



Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

1. Hintergrund

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stellt für die Transformation und Stärkung städtischer Mobilitätssysteme in zentralen Innenstadtbereichen, Nebenzentren und Wohnquartieren für die Jahre 2022 bis spätestens 2026 insgesamt bis zu 100 Millionen Euro bereit.

Der landesweite Wettbewerb hat das Ziel, Städte bei der Umsetzung von innovativen und zukunftsweisenden Konzepten zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen. In Modellvorhaben sollen Wege aufgezeigt werden, wie die Mobilität in Innenstädten, Nebenzentren und Wohnquartieren verbessert werden kann. Es sollen bessere Angebote geschaffen werden, bei denen Menschen gemäß den eigenen Vorstellungen mobil sind – individuell und flexibel. Dabei sollen in einem ersten Schritt echte Alternativen zur motorisierten Individualmobilität entwickelt werden, um im nächsten Schritt die Voraussetzungen für eine Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs dieses Verkehrs zu schaffen. Es sind intelligente ganzheitliche Konzepte erforderlich, um den unterschiedlichen Mobilitätsinteressen zu entsprechen.

Die Vielfalt, Qualität, Verlässlichkeit und Flexibilität von Mobilitätsangeboten soll steigen. Hierzu können bspw. die Nahmobilität gestärkt und das ÖPNV-System mit bedarfsgesteuerten Verkehren oder anderen Bedienformen verbessert und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten (z.B. Carsharing, Bikeshaaring, Mikromobilität etc.) verknüpft werden. Ergänzend können neue Ansätze für die Citylogistik einbezogen werden. Zudem soll der motorisierte Individualverkehr angemessen einbezogen werden.

Der Wettbewerb findet in Kooperation mit dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen statt. Es wird auf den parallel laufenden Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ verwiesen, der als Ergänzung zu diesem Landeswettbewerb gesehen werden kann. Die Auslobung zum Landeswettbewerb des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung ist einsehbar unter: www.mhkbq.nrw.de.

Partner des Landeswettbewerbs „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW.

2. Zuwendungsberechtigung

Zuwendungsberechtigt sind alle Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Nicht zuwendungsberechtigt sind kommunale Unternehmen. Diese können mit der Durchführung von Projekten beauftragt werden. Die rechtlichen Vorschriften zur Beauftragung bzw. zur Vergabe sind zu beachten.

3. Zuwendungszweck

Erbeten sind Projekte, die dazu dienen, das Mobilitätssystem strukturell auf Grundlage einer ganzheitlichen, am konkreten Ort ausgerichteten Betrachtung zu verbessern. Gesucht sind Modellvorhaben mit den folgenden Zielrichtungen:

- Entwicklung von Mobilitätslösungen jenseits des motorisierten Individualverkehrs, die an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert sind,
- bessere Erreichbarkeit der Innenstädte, Nebenzentren oder Wohnquartiere durch den ÖPNV/die Nahmobilität,
- Vergrößerung der Vielfalt von Mobilitätsangeboten,
- Reduktion von Zugangsbarrieren zu Mobilitätsangeboten und Sicherstellung der Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten,
- gleichberechtigte Teilhabe an Mobilität für alle Menschen und Unternehmen,
- Erhöhung der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit (reibungloser, störungsresistenter Betrieb) des ÖV-Systems,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Reduktion der Emissionen von Luftschadstoffen, Klimagasen und Lärm,
- sukzessive Reduktion des spezifischen Flächenverbrauchs des Verkehrs bzw. Umwidmung von Flächen zugunsten der Nahmobilität in den Innenstädten, Nebenzentren oder Wohnquartieren,
- Offenheit für neue Geschäftsmodelle bzw. Integration dieser Geschäftsmodelle in die urbane Mobilität und Logistik,
- verbesserte Information, Buchung und Bezahlung von Mobilitätsangeboten.

