

## Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR

vom 05.07.2017

### 1 Verwaltungs- und Planungsausgaben

#### 1.1

Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung der ÖPNV-Infrastruktur nicht zuwendungsfähig. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

##### 1.1.1

Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,

##### 1.1.2

Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts,

##### 1.1.3

Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten,

##### 1.1.4

Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung sowie Abnahmen (z. B. TÜV, TAB, Sicherheits- und Gesundheitskoordinator – SiGeKo -)

##### 1.1.5

sonstige Tätigkeiten wie Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Inbetriebnahmen

#### 1.2

Maßnahmenbezogene Planungsausgaben mit Ausnahme der für die unter Nr. 1.1.1 einzuordnende Planung werden pauschal mit 3 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrags als zuwendungsfähig anerkannt und den zuwendungsfähigen Bauausgaben zugerechnet. Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz und § 41 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungskostenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.



Hierin enthalten sind das Aufstellen und Prüfen der Ausführungsstatik einschließlich der erforderlichen Ausführungszeichnungen und Bewehrungspläne sowie der statischen Berechnung der Hilfskonstruktionen und baulichen Zwischenzustände.

## **2 Grunderwerbsausgaben**

### **2.1 Grundsätze**

Bei einem Grundstück, das dauernd für ein Vorhaben verwendet wird, sind die Gesteungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nach dem 1.1.1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.

Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

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

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

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst.

Bei Gemeinschaftsvorhaben ist gegenseitiger Grunderwerb nicht zuwendungsfähig.

### **2.2 Umfang der Gesteungskosten**

#### **2.2.1**

Zu den Gesteungskosten zählen insbesondere:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (Marktwertes) nach Wertermittlungsrichtlinien 2006 (WertR 2006) in der jeweiligen gültigen Fassung hält,
- Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten,
- Entschädigungen gemäß Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz (EEG NW) in der jeweiligen gültigen Fassung,

## Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 05.07.2017



- Ausgaben für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes im Rahmen der Lärmvorsorge,
- Rechtsanwalts- und Notargebühren,
- Gerichtskosten einschließlich der Kosten für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit,
- Kosten für Schlussvermessung und Katastergebühren,
- Kosten für grunderwerbsbezogene Gutachten durch vereidigte Sachverständige,
- Grunderwerbsteuer.

### 2.2.2

Nicht zu den Gestehungskosten gehören Maklergebühren.

## 2.3 Erwerb von Rechten

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 2.1 und 2.2 entsprechend.

Beim Grunderwerb auf Rentenbasis ist der kapitalisierte Rentenbetrag zuwendungsfähig, wenn die Rentenverpflichtung mit einem Versicherer zugunsten des Rentenberechtigten abgewickelt wird oder die Zuwendungsempfängerin/ der Zuwendungsempfänger diesen Betrag wertbeständig anlegt, um hieraus die Rente zu leisten.

## 2.4 Freiwerdende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben oder an Dritte während der Zweckbindungsfrist vermietet oder veräußert und/ oder können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös bzw. die Mieteinnahmen, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Verkehrsanlagen nutzt.

## 2.5 Grunderwerb bei "In-sich-Geschäften"

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

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

Grunderwerbskosten sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich un-selbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.



### 3 Bauausgaben

#### 3.1

Die Ausgaben für den Bau oder Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsanlagen sind zuwendungsfähig. Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu werden auch gerechnet:

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Vermessungsarbeiten während der Bauausführung,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung (soweit nicht eine andere Stelle zur Kostenübernahme verpflichtet ist), Sichern bzw. Bergen von Bodendenkmälern,
- Baugrunduntersuchungen, die während der Baudurchführung notwendig werden,
- Eigen- und Fremdüberwachungsprüfungen (Güteprüfungen) nach technischen Vorschriften,
- Gutachten, die während der Bauausführung notwendig werden,
- Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in der jeweiligen gültigen Fassung und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Brandschutzeinrichtungen und Wasserschutzanlagen,
- Lichtzeichenanlagen einschließlich zugehöriger Steuerungsanlagen,
- Beleuchtungsanlagen, soweit sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer oder für den Betrieb der Verkehrsanlage erforderlich sind,
- Fahrgastunterstände, Neu-, Aus- und Umbau von Haltestellen,
- bauliche Sicherung bzw. Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme,
- Ausstattung der Bauwerke mit stationären Prüfeinrichtungen und erforderlichen Hilfsmitteln,
- Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- Bepflanzung und notwendige landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bis einschließlich der Fertigstellungspflege sowie Ersatzgeld nach Landschaftsgesetz (LG) in der jeweiligen gültigen Fassung,
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- Baustellen-Informationsschild mit Hinweis auf die Förderung,
- Bauwerksbücher, Bestandspläne und datenmäßige Erfassung von Ingenieurbauwerken,

## Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 05.07.2017



- Kostenbeteiligung des Straßenbulasträgers an den Neubaukosten einer gemeindlichen Kanalisation (bei Ansatz der Pauschalregelung gem. Nr. 14 Abs. 2 der OD-Richtlinien werden bis zu 2/3 der Pauschalsätze als Baukosten anerkannt).
- Ausgaben für Winterbaumaßnahmen,
- Umsatzsteuer, soweit nicht umsatzsteuerabzugsberechtigt

### 3.2

#### 3.2.1

Beim schienengebundenen (spurgebundenen) öffentlichen Personennahverkehr sowie bei Omnibusbahnhöfen werden außerdem zum Bau und Ausbau der Verkehrswege bzw. -anlagen gerechnet:

- Sicherungsposten (nicht jedoch deren Ausbildung),
- Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerke oder Gleichrichterstationen,
- Niederspannungsanlagen mit Notstromversorgung,
- Anlagen für Wasserversorgung, Heizung, Be- und Entlüftung sowie sanitäre Anlagen,
- ortsfeste Funk-, Fernmelde- und Steuerungsanlagen (Reservebauteile nur nach Maßgabe der für die technische Abnahme vorgeschriebenen notwendigen Erstausrüstung),
- Anlagen zur Fahrgastinformation und Videoüberwachung, Notrufeinrichtungen,
- ortsfeste Anlagen für Fahrkartenerwerb und -entwertung,
- Schlussreinigung.

#### 3.2.2

Bei Mischnutzungen von Verkehrsanlagen des ÖPNV (z. B. kommerzielle Nutzung, Fern-, Güter- und Nahverkehr) ist nur der entsprechende Nahverkehrsanteil zuwendungsfähig.

### 3.3 Eigenleistungen

Bei Eigenleistungen in geringem Umfang der Zuwendungsempfängerin/ des Zuwendungsempfängers sind die Ausgaben für das tatsächlich eingesetzte Personal zuwendungsfähig. Dabei sind die durch das Bundesministerium der Finanzen festgestellten Personalkostenansätze für Kostenrechnungen/ Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu beachten. Bei Zuwendungsempfängerinnen/ Zuwendungsempfängern, die nicht das öffentliche Besoldungs-/ Vergütungsrecht anwenden, sind folgende Vergütungsgruppen zugrunde zu legen:

- |   |              |    |
|---|--------------|----|
| - Diplomingenieur(in) (TU/TH)           | TVöD Bund EG | 14 |
| - Diplomingenieur(in) (FH)              | TVöD Bund EG | 11 |
| - nichttechnische(r) Sachbearbeiter(in) | TVöD Bund EG | 9  |
| - weitere(r) Mitarbeiter(in)            | TVöD Bund EG | 3  |

## Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 05.07.2017



Es sind die Personalkostenansätze für die nachgeordneten Bundesbehörden ohne die sonstigen Personalgemeinkosten anzuwenden, und zwar die maßgeblichen Sätze zum Zeitpunkt des Entstehens der Aufwendungen.

### 3.4

Zum Bau oder Ausbau von Verkehrswegen oder -anlagen werden insbesondere nicht gerechnet:

- Zusätzliche Bauleistungen für zweckfremde Anlagen, wie Fern- und Güterverkehrsanlagen, Zugänge zu Warenhäusern, Ladenbauten,
- Betriebserschwernisse beim Träger des Vorhabens oder dem Verkehrsträger, die durch das Fördervorhaben verursacht werden,
- Schaffung von Ersatzparkraum des Vorhabenträgers,
- Ablösung von Betriebs- und Erhaltungskosten nach § 15 Abs. 4 Eisenbahnkreuzungsgesetz,
- Finanzierungskosten,
- Ersatzmaßnahmen und bau- und betriebstechnische Nachrüstungen, soweit ein verkehrlicher Nutzen nicht gegeben ist,
- künstlerische Ausgestaltung.

### 3.5

Des Weiteren sind nicht zuwendungsfähig:

- Anteile Dritter,
- Ausgaben für Erschließungsanlagen in Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes nach §§ 127 ff Baugesetzbuch (BauGB) in der jeweiligen gültigen Fassung und des Beitrags nach der Mustersatzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) in der jeweiligen gültigen Fassung für straßenbauliche Maßnahmen.

