



REVIER.GESTALTEN

Förderprogramm „Vernetzt mobil im
Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“

Inhalt

1	Vorbemerkung	3
2	Förderprogramm „Smarte Pendlerparkplätze“	3
3	Fördergegenstände	4
4	Fristen, Antragsverfahren und einzureichende Unterlagen	5
5	Geltung des Förderprogramms	6
	Anlage 1: Förderleitlinien	8
	Präambel	8
	1. Förderziel	9
	2. Planungsleitlinien und -konzepte	9
	3. Rechtsgrundlagen der Förderung	10
	4. Fördervoraussetzungen und Mindestausstattung	10
	5. Fördergegenstände	11
	6. Fördergebiet, Antragsberechtigung	13
	7. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung	14
	8. Antragsverfahren und zuständige Bewilligungs- bzw. Prüfbehörde	15
	9. Inkrafttreten, Geltungsdauer und Finanzierungsvorbehalt	21
	10. Weitere Hilfestellungen für die beantragende Stelle und Kontakt	22
	11. Verzeichnis der Anlagen zur Förderleitlinie	23

1 Vorbemerkung

Die Strukturförderung im Rheinischen Revier verfolgt einen stärkeorientierten Ansatz. Programmatische Grundlage für die Förderung ist das [↗ Wirtschafts- und Strukturprogramm \(WSP 1.1\)](#). Hierin werden vier Zukunftsfelder definiert, in denen das Rheinische Revier bereits heute große Kompetenzen aufweist. Mit dem Wirtschafts- und Strukturprogramm haben die Landesregierung und das Rheinische Revier den inhaltlichen Rahmen für die vom Bund mit dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vorgegebene Förderkulisse gesetzt. Eines der Handlungsfelder ist „Neue Mobilität“. Ziel ist es, die Attraktivität des Rheinischen Reviers als Wohn- und Arbeitsstandort zu steigern und das Verkehrssystem umwelt- und ressourcenschonender auszugestalten.

Mit dem [↗ Reviervertrag 2.0](#) wurden, basierend auf dem Wirtschafts- und Strukturprogramm sowie dem ersten Reviervertrag, zusätzliche Ziele und Maßnahmen vereinbart und in Form eines Ziel- und Meilensteinplans Rheinisches Revier für das Jahr 2030 konkretisiert.

Mit themenspezifischen Förderprogrammen und -angeboten adressiert die Landesregierung gezielt die Bereiche aus dem [↗ Ziel- und Meilensteinplan](#), bei denen verstärkte Anstrengungen notwendig erscheinen, um die für das Jahr 2030 gesetzten Ziele auch tatsächlich erreichen zu können.

2 Förderprogramm „Smarte Pendlerparkplätze“

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt die kontinuierliche Verbesserung der Vernetzung von Verkehrsmitteln, insbesondere zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs. Park-and-Ride-Anlagen (P+R) dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung des privaten Pkw mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ermöglichen es, einen Teil der Wegstrecke mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Zur Gewährleistung einer effizienten Nutzung und um weitere Anreize für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen, sollten diese digitalisiert und qualitativ gut ausgestattet sein.

Durch eine Digitalisierung der P+R-Parkplätze im Rheinischen Revier hin zu smarten P+R-Anlagen werden die Parkbelegungszustände dort in Echtzeit erfasst und unmittelbar an digitale und mobile Anzeigen weitergegeben. So wissen die Nutzenden, an welchem P+R-Parkplatz in der Nähe noch freie Stellplätze verfügbar sind. Dies ermöglicht nicht nur eine effektivere Nutzung der vorhandenen Parkplatzkapazitäten an Umsteigepunkten zu Bus und Bahn, sondern verbessert auch die Planbarkeit des Parkvorgangs für die Nutzenden und vermeidet weitgehend eine zeitintensive Suche nach einem freien P+R-Parkplatz.

Weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Fremdparkenden, zur Erhöhung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität sowie zur Schaffung einer einladenden Umgebung steigern zusätzlich die Attraktivität des Umsteigevorgangs auf öffentliche Verkehrsmittel an P+R-Anlagen.

Um die Attraktivität der P+R-Anlagen zu erhöhen, unterstützt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit der go.Rheinland GmbH und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR insbesondere die kreisfreien und kreisangehörigen Städte, die Kreise und Gemeinden im Rheinischen Revier mit diesem Förderprogramm. Langfristiges Ziel ist, dass sich das Rheinische Revier zu einer Modellregion für vernetzte und digital optimierte Mobilität entwickelt.

Im Rahmen des Förderprogramms stehen zur Förderung von relevanten Projekten bis Ende 2029 insgesamt 7,6 Millionen Euro aus Strukturstärkungsmitteln des Bundes zur Verfügung.