Darüber hinaus sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- notwendige Anliegerverkehre (z.B. Handwerker, Anwohner, insbesondere auch Menschen mit Behinderung),
- Vernetzung mit der Region / Stadt-Umland-Verkehre,
- Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie ggf. weiterer Akteure an Planung und Umsetzung,
- Kostenklarheit für die öffentliche Hand,
- Möglichkeit der Fortführung des Modellvorhabens über den Finanzierungszeitraum hinaus,

- öffentlichkeitswirksame Vermarktung des Vorhabens,
- Möglichkeit der Übertragbarkeit auf andere Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

- Es sollen insbesondere Projekte im urbanen Raum gefördert werden, der Fokus liegt auf Innenstädten. Auch Projekte in Nebenzentren und Wohnquartieren sind denkbar, wenn sie entweder zu einer relevanten Reduktion des Flächenverbrauchs für den Verkehr beitragen oder von vornherein reduzierte Flächen für den motorisierten Individualverkehr bereitstellen (Neuentwicklung).
- Die neuen Mobilitätsangebote sollen den bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr ergänzen und mit diesem vernetzt werden. Sie können diesen in Teilgebieten ersetzen, wenn dadurch die Gesamtbedienqualität in jeder Hinsicht (Distanz zu Haltestellen, Takt, Platzangebot pro Zeiteinheit, Bedienzeiten) erhöht wird. Sie sollen mit dem bestehenden Gesamtangebot des Öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise abgestimmt sein. Eine Integration ergänzender Angebote in den ÖPNV-Tarif ist anzustreben.
- Sofern das Projekt den Betrieb von Ridepooling-Diensten umfasst, darf in dem vorgesehenen Projektgebiet entweder bisher noch kein Ridepooling-Dienst vorhanden sein oder das Angebot eines schon vorhandenen Dienstes muss deutlich verbessert werden.
- Notwendige Projektpartner und die ÖPNV-Aufgabenträger sollen vor Einreichen der Projektskizze ihre Bereitschaft zur Mitwirkung dokumentieren („Letter of Support“, „Letter of Intent“).
- Eingesetzte IT-Lösungen müssen bereits erprobt sein.
- Das Kompetenzcenter Digitalisierung beim VRR ist bei IT-Lösungen hinsichtlich der Anbindung an landesweite Systeme zu beteiligen.
- Die Projektteilnehmer sind verpflichtet, einen Evaluierungsbericht zu verfassen und dem Ministerium für Verkehr zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus ist eine durch das Ministerium für Verkehr zu veranlassende wissenschaftliche Begleitung einzelner Projekte sowie eine Gesamtevaluation sämtlicher Projekte vorgesehen. Dies muss vonseiten der Projektteilnehmer durch die Bereitstellung der notwendigen Daten unterstützt werden.
- Die Teilnehmer sollen bis zu 24 Monate nach Beenden des Projekts bereit sein, bei vom Ministerium für Verkehr organisierten Veranstaltungen als Referent vorzutragen.
- In der Kommunikation sind die Logos des Ministeriums für Verkehr sowie der Marke „Mobil.NRW“ zu nutzen und die Pressestelle des Ministeriums für Verkehr ist einzubeziehen.

5. Art, Umfang und Höhe der Förderung

Die Förderung erfolgt auf Grundlage des §14 ÖPNVG NRW, der §§23 und 44 LHO NRW, der FöRi-Nah und der FöRi-MM sowie des Artikel 56 der 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. EU L 187 vom 26.6.2014, S. 1, berichtigt durch ABl. EU L 283 vom 27.9.2014, S. 65), die durch Verordnung (EU) 2017/1084 (ABl. EU L 156 vom 20.6.2017, S. 1) geändert worden ist und des Beschlusses der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind. Es handelt sich um eine Projektförderung, die als Anteilsfinanzierung gewährt wird. Der Fördersatz beträgt – soweit in der FöRi-Nah und unten nicht anders angegeben – 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die maximale Höhe der Zuwendung über die Laufzeit beträgt 20 Millionen Euro für ein Projekt. Die Projektlaufzeit (Förderzeitraum für Betriebskosten) ist auf 3 Jahre innerhalb des Zeitraums zwischen 2022 und 2026 beschränkt und darf 2 Jahre nicht unterschreiten.