### 3.6

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 Zuwen-



dungsempfängerin/ dem Zuwendungsempfänger oder in dessen Auftrag von einer(m) Dritten/Auftragnehmer(in) erbracht werden.

## **4 Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Umleitungsstrecken**

### **4.1 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.

### **4.2 Ersatzverkehr**

Ist es wirtschaftlicher, an Stelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr (Busse) einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung (Anmietung, gegebenenfalls Ankauf) der erforderlichen Fahrzeuge zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen durchgeführt werden kann.

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 Umleitungs-dauer festzusetzen.

### **4.3 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.

### **4.4 Vorteilsausgleich**

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



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.

### 5 Ortsfeste Informationssysteme

Unter ortsfeste Informationssysteme fallen dynamische Fahrgastanzeiger an Haltestellen. (DFI). Unterschieden wird zwischen klassischen DFI-Anzeiger und DFI-light-Anzeiger.

Ein DFI-light-Anzeiger weist abweichend von einem klassischen DFI-Anzeiger die folgenden Eigenschaften auf:

- Stromversorgung über Batterie und somit kein kabelgebundener Netzanschluss und
- Datenversorgung mittels Mobilfunk/ Digitalfunk und somit kein kabelgebundener Netzanschluss.

Zuwendungsfähig sind DFI-Anzeiger, wenn die folgenden Kriterien erfüllt werden:

- Anzeige von Echtzeitdaten (aus lokalen ITCS oder Istdaten-Server (IDS) der VRR AöR).
- DFI-Anzeiger sind auch bei Dunkelheit ablesbar. Hierzu sind DFI-Anzeiger, die nicht von sich aus leuchten, mit einer Hintergrundbeleuchtung auszustatten.
- DFI-light-Anzeiger sind grundsätzlich förderfähig, wenn die Haltestelle in der Hauptverkehrszeit mindestens 4 Abfahrten pro Stunde mit mindestens zwei konzessionierten Buslinien und maximal 16 Abfahrten pro Stunde oder 4 Abfahrten pro Taktvorgabe (z. B. 4 Abfahrten in 10 Minuten bei einem 10 Minuten-Takt von 4 Linien) aufweist.
- Ausnahmen von den Mindest- oder Maximalanforderungen sind zu begründen und mit dem Zuwendungsgeber abzustimmen.
- Übersteigt das Verkehrsangebot die Maximalanforderungen für DFI-light-Anzeiger in den Hauptverkehrszeiten sind in der Regel klassische DFI-Anzeiger zuwendungsfähig.
- Straßenbahnhaltstellen können wahlweise mit klassischen DFI-Anzeigern oder DFI-light-Anzeigern ausgestattet werden. Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind grundsätzlich mit klassischen DFI-Anzeigern auszustatten.
- Weist der Antragssteller im konkreten Antragsfall nach, dass klassische DFI-Anzeiger wirtschaftlicher als DFI-light-Anzeiger sind, sind auch unterhalb der Maximalanforderungen für DFI-light-Anzeiger klassische DFI-Anzeiger zuwendungsfähig.





### 6 ÖPNV-Verknüpfungspunkt

Ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit **mehreren Buslinien** wird unter Einhaltung folgender Bedingungen als solcher anerkannt und ist generell förderfähig:

- mindestens 3 anschlussgesicherte Buslinien oder die Umsteigemöglichkeit ist mit kurzen Wartezeiten durch hohe Tacktdichte gegeben.
- DFI-Anlagen sind installiert, über die alle Abfahrten des Verknüpfungspunktes mit Echtzeitdaten beauskunftet werden.

Ein ÖPNV-Verknüpfungspunkt **mit Buslinien und dem schienengebundenen ÖPNV oder dem SPNV** wird unter Einhaltung folgender Bedingungen als solcher anerkannt und ist generell förderfähig:

- mindestens Verknüpfung von 2 Buslinien mit einer Linie des schienengebundenen ÖPNV (Straßen- oder Stadtbahn) oder SPNV.
- geringe fußläufige und barrierefreie Distanz zwischen dem Ausstiegspunkt der Bushaltestelle und dem Einstiegspunkt an der Straßenbahn-/ Stadtbahnhaltestelle bzw. dem Zugang zur unabhängig geführten Stadtbahnanlage oder SPNV-Anlage.
- Fahrpläne der Straßenbahn-/ Stadtbahnlinien und Buslinien müssen so aufeinander abgestimmt und wenn möglich anschlussgesichert sein oder eine hohe taktdichte aufweisen, so dass nur kurze Wartezeiten auftreten. Hierbei müssen geplante Anschlüsse auch für Personen mit Behinderungen erreichbar sein.
- DFI-Anlagen sind installiert, über die alle Abfahrten des Verknüpfungspunktes mit Echtzeitdaten beauskunftet werden. Bahnsteigkanten verfügen über eigene DFI-Anzeiger.