3 Fördergegenstände

Gefördert werden investive Projekte im Rheinischen Revier zur Digitalisierung und Attraktivitätssteigerung von P+R-Anlagen durch Ausstattung mit Stellplatzdetektions- und Anzeigetechnik, Möblierung, Beschilderung bzw. Wegweisung, Informations- und Kommunikationsinfrastruktur und Infrastruktur zur Verbesserung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit.

Zur Erhöhung der Attraktivität der Parkplätze für die Nutzenden durch Schutz vor Witterung, wie Sonne oder Starkregen, kann eine Überdachung der ebenerdigen Parkplätze in Doppel- oder Einzelreihe mit der Errichtung einer entsprechenden Tragwerkskonstruktion gefördert werden.

Es sind im Rahmen dieses Förderprogramms und nach den Vorgaben der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetz Kohleregion in Nordrhein-Westfalen (Rahmenrichtlinie) nicht nur investive Maßnahmen, sondern auch der investiven Maßnahme vorausgehende Planungsleistungen sowie Ausgaben für den Erwerb eines mit dem Vorhaben verbundenen betriebsnotwendigen (Teil-) Grundstücks förderfähig, wenn es sich bei der Investitionsmaßnahme um ein nach der Rahmenrichtlinie und nach den Förderleitlinien der Zweckverbände förderfähiges Vorhaben handelt. Bei Nichtzustandekommen der Hauptmaßnahme müssen gewährte und abgerufene Zuwendungen für Planungsleistungen und Grundstückserwerbsausgaben vollumfänglich zurückgezahlt werden.

Ausgaben für Personal und für den Betrieb sind nicht zuwendungsfähig.

Die einzelnen Fördergegenstände, die Anforderungen an die Mindestausstattung und an die Gestaltung der smarten Pendlerparkplätze sind den Leitlinien zum Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ in der Anlage 1 zu entnehmen.

4 Fristen, Antragsverfahren und einzureichende Unterlagen

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung Köln. Anträge auf Gewährung von Zuwendungen für investive Vorhaben im Rahmen dieses Förderprogramms können ganzjährig bis zum 30.06.2026 bei der Bezirksregierung Köln, Dezernat 37, eingereicht werden.

Für die Antragstellung ist das Förderportal [↗ Rheinisches-Revier.web¹](https://www.rheinischesrevier.web.nrw.de/auth/login) zu nutzen. Nach der Registrierung kann der Förderantrag ausgefüllt, zwischengespeichert sowie direkt an die Bezirksregierung Köln versendet werden. Die dabei als Anlage einzureichenden Unterlagen sind in Ziffer 8.2 („Antragsunterlagen“) der Förderleitlinien zum Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ aufgeführt.

Für Planungsleistungen, die der investiven Hauptmaßnahme vorausgehen, ist bis einschließlich Leistungsphase 3 HOAI ein separater Antrag auf Zuwendungen bei der Bezirksregierung zusammen mit der verbindlichen Anmeldung der investiven Hauptmaßnahme einzureichen. Für die Anmeldung der investiven Hauptmaßnahme ist eine Auflistung der vorgesehenen Elemente (Stellplatzdetektion, Beleuchtung etc.) mit einer möglichst detaillierten Kostenschätzung einzureichen. Auch muss die Fläche verfügbar sein. Nach Abschluss der Planung ist ein weiterer Antrag auf Gewährung von Zuwendungen für die investive Maßnahme bei der Bezirksregierung Köln einzureichen. Die Planungsleistungen müssen so abgeschlossen werden, dass der Antrag auf Zuwendungen für investive Baumaßnahmen bis spätestens zum 30.06.2026 eingereicht werden kann.

Bei Kooperationsprojekten und interkommunalen Vorhaben ist die Rolle jeder Projektpartnerin/jedes Projektpartners zu beschreiben und eine Aufteilung der Kosten auf die Projektpartnerinnen und -partner als Anlage zum Projektantrag einzureichen.

Wenn es sich bei den Antragstellenden um keine Gemeinde oder Stadt handelt, ist die Zustimmung der Belegenheitskommune erforderlich und bei der Bewilligungsbehörde nachzuweisen.

¹ Abrufbar unter: <https://www.rheinischesrevier.web.nrw.de/auth/login>

Die fachliche Beratung von Antragstellenden erfolgt durch die go.Rheinland GmbH oder durch die VRR AöR nach regionaler Zuständigkeit gemäß Ziffer 8.3 der Förderleitlinien (Anlage 1). Eine Beratung vor der Antragstellung ist verpflichtend im Rahmen dieses Förderprogrammes.