Zuwendungsfähig sind:

- Mobilstationen und Maßnahmen zur Digitalisierung auf Grundlage der Förderrichtlinien für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM).
- Nahmobilitätsinfrastruktur auf Grundlage der Förderrichtlinien für Nahmobilität (FöRi-Nah).
- Quartiersgaragen (pauschal 2.000,- Euro pro Stellplatz, maximal 20 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben; zur Berechnung von Grunderwerbskosten und Bauausgaben finden die Ziffern 5.5.1.4.1 und 5.5.1.4.2 der FöRi-MM Anwendung) auf Grundlage von §23 und §44 LHO und Artikel 56 der 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. EU L 187 vom 26.6.2014, S. 1, berichtigt durch ABl. EU L 283 vom 27.9.2014, S. 65), die durch Verordnung (EU) 2017/1084 (ABl. EU L 156 vom 20.6.2017, S. 1) geändert worden ist.
- Projektbezogene Investitions- (Infrastruktur), Leasing- (Fahrzeuge) und Betriebskosten sowie sonstige Sachkosten für ÖPNV und ÖPNV-Ergänzungsleistungen auf Grundlage des Beschlusses der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

betrachtet sind und §23, §44 LHO (ÖPNV-Ergänzungsleistungen) bzw. §14 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Leistungen).

- Kosten der Evaluation, Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung (nur Sachkosten, kein Eigenpersonal) auf Grundlage des §14 ÖPNVG NRW.
- Bei Investitionen in Fahrzeuge sind nur die projektbezogenen anteiligen Kosten für die Projektlaufzeit zuwendungsfähig. Bei der Anschaffung von Fahrzeugen sind dabei die Abschreibungskosten zugrunde zu legen.
- Es sind nur die Betriebskostendefizite zuwendungsfähig, d.h. Einnahmen und eingesparte Kosten (z.B. durch die Einstellung einer bisher betriebenen Buslinie) sind gegenzurechnen.
- Personalkosten, die für den Betrieb anfallen (Fahrpersonal, Wartungspersonal, Leitstellen-/Dispositionspersonal) sind zuwendungsfähig, soweit die Kosten dem beantragten Projekt zugeordnet werden können.
- Kosten für ein „Full-Service-Paket“, das eine vollumfängliche Abwicklung bspw. eines Ridepooling-Dienstes durch einen Drittanbieter umfasst, sind als Projektkosten zuwendungsfähig. Die Vergabevorschriften sind dabei einzuhalten.
- Kosten für die externe Begleitung und Durchführung von Marketingmaßnahmen und/ oder Evaluierung sind zuwendungsfähig.

Nicht zuwendungsfähig sind:

- Kosten des Eigenpersonals oder des Personals eines mit der Durchführung des Projekts beauftragten kommunalen Unternehmens.
- Kosten für die Beratung bzw. Unterstützung bei der Ausschreibung und der Projektleitung.

Eine Anschlussfinanzierung im Rahmen dieses Wettbewerbs ist ausgeschlossen. Es ist ein Konzept für eine mögliche eigenständige Folgefinanzierung vorzulegen.

Förderinteressenten, die die erste Stufe des Wettbewerbsverfahrens erfolgreich absolviert haben, haben die Möglichkeit, auf Antrag (Grundlage: §23, §44 LHO) eine Zuwendung in Höhe von 80 Prozent von maximal 25.000 Euro der anerkehbaren zuwendungsfähigen Kosten (= maximal 20.000 Euro) zu erhalten, um Unterstützungsleistungen eines externen Dienstleisters für die Weiterqualifizierung der eingereichten Projektideen bis zur Einreichung des finalen Antrags zu beauftragen.

6. Zeitlicher Ablauf

Die Projektauswahl erfolgt im Rahmen eines zweistufigen Wettbewerbsverfahrens: In der ersten Stufe sind bis zum 16. April 2021 Projektskizzen für Modellvorhaben einzureichen. Im Mai 2021 entscheidet eine Jury, welche Projektideen innerhalb der zweiten Stufe weiterqualifiziert werden sollen. Auf die am 31. Dezember 2021 endende zweite Stufe folgt im Februar 2022 die finale Jurysitzung zur Projektauswahl. Zu den

ausgewählten Projekten wird die Einreichung der Förderanträge bis zum 31. März 2022 erbeten; die Bewilligungen werden anschließend im April/Mai 2022 erfolgen. Die Modellvorhaben sollen im 3. Quartal 2022 beginnen und spätestens im Jahr 2026 beendet sein.

