ÖPNV-Invest

Richtlinie - Lesefassung

Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)

Konsolidierte Fassung der Richtlinie vom 25. Juli 2007 unter Berücksichtigung des Änderungserlasses des Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 22. Januar 2010 (Inkrafttreten mit Wirkung vom 1. Januar 2010), des zweiten Änderungserlasses vom 8. Juni 2012 (Inkrafttreten mit Wirkung vom 31. Dezember 2011) und des dritten Änderungserlasses vom 20. Juni 2014 (Inkrafttreten mit Wirkung vom 1. Januar 2014)

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie auf der Grundlage der jeweils geltenden Fassung

- des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG),
- des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) sowie
- der §§23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV/VVG)

Zuwendungen für Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landes Brandenburg. Dieser umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der auf Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), und den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV), der auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durchgeführt wird.

Bei gemeinsam durchzuführenden Maßnahmen sind die Bereiche dem üÖPNV zuzurechnen, die auch ohne SPNV eine eigene funktionelle und wichtige Verkehrsbedeutung im Sinn dieser Richtlinie haben oder den in Anlage 1 genannten Fördertatbeständen funktionell zugerechnet werden können.

1.2 Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1.3 Über Ausnahmen von dieser Richtlinie entscheidet im Einzelfall das für Verkehr zuständige Ministerium. Ausnahmeentscheidungen, die über den Einzelfall hinaus von Bedeutung sind, ergehen im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen.

2 Gegenstand der Förderung

Zuwendungen können für Investitionsvorhaben des ÖPNV gewährt werden. Das sind im Einzelnen folgende Maßnahmen:

2.1 ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen, insbesondere

a) Bau-, Ausbau-, Grunderneuerungsinvestitionen von Verkehrswegen der Eisenbahnen sowie alle betriebsnotwendigen Anlagen;

b) Bau-, Ausbau-, Grunderneuerungsinvestitionen von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV sowie alle betriebsnotwendigen Anlagen.

Nicht gefördert werden Ersatzinvestitionen als selbständige Vorhaben und die Unterhaltung von Anlagen.

2.2 Planungsleistungen

a) zur Vorbereitung von Investitionsentscheidungen sowie
b) für die unmittelbare Durchführung von Maßnahmen nach Nummer 2.1.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger können sein:

- kommunale Aufgabenträger,
- Gemeinden,
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie
- Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs.
- Die Zuwendungsempfänger können gemeinsam Maßnahmen beantragen.

Voraussetzungen dafür sind, dass der funktionelle und finanzielle Anteil des Teilvorhabens jedes einzelnen Zuwendungsempfängers abgrenzbar und für sich zuwendungsfähig ist, einer von ihnen die Koordinierung und Leitung des Vorhabens für alle übernimmt, hierfür eine Vereinbarung zwischen den Zuwendungsempfängern existiert und die Bewilligungsbehörde dieser Vereinbarung zugestimmt hat.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzungen einer Zuwendung sind, dass

4.1 die Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist;

4.2 die Maßnahme

- den verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des ÖPNVG,
- den Landesentwicklungsplänen,
- dem Integrierten Verkehrskonzept (IVK),
- dem Landesnahverkehrsplan oder einem gleichwertigen Plan entspricht,
- zur Stabilisierung des zentralörtlichen Systems der Landesplanung beiträgt,
- die Belange des Umwelt-, Natur- und Denkmalschutzes beachtet und andere Zuwendungsgeber berücksichtigt und
- die Aussagen der Integrierten Stadtentwicklungskonzepte berücksichtigt.

4.3 die Maßnahme bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist;

- bei Maßnahmen nach Nummer 2.1 Buchstabe a ist eine angemessene wirtschaftliche Bewertung gemäß Anlage zu Nummer 2.5 VV zu § 7 LHO in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber durchzuführen;
- bei Verknüpfungsmaßnahmen nach Nummer 2.1 Buchstabe b ist die Zweckmäßigkeit der gewählten Lösung durch den Fachausschuss „Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen)" zu prüfen und zu bestätigen;

4.4 die spezifischen Bedürfnisse von Frauen und Männern, Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern, Jugendlichen und Senioren bei der Planung und Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur sowie die Anforderungen an die Barrierefreiheit und der Konzeption für alle Verwendungsarten („Design for all") berücksichtigt werden.

Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören. Die Anhörung hat auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zugrunde liegenden Planung zu erfolgen.

4.5 der Zuwendungsempfänger unter Vorlage eines Finanzierungsplans erklärt, dass die Finanzierung seines Eigenmittelanteils an der Investition und eventuelle finanzielle Leistungen Dritter (ohne öffentliche Förderung) nachweislich in der erforderlichen Höhe gesichert sind, und bereit ist, auftretende Folgekosten mindestens für den Zeitraum der Zweckbindung zu tragen; dieses gilt für das Gesamtvorhaben oder für Bauabschnitte mit eigener Verkehrsbedeutung.

4.6 der Zuwendungsempfänger erklärt, dass die Möglichkeit der diskriminierungsfreien Nutzung der Anlagen gegeben sein wird; dies gilt auch für Maßnahmen nach Nummer 2.2, wenn es sich um

Planungsleistungen für die unmittelbare Realisierung der Maßnahmen handelt;

4.7 die Maßnahme Bestandteil des bestätigten ÖPNV-Jahresprogramms gemäß Nummer 7.1.3 ist, eine Planungsleistung kann als gesonderte Maßnahme nur gefördert werden, wenn diese im Jahresprogramm für den ÖPNV als gesonderte Maßnahme aufgeführt ist;

4.8 für Maßnahmen des SPNV die zuwendungsfähigen Ausgaben von 50 Tausend Euro und für Maßnahmen des üÖPNV von 200 Tausend Euro nicht unterschritten werden.

5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart: Projektförderung

5.2 Finanzierungsart: Anteilfinanzierung

5.3 Form der Zuwendung

a) Zuschuss beziehungsweise Zuweisung für Investitionen nach Nummer 2.1 und Planungsleistungen nach Nummer 2.2

b) bedingt rückzahlbare Zuwendung für Planungsleistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b

c) bei den SPNV betreffende Planungsleistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b und Investitionen nach Nummer 2.1 auch als zweckgebundenes zinsloses Darlehen

5.4 Bemessungsgrundlage

5.4.1 Zuwendungsfähige Ausgaben

5.4.1.1 Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben für Maßnahmen nach den Nummern 2.1 und 2.2 gehören insbesondere die in Anlage 1 aufgeführten Ausgaben.