5 Geltung des Förderprogramms

Die Einreichfrist für Anträge auf Zuwendungen für investive Maßnahmen endet am 30.06.2026. Investive Maßnahmen müssen bis 31.12.2029 abgeschlossen sein.

Impressum

Herausgeber:

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf

in Zusammenarbeit mit:

go.Rheinland GmbH
Deutzer Allee 4
50679 Köln

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastrasse 1
45879 Gelsenkirchen

Bild:

Titelbild: ©Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Redaktion:

Stabsstelle Strukturwandel Rheinisches Revier
im Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz
und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
E-Mail: kommunikation-stabsstelle@mwike.nrw.de

Mediengestaltung:

Projektträger Jülich, Forschungszentrum Jülich GmbH
Die Broschüre ist auf der Homepage der Zukunftsagentur Rheinisches Revier
(www.rheinisches-revier.de) als PDF-Dokument abrufbar.

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerberinnen und -bewerbern oder Wahlhelferinnen und -helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt auch für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin oder dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Anlage 1: Förderleitlinien

Präambel

Mit dem neuen Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ soll im Rheinischen Revier der flächen-deckende Ausbau von P+R-Anlagen zu smarten Pendlerparkplätzen angeschoben werden. Im Hinblick auf die Ausstattungselemente, die Nutzung digitaler Systeme oder die Standortgestaltung soll dabei insbesondere die Umsetzung innovativer Ansätze unterstützt werden.

P+R-Anlagen können als Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den Umstieg auf klimaschonende Verkehrsmittel fördern. Eine effiziente, ansprechende und nachhaltige Gestaltung von P+R Anlagen soll das wohnortnahe Umsteigen in den ÖPNV begünstigen und dadurch den MIV reduzieren. Dabei soll insbesondere die digitale Anbindung von P+R-Anlagen durch Stellplatz-Detektionstechnik die Intermodalität zuverlässiger und besser planbar für die Nutzenden machen. Das Thema P+R erfordert dabei eine sorgfältige Betrachtung, um eine effiziente Lenkungswirkung vom MIV zum ÖPNV durch P+R-Anlagen zu gewährleisten und die Position des ÖPNV zu stärken. Hierzu bauen go.Rheinland und VRR ein Beratungsangebot für die Akteure im Revier auf und stellen weitere Unterstützungsleistungen sowie die Anbindung an eine Datenplattform bereit.

Potenzielle Standorte mit einem Ausbaubedarf von P+R-Anlagen an Haltestellen des ÖPNV/SPNV wurden im go.Rheinland-Gebiet bereits anhand eines P+R-Gutachtens aus dem Jahr 2021 ermittelt. Der Schwerpunkt wurde dabei auf den quantitativen, weniger auf den qualitativen Ausbaubedarf gelegt, also insbesondere den Bedarf an zusätzlichen P+R-Stellplätzen. Im Rahmen eines aktuellen, darauf aufbauenden P+R-Gutachtens für das gesamte Rheinische Revier sollen weitere insbesondere qualitative Potenziale ermittelt werden. Dabei wird der aktuelle Ausbaubedarf an digitalen, smarten Elementen, aber auch an Elementen zur Attraktivierung der Standorte (qualitativ) ermittelt. Neben den üblichen Ausstattungselementen heutiger P+R-Anlagen sollen an den smarten Pendlerparkplätzen zum Beispiel Anlagen zur Stellplatzdetektion, dynamische und statische Anzeigen zur Verkehrslenkung, Wegweisung und Auslastung der P+R-Anlagen, als auch zusätzliche dynamische und statische Anzeigen zur Fahrgastinformation bzw. des vorhandenen ÖPNV-Angebots auf den P+R-Anlagen zur Verfügung stehen.

Mit der Qualifikation erfüllen die nach dem Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ für die Gewährung einer Zuwendung angemeldeten Investitionen die nach der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen vom 08.12.2020 geforderte vorhaben-bezogene Zusätzlichkeit einer Investition. Darüber hinaus ist die Zusätzlichkeit durch die Anforderung an die Berücksichtigung der

digitalen Vernetzung, die Integration innovativer Elemente, eine besondere Planungskostenförderung und durch die Berücksichtigung nach anderen Richtlinien ggf. nicht förderfähiger Fördergegenstände gegeben.

Das Förderprogramm hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2029 mit einem Mittelansatz in Höhe von 7,6 Millionen Euro.