Termine:

| | |
|-------------------|--|
| 16. April 2021 | Frist für die Einreichung der Projektskizzen |
| Mai 2021 | Erste Jurysitzung |
| 31. Dezember 2021 | Frist für die Einreichung der ausgearbeiteten Projektskizzen der in Stufe 1 ausgezeichneten Projekte |
| Februar 2022 | Zweite Jurysitzung |
| 31. März 2022 | Frist für die Einreichung der Förderanträge |
| April/Mai 2022 | Bewilligung |

Für die in der ersten Stufe ausgezeichneten Projekte werden im Sommer/Herbst 2021 ein oder zwei Qualifizierungsworkshops stattfinden, die dem Erfahrungsaustausch zwischen den Projekten und mit dem Ministerium für Verkehr dienen sollen.

7. Auswahl und Bewertung

Die Projektauswahl erfolgt durch ein Beurteilungsgremium (Jury). Der Jury gehören maximal 10 Personen mit Vertretern der folgenden Institutionen an:

- Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen
- Allgemeiner Deutscher Automobilclub
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
- Arbeitsgemeinschaft der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Städte
- Verkehrsclub Deutschland
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- Verband der Wohnungswirtschaft
- Vertreter aus Wissenschaft und Lehre
- Wissenschaftlicher Beirat des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Weiterhin werden an den Jury-Sitzungen beratend teilnehmen:

- Bezirksregierungen
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Das Beurteilungsgremium wird die eingereichten Unterlagen nach den folgenden Kriterien bewerten:

- Zielsetzung des Modellvorhabens
- Grad der Angebotsverbesserung und Verbesserung der Erschließungsqualität im ÖV-System (u.a. Mehrleistung)
- Wirkung auf den spezifischen Flächenverbrauch einzelner Verkehrsmittel
- Bürgerbeteiligung / Kundenorientierung
- Größe und Dichte des Planungsraums (Einwohner)
- Innovationsgrad
- Wirtschaftlichkeit (Kosten in Relation zur Projektwirkung)
- Konzept zur Fortführung des Modellvorhabens
- Übertragbarkeit auf andere Städte und Gemeinden
- Kommunikations- und Marketingkonzept
- Wirkungskontrolle und Evaluationskonzept

8. Einzureichende Unterlagen in Stufe 1

- Luftbild (M 1:500) des Plangebiets
- Fotos vom aktuellen Zustand exemplarischer Straßen des Plangebiets
- Darstellung der aktuellen Erschließungssituation (ÖV/IV/Nahmobilität)
- Planung der künftigen Erschließung (ÖV/IV/Nahmobilität)
- Kostenplanung aufgeschlüsselt nach Arbeitspaketen
- Quartiersbezogene Planung in Bezug auf den öffentlichen Raum und den (ruhenden) Verkehr
- Erläuterungsbogen mit Darstellung der Idee, der Einbindung des Quartiers in die Gesamtstadt und der Aspekte der Mobilitätsangebotsgestaltung (Verkehrsmittel, Takte, Bedienzeiten, Tarif) für unterschiedliche Nutzergruppen, der Lösung für entnommene und geänderte Nutzungen (Parkplätze, Umwidmungen), der Bürger-/Akteursbeteiligung
- LoI/LoS des ÖPNV-Aufgabenträgers und der notwendigen Projektbeteiligten (bspw. Bürgerbusverein, etc.)
- Erklärung über die Bereitschaft, die Idee direkt im Anschluss an die 2. Wettbewerbsstufe umzusetzen (Beschluss Verwaltungsvorstand und/oder Verkehrsausschuss oder Rat)

Projektskizzen sind zu richten an: BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de.

Kontakt:

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Referat IV B 3 – Mobilitätsmanagement, kommunale Mobilitätskonzepte
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

Fragen richten Sie bitte an: BessereStadtMobilitaet@vm.nrw.de.