5.4.1.2 Bei Planungsleistungen für Investitionsentscheidungen gemäß Nummer 2.2 Buchstabe a ist die Verordnung über die Honorare für Leistungen der Architekten und der Ingenieure (HOAI) - in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Zuwendungsrelevant sind grundsätzlich nur die Honorarausgaben zum Mindestsatz der Honorartabelle in der für die Planungsaufgaben angemessenen Honorarzone. Die Abweichung vom Mindestsatz ist mit der Antragstellung zu begründen und bedarf der Anerkennung durch die Bewilligungsbehörde beziehungsweise der baufachlichen Prüfstelle bei Maßnahmen nach Nummer 7.3.3.

5.4.1.3 Bei Einnahmen schaffenden Projekten im Sinne des Artikels 55 der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates „Einnahmen schaffende Projekte“ müssen die Nettoeinnahmen bei der Bestimmung der Höhe der zuschussfähigen Ausgaben berücksichtigt werden.

5.4.1.4 Bei Maßnahmen nach Nummer 2.1 ist der Restbuchwert oder Erlös der Altanlage, wenn dieser höher als der Restbuchwert ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen und gesondert auszuweisen.

5.4.1.5 Bei nicht nur den ÖPNV betreffenden Maßnahmen sind nur die dem ÖPNV dienenden Ausgabenbestandteile förderfähig.

Vorteile, die dem Träger der Maßnahme neben der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse entstehen, sind angemessen auszugleichen.

5.4.2 Höhe der Zuwendung

5.4.2.1 Für Maßnahmen nach Nummer 2.1 kann die Höhe der Zuwendungen des Landes in Eisenbahninfrastruktur bis zu 90 vom Hundert, für alle anderen Maßnahmen 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen.

Vorhaben der Eisenbahninfrastruktur dürfen auch untergeordnete Maßnahmen des üÖPNV enthalten, wenn deren Fördervolumen nicht überwiegt.

5.4.2.2 Die Höhe der Zuwendungen für Planungsleistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe a kann bis zu

50 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen.

Zuwendungen für Leistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b werden als Pauschale gewährt (Planungskostenpauschale). Sie beträgt bis zu 13 vom Hundert der zuwendungsfähigen Bauausgaben. In besonderen nachgewiesenen Ausnahmen bis zu 18 vom Hundert für Maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur. Über die Höhe der Förderung entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium im Rahmen der Programmbestätigung.

Sofern die Planung der Maßnahme auf Grundlage einer nach Nummer 2.2 Buchstabe a geförderten Planungsleistung zur Investitionsentscheidung erfolgt, wird die Planungskostenpauschale um die bereits ausgezahlten Zuwendungen reduziert.

5.4.3 Eigenmittel

Eigenmittel im Sinne dieser Richtlinie stellen die finanziellen Mittel dar, die der Zuwendungsempfänger aus eigenem Vermögen bereitstellt oder die ihm der Bund oder der Aufgabenträger und/oder ein Dritter aufgrund seiner ihm zugeordneten Aufgabe in Bezug auf Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen bereitzustellen hat oder aus anderen Gründen (zum Beispiel § 3 Absatz 1 Satz 2 des Entflechtungsgesetzes, Deutsche Bahn Gründungsgesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg) beziehungsweise aus Interesse Dritter bereitstellt.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Die Vergabe von Bau- und anderen Leistungen hat nach Maßgabe des öffentlichen Vergaberechts (zum Beispiel Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen [VOB], Verdingungsordnung für Leistungen [VOL], Verdingungsordnung für Freiberufliche Leistungen [VOF]) zu erfolgen. Für europaweite Ausschreibungen sind die jeweils geltenden Schwellenwerte zu beachten.

6.2 Der Zuwendungsempfänger hat Nachweise über die Ergebnisse der Ausschreibung, Vergabevermerke und Vergabeentscheidungen der Bewilligungsbehörde unverzüglich nach abgeschlossener Submission vorzulegen. Die Vorlage ist Voraussetzung der Auszahlung der Zuwendung.

Besondere Anwendungsbestimmungen/-beschränkungen der zur Verfügung stehenden Finanzierungsquellen sind im Rahmen der Maßnahmenprüfung und -bescheidung durch die Bewilligungsbehörde zu berücksichtigen.

6.3 Bei Zuwendungen für Infrastrukturinvestitionen ist durch den Antragsteller zu erklären, dass die investive Förderung des Landes bei der Berechnung der Nutzungsentgelte für die geförderte Infrastruktur zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen nicht in Ansatz gebracht wird. Die gleiche Negativerklärungspflicht gilt auch für auf die investive Förderung entfallenden Kapitalkosten.

Dies gilt auch für Planungsleistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b.

6.4 Jede geförderte Investition nach Nummer 2.1 ist mindestens während der Zweckbindungsdauer entsprechend dem im Zuwendungsbescheid bestimmten Zuwendungszweck einzusetzen. Die Zweckbindungsfrist gilt ab dem Zeitpunkt (Monat) der frühestmöglichen Nutzungsfähigkeit der Maßnahme.

Eine Übersicht der Zweckbindungsfristen ist in Anlage 1 enthalten. Bei Planungsleistungen gemäß Nummer 2.2 Buchstabe a ist vom Zuwendungsempfänger unabhängig vom Ergebnis innerhalb von zwei Jahren nach Präsentation der Entscheidungsvorlage eine Entscheidung zur Umsetzung der Maßnahme zu treffen. Hierbei ist die Bewilligungsbehörde zu beteiligen. Bei Planungsleistungen nach Nummer 2.2 Buchstabe b ist innerhalb von zwei Jahren mit dem Bau zu beginnen.

6.5 Die kommerzielle Nutzung von Serviceanlagen ist nicht förderschädlich, soweit sie nicht gewinnorientiert ausgerichtet ist und den ÖPNV-Nutzer nicht unverhältnismäßig belastet.

6.6 Die planungsrechtliche Zustimmung muss vor dem Baubeginn vorliegen

6.7 Die Maßnahmen sind an den Erfordernissen des demografischen Wandels auszurichten, um die

langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit sicherzustellen und Fehlinvestitionen zu vermeiden.

6.8 Bei Fördermaßnahmen mit Straßenverkehr ist die Verkehrssicherheit zu auditieren.

7 Verfahren

7.1 Förderprogramm

7.1.1 Vorhaben, die gefördert werden sollen, sind in ein Programm aufzunehmen:

a) für einen Zeitraum von fünf Jahren (mittelfristiges ÖPNV-Programm) auf der Grundlage vorliegender Anmeldungen;

b) für das folgende Haushaltsjahr (Jahresprogramm für den ÖPNV) auf der Grundlage des mittelfristigen ÖPNV-Programms und der geprüften Anträge nach Nummer 7.3.

Die Erarbeitung der Entwürfe der Programme sowie deren Anpassung und Fortführung obliegt dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV).

Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH ist zu beteiligen.

Über die endgültige Einordnung von Maßnahmen in die Programme entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium.

