die Summe zehn Millionen Euro für das Gesamtvorhaben nicht überschreiten.

5.8

Kumulierung

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten. Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregeln in Artikel 8 AGVO zu beachten.

6

Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1

Allgemeine Nebenbestimmungen

Dem Zuwendungsbescheid werden als jeweils einschlägige Nebenbestimmungen die Anlage 2 zu Nummer 5.1 VV zu § 44 LHO (ANBest-P), die Anlage 1 zu Nummer 5.1 VVG zu § 44 LHO (ANBest-G) oder die Anlage 3 zu Nummer 5.1 VV zu § 44 LHO (NBest-Bau) beziehungsweise im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 die Anlage 2 zu Nummer 6.1 EFRE/JTF RRL NRW (ANBest-EU) beigefügt.

6.2

Leitlinien und Standards für die Planung der Maßnahmenpakete

Die aus den Mobilitätsplänen abgeleiteten Konzepte sind an den Leitlinien für Nachhaltige Urbane Mobilitätspläne und an den Leitlinien für die Planung nachhaltiger städtischer Logistik in der jeweils aktuellen Fassung auszurichten. Die Leitlinien sind auf der Internetseite https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_german.pdf der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission veröffentlicht.

Für Maßnahmen zur Einführung oder Anpassung von Stellplatzkonzepten ist der Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW und für Stadtmöbel zur Verkehrsberuhigung, unter anderem auf der Basis oder im Anschluss an temporäre Lösungen, der Leitfaden Stadtexperimente vom Zukunftsnetz Mobilität NRW anzuwenden. Bei der Planung und Errichtung neuer oder der Erweiterung bestehender verkehrsmittelübergreifender Mobilstationen ist das Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Auflage vom 28. Februar 2022 des Zukunftsnetzes Mobilität NRW in der aktuellen Auflage zugrunde zu legen. Diese sind unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads> einsehbar.

Bauliche Anlagen sollen das Mikroklima positiv beeinflussen und Zirkularität im Bauen angestrebt werden. Das bedeutet, dass versickerungsfähige und wasserdurchlässige Bodenbeläge bei bau-

lichen Anlagen, einschließlich Wegen, sowie die Einrichtung von Solarmodulen zur Energiegewinnung für den Betrieb, die Verwendung nachhaltig produzierter Baustoffe sowie Aufwendungen für Reparaturmöglichkeit oder sortenreinem Rückbau zu berücksichtigen sind.

Maßnahmen sind grundsätzlich arten- und klimagerecht zu gestalten. Die Umsetzung von Begleitmaßnahmen der grünen Infrastruktur erfolgen unter Berücksichtigung des Leitfadens „Biodiversitätsfördernde Maßnahmen auf Freiflächen, Ausgleichsflächen und an Gebäuden unter besonderer Berücksichtigung von landeseigenen Liegenschaften und Gewerbegebieten“ des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalens (LT-Vorlage 17/6788) in der jeweils geltenden Fassung.

6.3

Bedingungen für wirtschaftliche Nutzung der geförderten Infrastruktur

Für eine Bewilligung von anbieterübergreifenden Paketstationen, City-Hubs oder Mikro-Depots müssen grundsätzlich mit dem Antrag Absichtserklärungen, auch „Letter of Intent“ genannt, von mindestens zwei Unternehmen zur Nutzung der jeweiligen Infrastruktur eingereicht werden. Auf die Absichtserklärung kann verzichtet werden, wenn der Nutzerkreis einer Paketstation zur Befüllung nicht auf wirtschaftlich tätige Unternehmen begrenzt bleibt, zum Beispiel im Fall der Nutzung als öffentlich zugängliche anbieterunabhängige intelligente Schließfächer.

Die Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger müssen die Nutzung der geförderten Infrastruktur interessierten Unternehmen zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen ermöglichen, soweit dies für den Betrieb erforderlich ist.

Für die Bereitstellung von Lade- und Lieferzonen im öffentlichen Raum ist die zweckgebundene Nutzung der Zonen oder eine in Verbindung mit Nummer 2.2.1 Buchstabe a) erforderlicher Zugangsregulierung offenen und transparent festzulegen.

Für den Fall, dass eine externe Dienstleisterin oder ein externer Dienstleister für den Betrieb beauftragt wird, ist ein wirtschaftlicher Vorteil für die Betreiberin oder den Betreiber einer wirtschaftlich genutzten Infrastruktur auszuschließen, indem die Konzession für den Betrieb einer Infrastruktur, beziehungsweise von Teilen einer Infrastruktur, im Wege eines Ausschreibungsverfahrens zu einem positiven Preis vergeben wird, der alle einschlägigen unter den Randnummern 89 bis 96 der Auslegungshilfe des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union dargelegten Voraussetzungen erfüllt.

Das für die Nutzung oder den Verkauf in Rechnung gestellte Entgelt muss dem Marktpreis entsprechen. Eine marktgerechte Vergütung für die Nutzung muss beispielsweise durch eine Vergleichsanalyse, ein sog. Benchmarking – sichergestellt sein. Dies muss im Rahmen des Nutzungsmodells für den Betrieb der Infrastruktur begründet werden.