1. Förderziel

Ziel der Förderung ist die digitale Anbindung und damit verbundene Aufwertung und Modernisierung von P+R-Anlagen zu smarten Pendlerparkplätzen, i. S. einer möglichst flächendeckenden Einrichtung attraktiver und digitalisierter Zugangspunkte der vernetzten und nachhaltigen Mobilität im Rheinischen Revier. Aus der Wegewahl über die P+R-Anlage und durch die intermodale Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und verschiedenen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds soll der Kunde einen Mehrwert ziehen können. Zudem soll die Auslastung der P+R-Anlagen durch die digitale Bereitstellung der Auslastungszahlen über digitale Auskunftssysteme und dynamische Anzeigen vor Ort und im Umfeld der P+R-Anlagen verbessert und unnötige Parksuchverkehre oder Umwegfahrten mit dem MIV vermieden werden.

Vorrangiges Ziel der Förderung ist die Ausstattung der P+R-Anlagen im Rheinischen Revier mit Anlagen der Stellplatzdetektion und die digitale Anbindung dieser Anlagen an eine Datenplattform zur Bündelung und diskriminierungsfreien Bereitstellung der Auslastungszahlen der P+R-Anlagen und ggf. weiterer Daten bspw. zur Auskunft in Mobilitäts-Apps. Daneben sollen auch P+R-Parkleitsysteme mit dynamischen Anzeigen zur Stellplatzauslastung im Umfeld der P+R-Anlagen gefördert werden. Durch weitere smarte, digitale Elemente und Elemente zur Aufwertung der P+R-Anlagen sollen die Standorte für die Fahrgäste attraktiver gestaltet werden und dadurch ein qualitativer Mindeststandard der smarten Pendlerparkplätze garantiert werden.

Der Ausbau von P+R-Anlagen im Sinne einer Erhöhung der Anzahl der Stellplätze über 10 Stellplätze hinaus oder gar ein Neubau von P+R-Anlagen ist hingegen nicht Ziel der Förderung. Hierfür sollen alternative bzw. bereits bestehende Förderzugänge genutzt werden, insbesondere die ÖPNV-Investitionsförderung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR bzw. des Zweckverbands go.Rheinland.

2. Planungsleitlinien und -konzepte

Als Leitlinie für die Planung bzw. für die Ausstattung und Gestaltung von smarten Pendlerparkplätzen ist das in Erarbeitung befindliche P+R-Gutachten für das Rheinische Revier ab Veröffentlichung zu beachten. Ebenso sind die Regelwerke der FGSV, z. B. zum Straßenbau, zur Straßenplanung und zur Planung von P+R-Anlagen, zu beachten und anzuwenden.

3. Rechtsgrundlagen der Förderung

Die Förderung erfolgt auf Grundlage der [Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen \(Rahmenrichtlinie\)](#)¹ in der jeweils aktuellen Fassung, den hier vorliegenden Förderleitlinien zum Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier - Smarte Pendlerparkplätze“ und nach Maßgabe der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung Nordrhein-Westfalen (LHO NRW).

Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung Köln (vgl. Ziffer 8.3. dieser Förderleitlinien). Die fachliche Prüfung der Anträge erfolgt durch die go.Rheinland GmbH bzw. die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) AöR entsprechend der jeweiligen regionalen Zuständigkeit.

Bei weiterem Regelungsbedarf, zum Beispiel bzgl. eines einheitlichen und einfachen Verfahrens, stimmen sich die Zweckverbände über die Fortschreibung dieser Förderleitlinien mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium ab.

4. Fördervoraussetzungen und Mindestausstattung

Ein Investitionsvorhaben gilt als grundsätzlich förderfähig, wenn dieses eine bestehende P+R-Anlage durch Nachrüstung smarter und innovativer Elemente aufwertet und damit zu einem smarten Pendlerparkplatz wird oder wenn sich durch die Integration dieser zusätzlichen Elemente ein neuer Standort als smarter Pendlerparkplatz qualifiziert.

Ein smarter Pendlerparkplatz im Sinne dieser Förderleitlinien ist gegeben, wenn dieser nachfolgende Mindestbedingungen zur Gestaltung erfüllt bzw. nachfolgende Mindestausstattungen aufweist:

a. Barrierefreiheit

Die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung werden berücksichtigt und entsprechen den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend. Dies gilt für den gesamten Bereich des smarten Pendlerparkplatzes und umfasst z. B. barrierefreie Zuwegungen und Informationen am Standort. Bei mehrgeschossigen P+R-Anlagen ist mindestens eine Ebene mit Behindertenstellplätzen auszustatten und barrierefrei erreichbar auszugestalten. Grundsätzlich sollen jedoch alle Ebenen barrierefrei erreichbar sein und barrierefrei ausgestaltet werden, z. B. durch einen Aufzug. Mindestens ein Prozent der am Standort vorhandenen P+R-Stellplätze ist als Behindertenstellplätze auszuweisen. Nach Möglichkeit und abhängig von Standort und Bedarf soll dieser Wert auf mindestens zwei Prozent angehoben werden.