7.1.2 Mittelfristiges ÖPNV-Programm

In den Entwurf des mittelfristigen ÖPNV-Programms werden die positiv geprüften Anmeldungen aufgenommen.

Der Entwurf für das mittelfristige Programm ist jährlich zum 30. April für die darauf folgenden Jahre durch das LBV dem für Verkehr zuständigen Ministerium vorzulegen. Das Ministerium bestätigt das mittelfristige Programm bis zum 31. Juli des jeweiligen Jahres.

7.1.3 Jahresprogramm für den ÖPNV

In den Entwurf des Jahresprogramms werden die förderfähigen Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit und entsprechend dem vorgegebenen Finanzrahmen aufgenommen.

Maßnahmen in und zu den Zentralen Orten erhalten eine höhere Priorität hinsichtlich der Aufnahme in das Förderprogramm. Dasselbe gilt für Regionale Wachstumskerne, wenn die Relevanz der Maßnahme für die wirtschaftliche und/oder wissenschaftliche Entwicklung des Regionalen Wachstumskerns nachgewiesen wird.

Vorhaben, die nicht Bestandteil des bestätigten mittelfristigen Programms sind, bedürfen zur Aufnahme in das Jahresprogramm der gesonderten Zustimmung durch das für Verkehr zuständige Ministerium.

Der Entwurf des Jahresprogramms für das folgende Haushaltsjahr ist ebenfalls bis zum 30. Oktober jeden Jahres durch das LBV dem für Verkehr zuständigen Ministerium vorzulegen.

7.1.4 Der Verfahrensablauf der Ausreichung von Zuwendungen nach dieser Richtlinie ist in Anlage 3 dargestellt.

7.2 Anmeldeverfahren

7.2.1 Die Anmeldung einer Maßnahme dient der mittelfristigen Vorbereitung förderfähiger Investitionsmaßnahmen.

Die Anmeldung erfolgt für alle Maßnahmen beim LBV.

Das LBV prüft, ob die Anmeldung die Voraussetzungen nach den Nummern 1 bis 3 sowie 4.1, 4.2 und 6.7 dieser Richtlinie erfüllt. Trifft dies zu, nimmt das LBV die Maßnahme in den Entwurf des mittelfristigen Programms auf. Nach Bestätigung des Entwurfs durch das für Verkehr zuständige Ministerium informiert das LBV den Anmelder über die Aufnahme in das mittelfristige ÖPNV-Programm, andernfalls erhält der Anmelder eine ablehnende Mitteilung.

7.2.2 Der Anmelder meldet die Maßnahme in der Regel fünf Jahre im Voraus an. Die Anmeldung soll spätestens bis zum 1. Januar des Jahres vorliegen, das dem Beginn der vorgesehenen Maßnahme vorausgeht.

7.2.3 Die Anmeldung der Maßnahme unter Verwendung des Anmeldeformulars einschließlich der erforderlichen Anlagen (siehe Anlage 2) soll in einfacher Ausfertigung eingereicht werden.

Das Anmeldeformular ist beim LBV erhältlich oder im Internet (www.lbv.brandenburg.de) abrufbar.

7.3 Antragsverfahren und Antragsprüfung

7.3.1 Zuwendungen werden nur auf Antrag gewährt. Anträge sind beim LBV zu stellen. Die notwendigen Formblätter sind ebenfalls dort erhältlich oder können über das Internet abgerufen werden (www.lbv.brandenburg.de).

Bei Fördermaßnahmen nach Nummer 7.3.3 geht dem Antrag vor Beginn der Bauplanung ein Antragsgespräch mit dem Ziel voraus, das weitere Verfahren und die Prüfungsschwerpunkte abzustimmen. Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen Verfahrensvereinfachungen zulassen, soweit das Regelverfahren einen unverhältnismäßigen Aufwand bewirkt.

Bei den übrigen Maßnahmen kann vor Antragstellung ein Antragsgespräch geführt werden.

7.3.2 Die Anträge einschließlich der erforderlichen Unterlagen gemäß Anlage 2 sind in der Regel in einfacher Ausfertigung, bei erforderlicher baufachlicher Prüfung gemäß Nummer 7.3.3 in dreifacher Ausfertigung bis zum 31. März des Jahres, das dem vorgesehenen Beginn der Maßnahme vorausgeht, beim LBV einzureichen.

7.3.3 Bei Fördermaßnahmen, bei denen die voraussichtliche Zuwendung 500 Tausend Euro übersteigt, werden Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit von Planung und Konstruktion sowie die Angemessenheit der Kosten durch eine baufachliche Prüfung festgestellt.

Das LBV beteiligt die baufachliche Prüfstelle an der Antragsbearbeitung und veranlasst die erforderliche baufachliche Prüfung des Antrages. Die baufachliche Prüfung muss durch die zuständige staatliche Bauverwaltung oder eine andere nach § 44 Abs. 2 LHO zugelassene Stelle erfolgen. Die baufachliche Prüfung wird grundsätzlich vor Beginn des Vorhabens durchgeführt.

7.3.4 Inhalt des Antrages

Dem Antrag für Investitionen nach Nummer 2.1 sind unter Verwendung des Antragsformulars mindestens die in Anlage 2 aufgeführten Unterlagen (auch in elektronischer Form) beizufügen.

Dem Antrag für Planungsleistungen nach Nummer 2.2 ist eine ausführliche und konkrete Beschreibung für die zu fördernden Planungsleistungen beizufügen.

7.3.5 Prüfung des Antrages

Die Prüfung des vollständigen Antrages erfolgt innerhalb von drei Monaten durch das LBV.

7.4 Bewilligungsverfahren

7.4.1 Bewilligungsbehörde für Maßnahmen, die aus Mitteln gemäß Regionalisierungs-, Gemeindeverkehrsfinanzierungs- oder Entflechtungsgesetz gefördert werden, ist das LBV.

7.4.2 Zur Vermeidung einer Zuwendung, die die Gesamtausgaben übersteigt, ist bei Vorhaben mit mehreren Zuwendungsgebern rechtzeitig ein Clearingverfahren mit den beteiligten Stellen durchzuführen, das die Bewilligung, Kontrolle und Verwendungsnachweisprüfung durch eine Stelle sicherstellt.

7.4.3 Die Bewilligungsbehörde entscheidet im Ergebnis der Antragsprüfungen gemäß Nummer 7.3 sowie Bestätigung der Maßnahmen im Jahresprogramm für den ÖPNV und erlässt Zuwendungsbescheide.

7.5 Auszahlung der Mittel/Rechnungslegung

Die Bewilligungsbehörde veranlasst die Auszahlung der bewilligten Mittel auf schriftliche Anforderung des Zuwendungsempfängers und nach Vorlage des entsprechenden Vergabenachweises.