6.4

Verleihdienste

Bei Verleih-Diensten werden im öffentlichen Raum oder an öffentlich zugänglichen Stationen Zweiräder als ein in die ÖPNV-Leistung integriertes Angebot zur Verfügung gestellt. Die Nutzungsvoraussetzungen sind in entsprechenden Nutzungsbedingungen festzulegen. Die Buchung muss barrierefrei mittels Online-Buchungssystem ermöglicht werden. Das Angebot ist im Betriebsgebiet flächendeckend ausschließlich in für das Abstellen von Zweirädern markierten Abstellbereichen anzubieten. Abstellbereiche können auch virtuell ausgestaltet werden. Ausnahmen müssen im Betriebskonzept auf Basis der zugrundeliegenden Bedarfsanalyse begründet werden. Die Verleihdienste sind familiengerecht, zum Beispiel durch Bereitstellung von Kindersitzen oder kleinen Zweiradgrößen, anzubieten und können bei Bedarf darüber hinaus mit speziellen Fahrradtypen, wie zum Beispiel Rollstuhlbeförderungsräder, Dreirad-Tandems, Dreirad-Fahrräder oder Handbikes ergänzt werden.

6.5

Zweckbindungsfristen

Die Zweckbindungsfrist setzt die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen fest. Sie beginnt mit der Vorlage des Verwendungsnachweises.

Die Zweckbindungsfrist sollte sich praxisnah an den Abschreibungsfristen oder der durchschnittlichen Nutzungsdauer der beschafften oder hergestellten Wirtschaftsgüter orientieren. Für Infrastrukturmaßnahmen kann in Anlehnung an die jeweils geltenden Fassungen der Förder Richtlinien kommunaler Straßenbau vom 20. Januar 2020, Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement vom 21. Juni 2022, und die Förderrichtlinien Nahmobilität vom 7. Dezember 2023 grundsätzlich eine Zweckbindungsfrist von bis zu 20 Jahren festgesetzt werden.

6.6

Veröffentlichung

Diese Richtlinie sowie Informationen über Einzelbeihilfen an Unternehmen über 100 000 Euro sind gemäß AGVO zu veröffentlichen.

7

Verfahrensregelungen

7.1

Antragsverfahren

Anträge auf Zuwendung sind unter Verwendung der Anlage 2 zu Nummer 3.1 VVG („Grundmuster 1“) bei den örtlich zuständigen Bezirksregierungen zu stellen.

Die Antragstellung auf Gewährung einer Zuwendung aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 erfolgt ab Veröffentlichung der Förderbekanntmachung unter <http://www.efre.nrw.de/foerderbekanntmachungen> über das EFRE.NRW.online-Portal oder schriftlich unter Verwendung der Antragsformulare bei den örtlich zuständigen Bezirksregierungen. Diese leiten die Anträge zur fachlichen Bewertung an die Innovationsförderagentur beim Projektträger Jülich (PtJ) weiter. Dieser prüft, ob die Projektplanungen mit den Zielsetzungen dieser Fachrichtlinie und den vom EFRE/JTF-Begleitausschuss festgelegten Kriterien im Einklang stehen und gibt eine fachliche Stellungnahme zu den vorgelegten Projektanträgen ab. Das Antrags- und Bewilligungsverfahren erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel in der Reihenfolge der Antragseingänge, wobei nur vollständige und prüffähige Anträge berücksichtigt werden können.

7.2

Bewilligungs-, Auszahlungs- und Abrechnungsverfahren, Nachweis der Verwendung

Bewilligungsbehörden sind die örtlich zuständigen Bezirksregierungen.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für die Prüfung der Verwendung, die Rücknahme oder den Widerruf des Zuwendungsbescheides, gegebenenfalls die Rückforderung der gewährten Zuschüsse und die Verzinsung gelten die VV zu § 44 LHO.

Die Bewilligungsbehörde muss in jedem Einzelfall die materiell-rechtlichen und formellen Voraussetzungen der jeweiligen beihilferechtlichen Rechtsgrundlage prüfen und deren Einhaltung sicherstellen. Der Nachweis der verwendeten Mittel ist unter Verwendung der Anlage 4 zu Nummer 10 VVG („Grundmuster 3“) zu § 44 LHO gegenüber der Bewilligungsbehörde zu führen.

Soweit Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) für das jeweilige Vorhaben eingesetzt werden, gelten für das Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren die Regelungen der EFRE/JTF - Rahmenrichtlinie NRW.

Die Bewilligung erfolgt mit der Maßgabe, dass spätestens innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids mit dem Vorhaben begonnen werden muss. Ansonsten verfällt der Anspruch auf Zuwendung, es sei denn die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger weist nach, dass der verspätete Maßnahmenbeginn nicht von ihr oder ihm zu vertreten ist.

7.3

Einverständnis zur Verwendung von Daten

Bei Antragstellung muss das Einverständnis zur Erfassung und Verarbeitung der aus dem Antrag ersichtlichen Daten zum Zweck der Antragsbearbeitung, Finanzverwaltung, statistischen Auswertung und Überprüfung der Vorhaben vorliegen. Die Einwilligung muss sich auch auf die Speicherung persönlicher und sachlicher Daten beziehen, die für die Verwendungsnachweiskontrolle nach Beendigung des Vorhabens erforderlich sind

8

Schlussvorschriften

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der seiner Veröffentlichung in Kraft und tritt am 30. Juni 2027 außer Kraft.

MBI. NRW. 2024 S. 7, geändert durch Runderlass vom 14. Dezember 2023 ([MBI. NRW. 2024 S. 113](#)).