¹ In der aktuell gültigen Fassung (Stand 28.03.2025) abrufbar unter: https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/foerderrichtlinie_strukturwandel_nrw_08-12-2020_final.pdf

- b. Verknüpfung der P+R-Anlage zum Umstieg in ein Verkehrsmittel des SPNV und/oder schienenengebundenen ÖPNV (Stadt-/ Straßenbahn) und/oder regionalen Schnellbusverkehr oder Verknüpfung der P+R-Anlage mit Haltestellen wichtiger ÖPNV-Achsen
- c. Ausrüstung sämtlicher P+R-Stellplätze des smarten Pendlerparkplatzes mit Stellplatzdetektion (mit Ausnahme von Carsharing-, Kiss+Ride-Stellplätzen und Taxi-Ständen), Anbindung an die noch zu bestimmende Datenplattform
- d. Das Hinweispapier zur Anbindung der Stellplatzdetektionsanlagen an eine noch zu bestimmende Datenplattform und zur digitalen Bereitstellung der erfassten Daten ist verbindlich anzuwenden.
Das Hinweispapier ist erhältlich im Rahmen des verpflichtenden Beratungsgesprächs (vgl. Ziffer 8.1.).
- e. Ausstattungs- und Qualitätsstandards für smarte Pendlerparkplätze: Beleuchtung des gesamten smarten Pendlerparkplatzes zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum
- f. Mindestqualität für Fahrbahn- und Stellplatzoberfläche (z. B. Asphalt, Beton, Pflaster, Rasengittersteine, Systeme mit geringer Versiegelung) mit möglichst geringer Versiegelung

5. Fördergegenstände

Folgende Investitionsmaßnahmen sind insbesondere förderfähig:

5.1. Detektions- und Anzeigetechnik sowie Anpassung der Verkehrsinfrastruktur

- a. Technische Einrichtungen und Software (inkl. Gewährleistung der Funktionsfähigkeit, s. u.) zur Erfassung und Übermittlung der Stellplatzbelegung an die Datenplattform für bestehende und neu zu errichtende P+R-Anlagen, insbesondere:
 - Beschaffung und Anbringen von Bodensensoren oder Overhead-Sensoren für die Echtzeiterfassung des Belegungszustands je P+R-Stellplatz (ausgenommen Kiss+Ride-, Carsharing-Stellplätze sowie Taxistände) inkl. Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Anlagen über einen Zeitraum von maximal 6 Jahren ab Fertigstellung und Inbetriebnahme der Anlagen
 - Beschaffung und Errichtung von digitalen, dynamischen Anzeigetafeln (einschließlich Masten, Stromanschluss, Datenübertragungstechnik) zur Anzeige von Daten aus der Stellplatzdetektion (Belegungsgrad) im Zufahrtsbereich der P+R-Anlage sowie von weiterer Beschilderung für die Wegweisung zur P+R-Anlage (an Zufahrtstraßen, nahegelegenen Autobahnabfahrten); einschließlich Integration der Anzeigefunktion zur P+R-Belegung in ein Verkehrs-/Parkleitsystem
 - Anbindung der Detektionstechnik (Bodensensoren, Overhead-Sensoren) und der digitalen, dynamischen Anzeigetafeln mit der für die Datenübermittlung an die Datenplattform notwendigen Software (inkl. Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Software durch Updates über einen Zeitraum von maximal 6 Jahren ab Installation und Inbetriebnahme der Software) und ggf. weiterer Hardwareausstattung

- für das Anbringen der Detektionstechnik bzw. die Errichtung von Anzeigetafeln und Beschilderungen ggf. erforderliche vorbereitende Maßnahmen (z. B. bei Boden- oder Overhead-Sensoren einmaliges Freischneiden der Anlage)
 - Nachrüstung einer Schnittstelle (Hard- und Software) zum Anschluss bereits bestehender Anlagen zur Stellplatzdetektion an die Datenplattform
- Behindertenstellplätze müssen gesondert ausgewertet bzw. angezeigt werden können.
- b. Anlagen für die Bewirtschaftung einer P+R-Anlage (im Sinne von Parkticketautomaten für Beleg über die Parkdauer) und für die Zugangsbeschränkung auf P+R-Kunden (Lesegeräte für E-Tickets im ÖPNV, digitale Kennzeichenerfassungskameras, Schrankenanlagen)
 - c. Herstellung oder Verbesserung der Barrierefreiheit der P+R-Anlage (Zugänge und Wegeverbindung mit ÖPNV-Haltestelle für Fußgänger). Flächen der bundeseigenen Eisenbahn (z. B. Deutsche Bahn) dürfen vom Vorhaben nicht berührt sein.
 - d. Anlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Speed Bumps, Aufpflasterungen, Verkehrsschilder, Fußgängerüberwege, vom Kfz-Verkehr baulich getrennte, gesicherte Rad- und Fußwege etc.), ggf. zur Verbesserung des Pkw-Zugangs an der Ein-/Ausfahrt erforderliche Anpassungsarbeiten
 - e. Erweiterung der P+R-Anlage um bis zu 10 Stellplätze (einschließlich Behindertenstellplätze); einschließlich Kiss+Ride oder Carsharing
 - f. Überdachungen von ebenerdigen P+R-Stellplätzen in Doppel- oder Einzelreihe zum Schutz vor Witterung, wie Sonne oder Starkregen, mit der Errichtung einer entsprechenden Tragwerkskonstruktion
 - g. Tiefbau für Elektroladeinfrastruktur (vorbereitende Arbeiten) an P+R-Stellplätzen und Sharing-Stellplätzen (Elektroauto, Fahrrad, Lastenrad, etc.), nicht jedoch Ladesäulen/sonstige Elektroladeinfrastruktur