7.6 Nachweis der Verwendung

Der Zuwendungsempfänger hat die bestimmungsgemäße Verwendung der Fördermittel nachzuweisen.

Hierzu ist der Bewilligungsbehörde ein Verwendungsnachweis (Formular) gemäß den Bestimmungen des Zuwendungsbescheides und nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (GV) (ANBest-G) oder den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) vorzulegen. Die Baurechnung nach Nummer 6 ANBest-G oder nach Nummer 2 NBest-Bau ist zur Prüfung bereitzuhalten.

Für mehrjährige Vorhaben ist im außergemeindlichen Bereich ein jährlicher Zwischennachweis vorzulegen.

Es gilt eine Aufbewahrungsfrist analog der Steuergesetzgebung beziehungsweise Nummer 6.5 ANBest-P oder Nummer 7.6 ANBest-G.

7.7 Prüfung der Verwendung

Die baufachlich prüfende Stelle prüft den Verwendungsnachweis bei Maßnahmen nach Nummer 7.3.3 und leitet diesen anschließend mit einer baufachlichen Stellungnahme an die Bewilligungsbehörde weiter.

Über die Durchführung der Förderprogramme des vorausgegangenen Haushaltsjahres und über die erreichten Ergebnisse ist dem für Verkehr zuständigen Ministerium durch das LBV bis zum 31. März des Folgejahres Bericht zu erstatten.

7.8 Zu beachtende Vorschriften

7.8.1 Für die Prüfung, Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendungen sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides, die Rückforderung der gewährten Zuwendung sowie Zinsansprüche gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen worden sind.

Die Nachhaltigkeit in den Dimensionen Ökonomie, Ökologie und Soziales ist nachzuweisen.

7.8.2 Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie sind Subventionen, deren missbräuchliche Inanspruchnahme nach dem Brandenburgischen Gesetz gegen den Missbrauch von Subventionen vom 11. November 1996 (GVBl. I S. 306) geregelt ist.

8 Inkrafttreten, Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2014 in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2015.

Anlage 1 RiLi ÖPNV-Invest 2014 - 2015

Zuwendungsfähige Ausgaben, Zweckbindungsfristen

Abbruch

Unter Abbruch/Rückbau versteht man die Beseitigung von Anlagen(teilen), die in unmittelbarem Zusammenhang mit einem zu fördernden Vorhaben stehen und dadurch eine Überbauung durch die Maßnahme erfolgt.

Ausgaben für Abbruch zählen zu den Bauausgaben. Bei erheblicher zeitlicher Differenz zwischen Abbruch/Rückbau und Baubeginn besteht die Möglichkeit, die entstehenden Ausgaben in die Zuwendungsfähigkeit mit einzubeziehen, wenn

a) der Abbruch als vorzeitiger Baubeginn für förderungsunbedenklich erklärt wird; dies sollte aber nur dann geschehen, wenn die Ausgaben des Abbruchs tatsächlich erheblich sind;
b) der Abbruch als Vorsorge- beziehungsweise Vorfinanzierungsmaßnahme im Zusammenhang mit einem Vorhaben der städtebaulichen Erneuerung oder der Neuordnung der Erschließung anerkannt wurde; maßgeblich für die Definition des Vorhabenbeginns sind die Vorschriften der Landeshaushaltsordnung.

Ausgaben für die Entsorgung von nicht mehr verwendbaren Materialien sind zuwendungsfähig. Erlöse aus der Veräußerung von nicht mehr verwendbaren Materialien (für den vorgesehenen Investitionszweck) sind von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

Abnahmekosten

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

Archäologische Begleitausgaben

Nach § 6 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes können abgegrenzte Flächen, die bekannte oder nach begründeter Vermutung Bodendenkmale von besonderer Bedeutung bergen, zu Grabungsschutzgebieten erklärt werden. Soweit in ein Denkmal eingegriffen wird, hat der Veranlasser des Eingriffs die Ausgaben zu tragen. Die in diesem Rahmen beim Vorhabenträger anfallenden erforderlichen Ausgaben sind zuwendungsfähig, soweit sie durch die ÖPNV-Maßnahme veranlasst und dringend erforderlich sind sowie keine Alternativen bestehen.

Ausbaumaßnahmen

Erfolgt eine Erweiterung von Verknüpfungsanlagen durch Ergänzung von Anlagen beziehungsweise Anlagenteilen einschließlich Verkehrsflächen und eine Optimierung der Nutzbarkeit oder eine Verbesserung des Verkehrswertes des Verkehrsweges zum Beispiel durch eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit bei Eisenbahnstrecken, liegt ein zuwendungsfähiger Ausbau vor.

Ausgleichsflächen

Voraussetzung für die Förderung von Ausgleichsmaßnahmen einschließlich Grunderwerb beziehungsweise Ausgleichsabgaben ist der Nachweis der Notwendigkeit und des Umfanges der Maßnahmen durch planungsrechtliche Festlegungen im Zusammenhang mit der Schaffung des Baurechts. Sofern die Ausgleichsmaßnahmen auch ohne Grunderwerb durch Nutzungsvereinbarungen sichergestellt werden können (rentierliche, verbleibende wirtschaftliche Nutzung der Ausgleichsflächen, zum Beispiel Wald), ist die kostengünstigere Lösung zu wählen.

Ausgleichsmaßnahmen

Siehe Ausgleichsflächen

Bahnkörper

Bei Investitionsmaßnahmen am Bahnkörper sollen vorrangig Altstoffe (zum Beispiel Schwellen, Schienen)

eingebaut werden, wenn ein gleichwertiges Ergebnis wie beim Einsatz von Neustoffen erreicht wird.

Der Belastungsstopfgang gehört zur Herstellung der Oberbauanlage und ist somit zuwendungsfähig.

Die Herstellung einer neuen Entwässerungsanlage beziehungsweise der Ersatz einer nicht mehr funktionstüchtigen Anlage ist zuwendungsfähig. Der Einbau einer Planumsschutzschicht (PSS)/Frostschutzschicht (FSS) gehört zu den zuwendungsfähigen Kosten des Bahnkörpers, wenn dieser zur wesentlichen Verbesserung der Sachanlage erforderlich ist. (Das trifft bei Längen > 100 Meter zu.) Die Wiederherstellung von Rangiererwegen ist dann zuwendungsfähig, wenn diese durch die Baumaßnahmen veranlasst wurde.

Maßnahmen an Durchlässen gehören zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, wenn sie zur wesentlichen Verbesserung der Sachanlage, wie zum Beispiel der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit, erforderlich sind.

Die zuwendungsfähigen Bauausgaben des Bahnkörpers sollten 500 Tausend Euro je Kilometer Streckenlänge (Regionalnetz, eingleisig) nicht überschreiten.