Die Abgrenzung eines Verknüpfungspunktes zu einem ZOB liegt in der zentralen Lage eines ZOB in der Stadt oder einem Stadtteilzentrum sowie zur Entfernung zum nächsten ZOB.

### 7 Mobilstationen

Soweit Einrichtungen für geteilte Mobilitätsformen (z. B. Car-Sharing oder Bike-Sharing), Taxistände oder Ladeeinrichtung von Elektrofahrzeugen bzw. Elektrofahrräder zusätzlich zu den unter Ziffern 7.1 bis 7.3 aufgeführten ÖPNV-Einrichtungen vorhanden sind, handelt es sich um eine Mobilstation.

Mobilstationen sind durch geeignete Beschilderung und mithilfe eines durchgängigen Corporate Designs als solche kenntlich zu machen und die einzelnen vorhandenen Angebote durch geeignete Beschilderung auszuweisen. Sobald eine VRR-Richtlinie mit Designvorgaben für Mobilstationen vorliegt, ist diese anzuwenden. Mobilstationen sollen eine erhöhte Aufenthaltsqualität aufweisen. Ein einheitliches Buchungs- und Zahlungssystem für alle angebotenen Mobilitätsformen ist anzustreben.

## Anlage 2

Abgrenzungsrichtlinie VRR AöR i. d. F. vom 05.07.2017



Die Einrichtungen der zuvor genannten Ausstattungen des Individualverkehrs selbst sind nicht aus Mitteln des ÖPNVG NRW zuwendungsfähig.

Mobilstationen werden wie folgt differenziert:

### 7.1 Mobilstation S

Eine Mobilstation S hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit mehreren Buslinien gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie oder Verknüpfungspunkt mit mindestens 3 schienengebundenen ÖPNV-Linien
- **und** eine P+R-Anlage **und/ oder** B+R-Anlage.

### 7.2 Mobilstation M

Eine Mobilstation M hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** schienengebundenen ÖPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **oder** Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** dem SPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **und** einer P+R-Anlage **und/ oder** B+R-Anlage.

### 7.3 Mobilstation L

Eine Mobilitätsstation L hat mindestens folgende Einrichtungen:

- Verknüpfungspunkt mit Buslinien **und** schienengebundenen ÖPNV **und** dem SPNV gemäß Ziffer 2.1.5 der Weiterleitungsrichtlinie
- **und** eine P+R-Anlage **und** B+R-Anlage.

### 7.4 Mobilstationspauschale

Wird eine Mobilstation errichtet und werden hierbei Maßnahmen nach Ziffern 2.1.4 (Neu und Ausbau von ZOB), 2.1.5 (ÖPNV-Verknüpfungspunkt), 2.1.8 (P+R-Anlagen und K+R-Anlagen) oder 2.1.9 (B+R-Anlagen) der Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR beantragt, werden die zuwendungsfähigen Kosten um eine Pauschale für durch die Mobilstation verursachte Mehraufwendungen erhöht (Mobilstationspauschale).

Die Pauschale kann für zusätzlich durch die Mobilstation verursachte Aufwendungen verwendet werden. Hierzu zählen insbesondere Aufwendungen für besondere Planungsleistungen, die Beschilderung, das Corporate Design, erhöhte Aufenthaltsqualität, einheitliches Buchung- und Zahlungssystem für alle angebotenen Mobilitätsformen. Die Verwendung der Mobilstationspauschale ist einzeln nachzuweisen.



## **8 Berücksichtigung eines Wertausgleichs bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben**

### **8.1 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.

### **8.2 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. Sofern der Dritte aufgrund eines bestehenden Vertrages nur einen Teil der Kosten für den Wertausgleich zu übernehmen hat, ist dieser Anteil bei der Festsetzung des Wertausgleichs anzurechnen. Entschädigungen im Zuge von Maßnahmen, die aufgrund von förderungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht.



### 8.3 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.

### 8.4 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.