5.2. Möblierung, Beschilderung bzw. Wegweisung

- a. Beschilderung bzw. Wegweisung
- b. Digitale Vitrinen, z. B. für Informationen zu den Verkehrsangeboten, zur Umgebung und zu Zielen in der Umgebung
- c. Stadtmobiliar wie Sitzbänke, Hochbeete, Mülleimer
- d. Fundamente für Automaten zum Verkauf von Getränken, Speisen etc.

5.3. Zuwegung und Grünflächen

- a. Barrierefreie Zuwegungen einschließlich Beleuchtung
- b. Herstellung von Grünflächen auf der P+R-Anlage (z. B. Baumpflanzung zur Beschattung)

5.4. Informations- und Kommunikationsinfrastruktur

- a. Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger auf der P+R-Anlage für die Abfahrten an der/den ÖPNV-Haltestelle/n
- b. WLAN-Infrastruktur (Hard- und Software, Integration von Sende-/Empfangstechnik in vorhandene Anlagen)

5.5. Infrastrukturmaßnahmen zur sozialen Sicherheit

- a. Beleuchtungsanlagen, ggf. als smarte Anlage
- b. Notruf- und Informationssäulen
- c. Videoüberwachungsanlagen (in Abstimmung mit Landes-/Bundespolizei und in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Datenschutzes)

6. Fördergebiet, Antragsberechtigung

Fördergebiet ist das Rheinische Revier, das sich gemäß § 2 Nummer 2 Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) aus den Gemeinden und Gemeindeverbänden Rhein-Kreis Neuss, Kreis Düren, Rhein-Erft-Kreis, Städteregion Aachen, Kreis Heinsberg, Kreis Euskirchen und der Stadt Mönchengladbach zusammensetzt (vgl. Karte **ANLAGE A**).

Antragsberechtigt im Fördergebiet sind:

- a. Die Gemeinden und Gemeindeverbände im vorgenannten Fördergebiet (Rheinisches Revier).
- b. juristische Personen, die sich ausschließlich in öffentlicher Hand der in Buchstabe a genannten Gemeinden und Gemeindeverbände befinden,
- c. rechtlich selbstständige Gesellschaften und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen, soweit sie sich zu 100 Prozent in der Trägerschaft des Landes befinden,
- d. sonstige juristische Personen, wenn das zu fördernde Vorhaben der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dient.

Die Antragseinreichung von Antragsberechtigten, die unter b, c, d fallen, muss im Einvernehmen mit der Belegenheitskommune erfolgen.

Eine interkommunale oder kreisweite Zusammenarbeit ist möglich.

7. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

7.1. Zuwendungsart: Projektförderung

7.2. Finanzierungsart: Anteilsfinanzierung

7.3. Form der Zuwendung: Zuschuss/Zuweisung

7.4. Fördersätze, Höhe der Förderung

Die Zuwendungen werden auf Grundlage der [↗ Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen²](#) (Rahmenrichtlinie) in der aktuellen Fassung, den Förderleitlinien „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ und nach Maßgabe von §§23 und 44 der Landeshaushaltsordnung Nordrhein-Westfalen (LHO NRW) sowie nach den einschlägigen europarechtlichen Regelungen zu staatlichen Beihilfen in der jeweils geltenden Fassung gewährt.

Der Fördersatz beträgt bis zu 90 Prozent der anerkannten, zuwendungsfähigen, projektbezogenen Ausgaben. In jedem Fall dürfen bei der Bestimmung der Höhe der Zuwendung die zulässigen Beihilfehöchstintensitäten der im Einzelfall einschlägigen beihilferechtlichen Grundlage nicht überschritten werden, sofern es sich um eine staatliche Beihilfe handelt (vgl. Ziffer 6.3, 1. Absatz der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des InvKG in Nordrhein-Westfalen).