Bahnsteige

An Zugangsstellen des SPNV sind sowohl die Errichtung neuer Bahnsteiganlagen als auch die Erweiterung vorhandener Bahnsteige einschließlich der Anpassung des Niveaus der Bahnsteige sowie die Bahnsteigausstattung zuwendungsfähig.

Die zuwendungsfähigen Bauausgaben je Quadratmeter Bahnsteigfläche sollten 1.000 Euro nicht überschreiten.

Bahnsteigerschließung

Zur Bahnsteigerschließung gehören Zuwegungen, Personenüberführungen, Personentunnel, schienengleiche Übergänge (gegebenenfalls Bahnübergänge, Reisendensicherungsanlagen) und Aufzüge.

Barrierefreiheit

Zur angemessenen Berücksichtigung der Belange Behinderter sind die Ausgaben für Rampen an Zugangsstellen des SPNV grundsätzlich zuwendungsfähig. Aufzugsanlagen können auch neben Fahrtreppen zuwendungsfähig sein. Dies gilt auch für die Nachrüstung von Zugangsstellen.

Bauausgaben

Bei Baukosten sind Leistungen der Kostengruppen 100 bis 500 und 610 entsprechend DIN 276 zuwendungsfähig, sofern sie für den Zuwendungszweck, die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den baurechtlichen Bestimmungen sowie für die wirtschaftliche und sparsame Durchführung des Vorhabens erforderlich sind.

Leistungen der Kostengruppe 700 entsprechend DIN 276 sind im Rahmen der Baukosten nicht zuwendungsfähig. Im Rahmen der Förderung der Planung, sofern diese nicht als Pauschale erfolgt, sind Leistungen der Kostengruppen 713 und 721 bis 749 entsprechend DIN 276 zuwendungsfähig.

Die Bewilligungsbehörde kann bei Fördermaßnahmen von Unternehmen der DB AG auch die Anlagen 4.2 und 4.3 des „AVP 2007 - Handbuch für Dritte - Handbuch zur Antragsund Verwendungsprüfung des Eisenbahnbundesamtes" anwenden.

Beleuchtungsanlagen

Beleuchtungsanlagen an Zugangsstellen des SPNV und an Verknüpfungsanlagen und deren Zuwegung sind im notwendigen Umfang zuwendungsfähig.

Bepflanzung

Die erstmalige Bepflanzung und Begrünung einschließlich der Fertigstellungspflege nach DIN 18916 und DIN 18917 im Rahmen der Maßnahme ist grundsätzlich zuwendungsfähig. Eine Kombination mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ist anzustreben. Entwicklungspflege ist nicht zuwendungsfähig, auch wenn sie im Zusammenhang mit der Erstellung beauftragt wurde.

Bestandspläne/Bauwerksbücher

Bestandspläne sind zuwendungsfähige Bauausgaben. Das betrifft die Ausgaben für

- Bestandsvermessungen sowie erstmalige Erstellung von Bestandszeichnungen bei Bestandsaufnahmen von Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerken (bei Bauabschluss)
- Aufstellung der Bauwerksbücher
- Aufstellung der Bestandspläne (bei Anfertigung der Bestandsunterlagen für Ingenieurbauwerke)

Betriebserschwerniskosten

Betriebserschwerniskosten des Vorhabenträgers selbst sind in keinem Fall zuwendungsfähig, daher auch keine Berücksichtigung eines Wertausgleichs; Betriebserschwerniskosten eines Dritten sind zuwendungsfähig, sofern nicht eine Abgeltung durch vertragliche Vereinbarungen erfolgt.

Blindenleitstreifen

Das nachträgliche Versehen von Zugangsstellen des SPNV mit Blindenleitstreifen ist zuwendungsfähig. Die Zuwendungsfähigkeit erstreckt sich auch auf Leitstreifen im engeren Einzugsbereich von Zugangsstellen, besonders von Zugängen zu unterirdischen Verkehrsanlagen.

B+R-Anlagen

Die Förderobergrenze bezieht sich auf die Anlagenfläche, die Zu- und Abgangsbereiche, Ersatzpflanzungen oder Ähnliches und wird für

- B+R-Anlagen einschließlich Witterungsschutz in Freiflächen auf 900 Euro
- B+R-Anlagen als Parkhäuser (Hoch- und Tiefanlagen) auf 1.400 Euro

zuwendungsfähige Bauausgaben (netto) je Stellplatz festgelegt. Grunderwerbsausgaben sind darin nicht eingeschlossen. Sie sind gesondert zu ermitteln. Für die Stellplätze ist ein Witterungsschutz und eine Rahmenhalterung vorzusehen.

Brand- und Wasserschutzanlagen

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

Brücken

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

Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen

a) Verwaltungskosten nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
Die Verwaltungskosten bei EKrG-Maßnahmen sind mit der Planungskostenpauschale abgegolten.

Bei Einzelvorhaben nach §§ 3, 13 beträgt die Planungspauschale 10 vom Hundert.

b) Kreuzungsbedingte Kosten nach EKrG und WaStrG
Die auf den Vorhabenträger entfallenden Anteile der kreuzungsbedingten Kosten bei Maßnahmen nach EKrG und Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind zuwendungsfähig.

c) Maßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches des EKrG
Sofern eine nichtbundeseigene Eisenbahn Vorhabenträgerin ist, sind Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen zuwendungsfähig

d) EKrG-Maßnahmen des SPNV im Zusammenhang mit Güterverkehr
Sofern im Zuge des Ausbaus einer SPNV-Strecke Eisenbahninfrastruktur eines weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU), zum Beispiel Anlagen des Güterverkehrs, betroffen ist und dieses somit kreuzungsbeteiligt ist, sind die Anteile dieses EIU zuwendungsfähig.

(Bei Maßnahmen nach EKrG können Baulastträger der kreuzenden Straße Zuwendungen nach Maßgabe der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zur Verwendung von Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau [Rili KStB Bbg] beantragen.)

Elektrotechnische Anlagen

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

Empfangsgebäude

Zuwendungsfähig sind Maßnahmen an Empfangsgebäuden, wenn sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des SPNV und des üÖPNV dienen, wirtschaftlich vertretbar sind und sich keine verkehrlich bessere Lösung anbietet.

Entschädigungsleistungen

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

Ersatzinvestitionen

Eine Ersatzinvestition ist eine Investition, bei der vorhandene Investitionsobjekte durch neue ersetzt werden, und bedeutet zumeist eine Anlagenerneuerung. Ersatzinvestitionen umfassen reine Reinvestitionen zur Aufrechterhaltung der betrieblichen Leistungsfähigkeit und sind keine Neu-/Ausbaumaßnahmen, bei denen die betriebliche Leistungsfähigkeit erhöht wird.

