

## Hinweise

für die Förderung neuer Technologien im ÖPNV  
nach § 13 Abs. 1 Nr. 3 ÖPNVG NRW

### 1. Zielsetzung

Ein moderner und zukunftsfähiger öffentlicher Nahverkehr braucht Innovationen. Die Weiterentwicklung von wirtschaftlichen, umwelt- und kundenfreundlichen Technologien ist von großer Bedeutung.

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt deshalb im Rahmen seiner ÖPNV-Förderung Mittel zur Verfügung, um die Erprobung neuer Technologien im ÖPNV- Praxiseinsatz zu unterstützen.

Die nachfolgenden Hinweise dienen als Leitlinien für die Antragsteller und Bewilligungsbehörden für die Beurteilung von Vorhaben sowie in Bezug auf Verfahrensfragen. Sie haben einen vorläufigen Charakter und werden nach Abwicklung einiger Förderverfahren überprüft.

### 2. Förderfähige Maßnahmen

Nach § 13 Abs. 1 Nr. 2 ÖPNVG NRW in Verbindung mit Nr. 2.1.3 der VV zu § 13 ÖPNVG NRW sind Investitionen förderfähig, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen. Es geht bei der Förderung also darum, die Beschaffung der für die Erprobung im ÖPNV-Praxiseinsatz erforderlichen "Versuchsträger" finanziell zu unterstützen. Weder die reinen Entwicklungskosten selbst noch die laufenden Ausgaben während der Erprobungsphase (z.B. für Wartung, Verbrauchsmittel o. ä.) sind im Rahmen dieser Förderung zuwendungsfähig. Da es um die Förderung "neuer" Technologien geht, lässt sich kein konkreter Katalog förderbarer Maßnahmen erstellen. Bei den Investitionen kann es sich um Infrastruktureinrichtungen, Fahrzeuge oder Hard- und Softwarekomponenten handeln. Als Beispiel könnten hier die Einrichtung von Wasserstofftankstellen, die Beschaffung von Bussen mit Hybrid-, Wasserstoffverbrennungs- oder Brennstoffzellenantrieb oder die Beschaffung neu

entwickelter Komponenten des elektronischen Fahrgeldmanagements oder der elektronischen Fahrgastinformation sowie Kommunikationstechnologien sein. Da es bei der Förderung um die Erprobung neuer Technologien geht, können auch nur die für eine sinnvolle Erprobung erforderlichen Stückzahlen der jeweiligen "Versuchsträger" gefördert werden. Die Förderung der Beschaffung größerer Flotten oder der großflächigen Einführung neuer Systeme ist deshalb ausgeschlossen. In Einzelfällen wird das Ministerium für Bauen und Verkehr bei der Begutachtung der zur Förderung angemeldeten Projekte Stellungnahmen von Fachleuten sowie der jeweiligen Fachverbände (z.B. VDV) einholen.

### 3. Höhe der Förderung

Die Förderung wird in der Form der Anteilfinanzierung mit Höchstbetrag gewährt und der Fördersatz durch das Ministerium für Bauen und Verkehr in jedem Einzelfall festgelegt. Bei der Festlegung des Fördersatzes werden der Grad der technischen Neuerungen, die Interessen des Landes an der Erprobung, die Interessen der Hersteller der neuen Technologien sowie das Eigeninteresse des die Erprobung durchführenden Antragstellers (Gemeinde, ÖPNV-Unternehmen oder Verbund) gegeneinander abzuwägen sein, so dass es zu einer angemessenen finanziellen Beteiligung aller am Projekt Interessierten kommt. Bei der Festlegung des Fördersatzes ist sicherzustellen, dass der Eigenanteil des die Erprobung durchführenden Antragstellers bezogen auf die reine Investition mindestens so hoch ist wie die Ausgaben für einen entsprechenden Gegenstand des bei der Bewilligung geltenden technischen Mindeststandards und der Antragsteller sich darüber hinaus angemessen an den laufenden Projektausgaben beteiligt.

### 4. Zweckbindungsfristen

Die Praxistauglichkeit neuer Technologien lässt sich nur dann feststellen, wenn die mit der Förderung beabsichtigte Erprobung über einen angemessenen Zeitraum erfolgt. Die in jedem Einzelfall festzulegende Zweckbindungsfrist wird im Regelfall fünf Jahre betragen, je nach Art des Projektes (z. B. bei der Erprobung neuer Softwarekomponenten) kann in Einzelfällen auch eine kürzere Zweckbindungsdauer festgelegt werden.

Die Festlegung der Zweckbindung bedeutet aber auch, dass nur "erprobungsreife" Technologien förderbar sind. Die Projektbeteiligten müssen deshalb dafür Sorge

tragen, dass die geförderte Einrichtung oder der geförderte Gegenstand soweit funktionsfähig ist, dass eine Erprobung innerhalb der gesamten Zweckbindungsdauer gesichert erscheint. Bei einem vorzeitigen Abbruch der Erprobung muss der Antragsteller im Regelfall mit einer anteiligen Rückforderung der gewährten Zuwendung rechnen. Über die aus der Erprobung gewonnenen Erkenntnisse sind während der Zweckbindungsdauer jährliche Berichte zu erstellen, die der Bewilligungsbehörde und dem Ministerium für Bauen und Verkehr vorzulegen sind.

## 5. Verfahren

Antragsbefugt für die Förderung neuer Technologien im ÖPNV sind gemäß § 13 Abs. 1 ÖPNVG NRW Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnen und juristische Personen, die Zwecke des ÖPNV verfolgen. Die Hersteller der zur Förderung vorgesehenen neuen Technologien, soweit sie nicht zum Kreis der oben genannten Antragsteller zählen, können dagegen selbst nicht Empfänger der Förderung sein. Förderanträge sind bei den für die Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW zuständigen Bewilligungsbehörden (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ÄöR, Zweckverband Nahverkehrsverbund Rheinland und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe) zu stellen. Zum übrigen Verfahren wird auf die VV ÖPNVG NRW zu § 13 verwiesen.