Für Gemeinden und Gemeindeverbände kann eine Übernahme der Eigenanteile der förderfähigen Ausgaben erfolgen. Der Umfang des Eigenanteils, der übernommen werden kann, variiert in Abhängigkeit von der Haushaltslage sowie der Arbeitslosenquote für jede Gemeinde und kann bei der Bezirksregierung erfragt oder auf der [↗ Seite der Bezirksregierung Köln³](#) eingesehen werden.

Im Falle einer Weiterleitung der Zuwendung hat der Letztempfangende grundsätzlich einen Eigenanteil von mindestens 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben zu tragen.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsbehörde entscheidet auf Grundlage ihres Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Eine Anschlussfinanzierung ist ausgeschlossen.

7.5. Förderfähige Planungskosten

Planungsleistungen, die der investiven Hauptmaßnahme zur Ausstattung einer P+R-Anlage mit Detektions- und Anzeigetechnik/ zum Ausbau eines smarten Pendlerparkplatzes vorausgehen, sind

² Dokument abrufbar unter: https://www.wirtschaft.nrw/system/files/media/document/file/foerderrichtlinie_strukturwandel_nrw_08-12-2020_final.pdf

³ Einsehbar unter Downloads - Kommunale Fördersätze für Förderung nach der Rahmenrichtlinie, Kofinanzierung und Gigawattpakt: <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/themen/kommunales-planung-bauen-und-verkehr/foerderung-des-strukturwandels-im-rheinischen-revier-4>

förderfähig. Voraussetzung ist, dass es sich bei der Hauptmaßnahme um ein nach der Rahmenrichtlinie und nach diesen Förderleitlinien förderfähiges Vorhaben handelt.

7.6. Förderfähige Ausgaben für den Erwerb eines betriebsnotwendigen Grundstücks

Die Ausgaben für den Erwerb eines mit dem Vorhaben verbundenen betriebsnotwendigen Grundstücks sind gemäß der Rahmenrichtlinie zuwendungsfähig. Dies trifft insbesondere zu, wenn die Fördermaßnahme eine Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage um bis zu 10 Stellplätze gem. Nr. 5.1. e) dieser Förderleitlinien beinhaltet. Der Fördersatz beträgt gemäß Rahmenrichtlinie bis zu 50 Prozent der förderfähigen Gesamtausgaben. Dabei werden die tatsächlichen Erwerbsausgaben zuzüglich der Erwerbsnebenausgaben und der dem Erwerbsvorgang zuzuordnenden Grunderwerbsteuer berücksichtigt.

7.7. Nicht zuwendungsfähige Kosten

Betriebskosten und Personalkosten sind nicht zuwendungsfähig.

8. Antragsverfahren und zuständige Bewilligungs- bzw. Prüfbehörde

8.1. Antragstellung, verpflichtendes Beratungsgespräch, Antragsformular und Projektskizze

Die Antragstellung ist unter Beachtung der in Kapitel 9 aufgeführten Regelungen jederzeit ab Inkrafttreten dieser Förderleitlinien möglich, spätestens jedoch zum 30.06.2026. Alle Antragsunterlagen sind durch Ausfüllen eines Webformulars und Hochladen aller zugehörigen Dateien im Format PDF im Förderportal [↗ Rheinisches-Revier.web⁴](https://www.rheinischesrevier.web.nrw.de/auth/login) bei der zuständigen Bewilligungsbehörde, der Bezirksregierung Köln, Dezernat 37 (Adresse siehe unter Ziffer 10.3) einzureichen.

Die Antragstellung und Bewilligung von Zuwendungen erfolgt im Regelfall in einem zweistufigen Verfahren:

1. Zuwendungen für die Durchführung der Planungsleistungen mindestens bis einschließlich Leistungsphase 3 und höchstens bis einschließlich Leistungsphase 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) können separat im Rahmen der ersten Stufe und vorab zur Investitionsmaßnahme zusammen mit der verbindlichen Anmeldung der investiven Hauptmaßnahme beantragt und bewilligt werden (vgl. Ziffer 8.2).
2. Zuwendungen zur Durchführung der investiven Hauptmaßnahme und ggf. weiterer, im Rahmen der ersten Stufe noch nicht beantragter und bewilligter Planungsleistungen sind im Rahmen der zweiten Stufe zu beantragen. Hierbei ist eine klare Abgrenzung der jeweils beantragten Leistungen erforderlich. Der Antrag der

⁴ Abrufbar unter: <https://www.rheinischesrevier.web.nrw.de/auth/login>

investiven Hauptmaßnahme ist mindestens auf Grundlage der Entwurfsplanung zu erstellen.