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

Fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme

Erprobte fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme auf Basis rechnergestützter Betriebsleitsysteme sind als Erstausstattung im Zusammenhang mit Vorhaben der Nummer 2 zuwendungsfähig.

Fahrscheinautomaten

Ausgaben für die Wiederherstellung bereits in Betrieb genommener zerstörter Automaten sind nicht zuwendungsfähig, da es sich bei der Wiederherstellung bereits um Unterhaltung handelt.

Gelegenheitsverkehre

Baumaßnahmen für Gelegenheitsverkehre, wie zum Beispiel Taxi und Reisebusse, sind nicht zuwendungsfähig.

Die Nutzung von geförderten Anlagen durch Gelegenheitsverkehre ist jedoch nicht förderschädlich, solange sie die zweckgebundene Nutzung nicht behindern.

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

Gepäckschließfächer

Gepäckschließfächer sind im Rahmen von Serviceeinrichtungen des ÖPNV an Verknüpfungspunkten im erforderlichen Umfang zuwendungsfähig.

Grunderwerb

Ausgaben für Grunderwerb und Grunderwerbsnebenkosten können bis zu 10 vom Hundert der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Grunderneuerung

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

Kontaminierungen (Zuwendungsfähigkeit der Ausgaben)

1. Grundsatz:

Den Baugrund stellt der Auftraggeber (= Projektträger), die Kostentragungspflicht liegt bei ihm.

Der Auftraggeber - Projektträger - zeichnet gegenüber dem Auftragnehmer verantwortlich für den Grund und Boden, auf/in dem gebaut wird. Er trägt das Risiko beim Auffinden von Kontaminierungen. Insofern ist er verpflichtet, die Zuwendungsgeber über die möglichen Risiken umfassend zu informieren. Es liegt also in seiner Verantwortung,

- sich bereits beim Erwerb von Grund und Boden beziehungsweise bei Sicherung
- von Grunddienstbarkeiten ein Bild von der Situation zu machen,
- im Rahmen der Baugrunduntersuchungen im Planungs-/Vorbereitungsstadium
- die Situation bezüglich kontaminierender Stoffe zu erfassen und zu bewerten,
- Planungsalternativen aufzuzeigen, die Eingriffe in kontaminierte Bereiche vermeiden beziehungsweise minimieren,
- erforderliche Sanierungsmaßnahmen zu planen und die zugehörigen Ausgaben zu ermitteln, soweit sie zur Lösung der verkehrlichen Aufgabe erforderlich sind (Berücksichtigung im Finanzierungsantrag).

2. Grundsatz

Grundsätzlich besteht Regressanspruch gegenüber dem Grundeigentümer beziehungsweise dem Verursacher der Kontaminierung.

Der Projektträger hat zu prüfen, inwieweit ein Anspruch in der Kostentragungspflicht gegenüber Dritten besteht. Im Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit aufgrund früherer rechtlicher Gegebenheiten die Sanierungspflicht unbillig oder nicht zumutbar ist.

3. Grundsatz

Es ist zu unterscheiden zwischen Kontaminierung mit und ohne gesetzlich normierte Pflichten zum Einschreiten.

Bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht (Gefahr für die Umwelt, insbesondere das Grundwasser) ist eine Sicherung oder Sanierung auch ohne die Baumaßnahme grundsätzlich erforderlich. Bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht geht keine unmittelbare Gefahr für die Umwelt aus. Es sind keine direkten Sicherungs-oder Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Ausgaben entstehen erst durch die „Zustandsstörung".

4. Grundsatz

Ausgaben bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig.

Sofern die Sicherung/Sanierung des Bodens auch ohne Zustandsstörung durch die Baumaßnahme zwingend erforderlich ist, ist die Zuwendungsfähigkeit der insoweit entstehenden Ausgaben nicht gegeben.

5. Grundsatz

Ausgaben bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht sind zuwendungsfähig, soweit Regressansprüche nicht realisiert werden können.

Die Sanierung und Sicherung des Bodens wird erst als Folge der Baumaßnahme notwendig. Von daher können die Ausgaben - soweit Regressansprüche nachweislich nicht realisiert werden können - grundsätzlich den Bauausgaben zugerechnet und als zuwendungsfähig anerkannt werden

Kiss+Ride-Anlagen

Kiss+Ride-Anlagen zum Kurzzeitparken an Verknüpfungsanlagen sind zuwendungsfähig.

Haltestellen des üÖPNV

Werden Haltestellen im Rahmen von Omnibusbahnhöfen beziehungsweise Verknüpfungsanlagen errichtet, so sind diese zuwendungsfähig. Siehe Zentrale Omnibusbahnhöfe.

Künstlerische Maßnahmen

Ausgaben für die künstlerische Ausgestaltung sind nicht zuwendungsfähig.

Lärmvorsorge/Lärmsanierung

Maßnahmen der Lärmvorsorge sind im Zuge von Neubau- und Ausbaumaßnahmen nach den Erfordernissen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) grundsätzlich zuwendungsfähig.

Passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der Verkehrswegeschallschutz-Maßnahmenverordnung (24. BImSchV) zählen zu den zuwendungsfähigen Ausgaben.

Eine **nachträgliche Lärmsanierung** ist keine Neubau- oder Ausbaumaßnahme im Sinne dieser Richtlinie und damit nicht zuwendungsfähig. Eine verpflichtende bundesgesetzliche Rechtsgrundlage zur Lärmsanierung besteht nicht. Zuständig für notwendige Lärmschutzmaßnahmen ist der Baulastträger des jeweiligen Verkehrsweges.

Leit- und Sicherungstechnik

Es sind die für die Investitionsmaßnahme angemessenen Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik nach dem Stand der Technik einschließlich notwendiger Zusammenhangsinvestitionen (Kabelleitungen, -kanäle, -erdverlegungen) zuwendungsfähig. Telekommunikationsleitungen sind in der Regel nicht zuwendungsfähig.

Leitungsverlegungen

Ausgaben, die aufgrund der notwendigen Verlegung von Versorgungsleitungen im Zusammenhang mit dem geförderten Vorhaben entstehen, sind zuwendungsfähig. Entschädigungen, die aufgrund von zuwendungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbstständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht. Hierbei sind Konzessionsverträge der beteiligten Betriebe vom jeweiligen Zuwendungsgeber einer besonderen Prüfung zu unterziehen. Ein Vorteilsausgleich ist zu berücksichtigen.

Lichtzeichenanlagen

Lichtzeichenanlagen sind einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen im Zusammenhang mit Maßnahmen an Bahnübergängen zuwendungsfähig.

Mängelbeseitigung

Mängelbeseitigung gehört noch zum Bau oder Ausbau, da der Bau oder Ausbau nicht als abgeschlossen angesehen werden kann, solange noch Mängel in der Ausführung bestehen. Durch Mängelbeseitigung zusätzlich entstehende Ausgaben, weil die bauausführende Firma in Konkurs gegangen ist oder aus anderen Gründen nicht zur Gewährleistung herangezogen werden kann, sind zuwendungsfähig.

Nachträge

Bei der Abwicklung von Baumaßnahmen kann es zu Nachvergütungsforderungen des Auftragnehmers kommen. Sie können zum einen begründet sein in einer nicht eindeutigen Beschreibung der auszuführenden Arbeiten oder auch in Arbeiten, deren Notwendigkeit sich erst später herausstellt. Üblicherweise wird eine Einigung in Nachtragsverhandlungen zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber angestrebt. Ist das Ergebnis eine Anerkennung (eines Teils) der Nachvergütungsforderung, so sind diese Ausgaben in der Regel als zuwendungsfähig anzusehen.

Ist in den Nachtragsverhandlungen keine Einigung zu erzielen, wird versucht, die Forderung auf dem Klageweg durchzusetzen. Kommt es zu einem Urteil, so können die entsprechenden Mehrausgaben bei einer Fördermaßnahme als zuwendungsfähig angesehen werden.

Zur Verkürzung des Klageverfahrens wird oft ein Vergleich angestrebt. Die auf den Zuwendungsempfänger als Auftraggeber entfallenden Ausgabenanteile können dann aus verwaltungsökonomischen Überlegungen ebenfalls als zuwendungsfähig betrachtet werden.

Vor Abschluss des Vergleiches sollte die Bewilligungsbehörde beteiligt werden.

Neubaumaßnahmen

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

P+R-Anlagen

Die Förderobergrenze bezieht sich auf die Anlagenfläche, die Zu- und Abgangsbereiche, Ersatzpflanzungen oder Ähnliches und wird auf 9.000 Euro (netto) bei Kunstbauten und auf 4.500 Euro (netto) bei ebenerdigen Anlagen zuwendungsfähige Bauausgaben (einschließlich Grunderwerb) je Stellplatz festgelegt.

Im Rahmen der Antragstellung sind die Ergebnisse einer repräsentativen Bedarfsermittlung durch Zählungen und bei Neubauten durch ein anerkanntes Verfahren der Verkehrsplanung nachzuweisen.

Parkstreifen

Parkstreifen einschließlich notwendiger Gehwege sind zuwendungsfähig, soweit sie Bestandteil einer Verknüpfungsanlage sind. Es bleibt dem Antragsteller überlassen, die lokal geeignete Form (Längs-, Schräg- oder Senkrechtaufstellung) zu wählen.

Planungskostenpauschale

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

Planungsleistungen zur Vorbereitung von Investitionsentscheidungen gemäß Nummer 2.2 Buchstabe a

Planungsleistungen zur Vorbereitung von Investitionsentscheidungen umfassen Machbarkeitsuntersuchungen einschließlich HOAI-Leistungen bis zur Leistungsphase 2 (unter anderem Nutzen-Kosten-Untersuchungen) in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde.

Planungsleistungen für die unmittelbare Durchführung von Maßnahmen nach Nummer 2.1 gemäß Nummer 2.2 Buchstabe b

Wird die Planungsleistung als gesonderte Maßnahme zur Förderung beantragt, so sind HOAI-Leistungen bis zur Leistungsphase 3 zuwendungsfähig. Darüber hinausgehende Leistungen sind gegenüber der Bewilligungsbehörde besonders zu begründen.

Restflächen

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

Rückbau

siehe Abbruch

Sanierung von Brückenbauwerken

Die Sanierung von Brückenbauwerken in Form einer wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes durch größere Instandsetzung, Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten im Sinne der Wiederherstellung einer vorhandenen ÖPNV-Verkehrsanlage nach deren Abnutzung dient der Erhaltung des ursprünglichen Verkehrswertes und ist für sich alleine nicht zuwendungsfähig. Stehen die Baumaßnahmen im

Zusammenhang mit Neu-/Ausbaumaßnahmen, so sind diese jedoch zuwendungsfähig.

Serviceanlagen

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

Schutzmaßnahmen nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

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

Software

Die Anschaffung neuer beziehungsweise zusätzlicher Software ist grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Zum Gerät zugehörige Software (zum Beispiel Bahnübergangsanlagen) kann im Rahmen einer Baumaßnahme gefördert werden. Bei der Einreichung der Unterlagen zur Förderung ist eine Aufschlüsselung der einzelnen Ausgaben bezüglich der Software vorzunehmen.

Umsatzsteuer

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

Wiederherstellungsarbeiten

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

Winterbaumaßnahmen

Ausgaben für Winterbaumaßnahmen sind zuwendungsfähige Baukosten.

Zentrale Omnibusbahnhöfe

Beim Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen sind als Förderobergrenze

125.000 Euro pro KOM-Stellplatz als zuwendungsfähige Bauausgaben zugrunde zu legen. Darin sind die Ausgaben für Grunderwerb, Zufahrt und Witterungsschutz enthalten.

Zweckbindungsfristen

Zweckbindungsfristen richten sich nach den AfA-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen. Unterschiedliche Zweckbindungsfristen sind im Zuwendungsbescheid aufzuführen.

Anlage 2 RiLi ÖPNV-Invest 2014 - 2015

Anmelde- und Antragsunterlagen

Anlagen zur Anmeldung

1 Erläuterung der Maßnahme

2 Darstellung der zu erwartenden Kosten (Kostenrahmen entsprechend DIN276)

3 Übersichtsplan auf Grundlage einer topografischen Karte

4 Maßnahmenplan

5 Informationen zum Stand der Bauvorbereitung und zur Abstimmung mit anderen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen

6 Angaben über die zu erwartende Bauzeit

Anlagen zum Antrag auf Zuwendungen für Investitionen nach Nummer 2.1

1 Etwaige Änderungen gegenüber der Anmeldung einschließlich Erläuterung und Begründung;

2 Prüffähige Projektunterlagen, Entwurfsplanung nach Leistungsphase 3 HOAI

a) Beschreibung der Maßnahme

- ausführlicher Darlegung der angestrebten verkehrlichen Bedeutung,
- Angaben über die Situation der derzeit vorhandenen sowie geplanten Verkehrsanlagen und deren Kapazität (unter anderem stationäre Betriebsanlagen, Anzahl und Art der Fahrzeuge des ÖPNV, Zugangsstellen, Linienführung, vorgesehene Ziele),
- eine Darstellung nach den Nummern 4.1 und - 4.2der Förderrichtlinie, - ein Nutzungskonzept bei Bahnhofs- und anderen Gebäuden;

Bei schienengebundenem ÖPNV sind die gewählten technischen Maßnahmen zu begründen.

b) Technischer Erläuterungsbericht mit Darstellung der funktionellen Anforderungen, genauer Beschreibung der Baumaßnahme und -ausführungsart sowie Beschaffenheit des Baugrundes;

Übersichtsplan auf Grundlage einer topografischen Karte und zeichnerische Darstellung des Entwurfs, insbesondere

- Lageplan, Längsschnitte, Regelquerschnitte 1 : 100/50,
- Sonderpläne 1 : 100 (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt),
- Pläne zur Darstellung besonderer Bauwerke,
- Detailzeichnungen, wenn besondere Anforderungen erforderlich sind (zum Beispiel Barrierefreiheit im ÖPNV) oder im Sicherheitsbereich an Arbeitsplätzen;

c) Auszug aus der Flurkarte, Grunderwerbspläne und -verzeichnisse;

d) Berechnung der Ausgaben mit einer Gliederung entsprechend der DIN 276;

e) Berechnungen über geplante Mengen (zum Beispiel Längen von Verkehrswegen, Flächen, Rauminhalten) - bei Hochbauten nach DIN 277;

f) Bauzeitenplan, Finanzierungsplan (Finanzierungsmodell und Nachweis der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit);

3 Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über

a) den Stand des Grunderwerbs,

b) die planungsrechtlichen Voraussetzungen (zum Beispiel Bauleitplanung, Planfeststellung),

c) weitere erforderliche Genehmigungen (zum Beispiel Eisenbahnaufsicht) sowie

d) die Beteiligungsbereitschaft Dritter;

4 Angaben zum vorgesehenen Vergabeverfahren;

5 Stellungnahmen

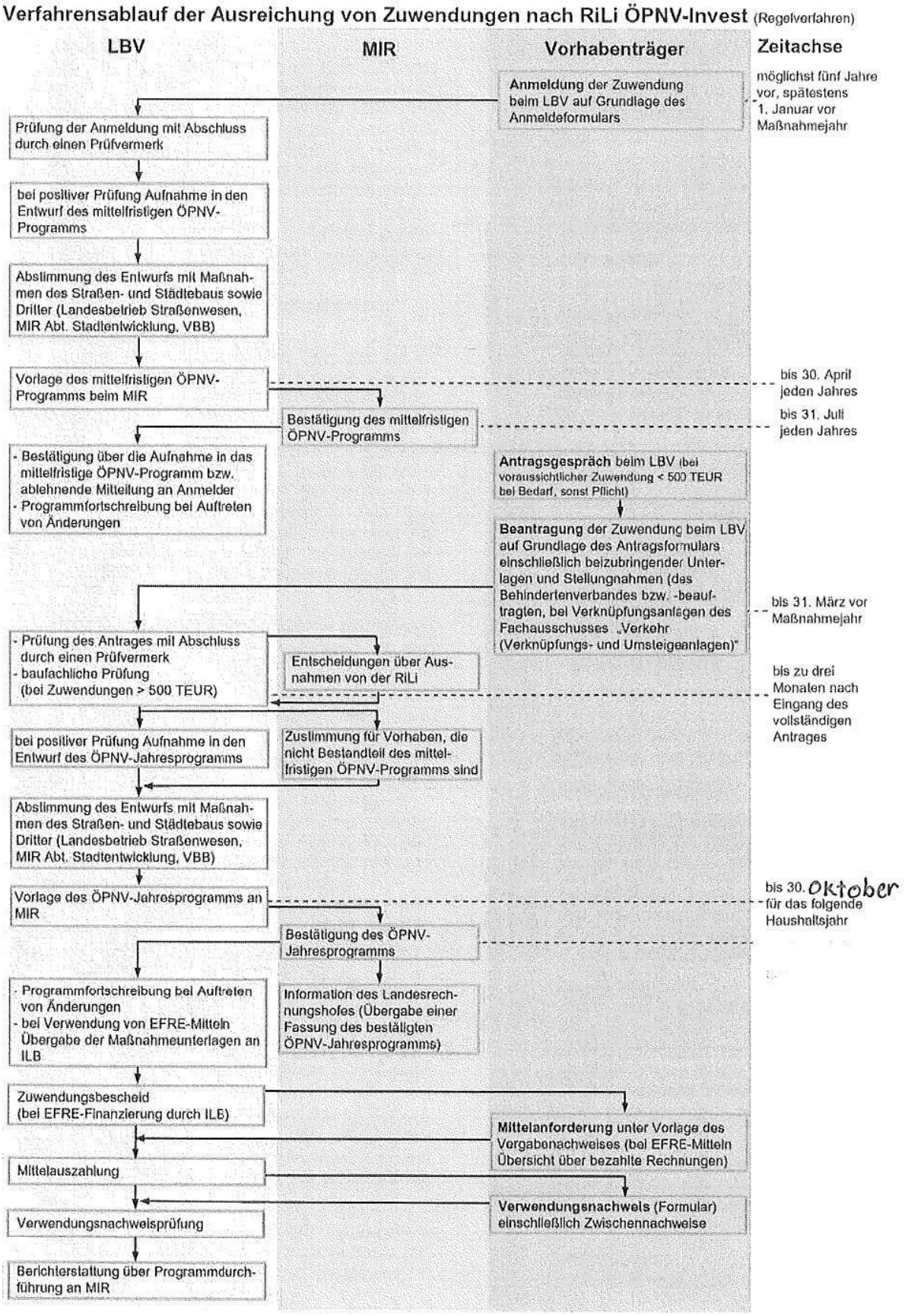
a) des zuständigen Behindertenverbandes beziehungsweise -beauftragten,

b) bei Verknüpfungsmaßnahmen zusätzlich die Stellungnahme des Fachausschusses „Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen)" bei der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus – Senftenberg (BTU) über die Beurteilung der verkehrlich einwandfreien Lösung,

c) der VBB GmbH über die Beurteilung der ÖPNV-Anbindung mit anderen Verkehrsträgern;

6 eine Wirtschaftlichkeits- und Folgekostenberechnung in besonders begründeten Fällen;

7 bei baufachlicher Prüfung gegebenenfalls weitere Unterlagen gemäß Informationsblatt des Brandenburgischen Landesbetriebes für Liegenschaften und Bauen.

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen, die zur Feststellung der zuwendungsfähigen Ausgaben oder generell zur Beurteilung einer Maßnahme erforderlich sind, beim Antragsteller nachfordern, insbesondere die wirtschaftliche Lage des Vorhabenträgers sowie dessen wirtschaftliche Verhältnisse betreffend, sofern dies zur Sicherung der Dauer der Zweckbindung erforderlich erscheint.

Anlage 3 RiLi ÖPNV-Invest 2014 - 2015