Die Bewilligung von Zuwendungen für Planungsleistungen erfolgt unter der Bedingung, dass die geplante investive Hauptmaßnahme realisiert wird. Bei Nichtzustandekommen der geplanten investiven Hauptmaßnahme sind bereits bewilligte und abgerufene Zuwendungen für Planungsleistungen sowie für Erwerbsausgaben eines mit dem Vorhaben verbundenen betriebsnotwendigen Grundstücks vollumfänglich zurückzuzahlen. Leistungen zur Überprüfung, ob die investive Hauptmaßnahme realisierbar ist, sind nicht zuwendungsfähig.

Alternativ kann auf die erste Stufe des Verfahrens (Planungskostenantrag) verzichtet werden, sofern bereits eine abgeschlossene Entwurfsplanung vorliegt. In diesem Fall wird der Antrag gesamthaft sowohl für Planungsleistungen als auch für die investive Maßnahme gemäß Ziffer 5 dieser Förderleitlinien (insbesondere für Bau, Ausstattung und ggf. Grunderwerb) gestellt. Der Antrag ist mindestens auf Grundlage der Entwurfsplanung zu erstellen.

Die fachliche Beratung von Antragstellenden erfolgt durch die go. Rheinland GmbH oder durch die VRR AöR nach regionaler Zuständigkeit gemäß Ziffer 8.3 dieser Leitlinien. Diese Beratung vor der Antragstellung ist **verpflichtend** für Antragstellende im Rahmen dieses Förderprogramms.

8.2. Antragsunterlagen

Sofern vorab zur Beantragung des Investitionsvorhabens ein **separater Antrag auf Zuwendungen für Planungsleistungen** eingereicht wird, ist im Rahmen dieses Planungskostenantrags die investive Hauptmaßnahme des smarten Pendlerparkplatzes in ausreichender Form zu beschreiben. Dies beinhaltet u. a. eine Auflistung der vorgesehenen Ausstattungselemente des smarten Pendlerparkplatzes, einen Lageplan mit Darstellung und Angaben zur Dimensionierung der Elemente des smarten Pendlerparkplatzes, ein Zeitplan sowie eine Kostenschätzung der investiven Maßnahme.

Zusätzlich sind folgende Mindestbedingungen zu erfüllen und nachzuweisen:

- a. ein geeigneter Standort für die Errichtung des smarten Pendlerparkplatzes steht fest und die Fläche(n) ist/ sind verfügbar (nur bei Bau zusätzlicher P+R-Stellplätze relevant);
- b. die Ausstattungselemente des zu planenden smarten Pendlerparkplatzes stehen fest.

Auf Grundlage mindestens der Entwurfsplanung ist ein weiterer Antrag auf Gewährung von Zuwendungen für die investive Baumaßnahme des smarten Pendlerparkplatzes bei der Bewilligungsbehörde einzureichen.

Im Rahmen des **Finanzierungsantrags für die investive Hauptmaßnahme** zur Errichtung bzw. zum Ausbau eines oder mehrerer smarter Pendlerparkplätze sind mindestens folgende Unterlagen einzureichen:

- a. Erläuterungsbericht, insbesondere mit Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit, zur Digitalisierung der P+R-Anlage (u. a. Anbindung der Datenplattform, dynamische Anzeigen zur Stellplatzauslastung, Verkehrslenkung etc.) sowie zur Innovation bzw. Zukunftsfähigkeit der Investition
 - Ausführliche Darlegung des angestrebten Verkehrswertes und Angaben über die Situation der derzeit vorhandenen Verkehrsanlagen und ihre Kapazität
 - Darlegung, warum das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie zur Attraktivierung des Standortes als smarter Pendlerparkplatz erforderlich ist
 - Darlegung, dass bei der Planung des smarten Pendlerparkplatzes das verbandweite P+R-Gutachten des NVR/go.Rheinland bzw. das von go.Rheinland und VRR gemeinsam beauftragte P+R-Gutachten für das Rheinische Revier berücksichtigt wurde und eine Standort-/Bedarfsanalyse vorliegt; für die Nachrüstung von Stellplatzdetektion und die Erweiterung der P+R-Anlage um bis zu 10 P+R- oder sonstige Stellplätze ist eine Bedarfsanalyse nicht erforderlich.
 - Ergebnis der Standort-/Bedarfsanalyse, sofern vorhanden
 - Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, die rechtlichen Grundlagen und erforderlichen Genehmigungen für das Baurecht, die Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) sowie über die erfolgte Abstimmung mit städtebaulichen und sonstigen verkehrlichen Maßnahmen, die mit dem Bauvorhaben zusammenhängen
 - Darstellung der Beschaffenheit des Baugrundes (ggf. Altlasten, soweit zutreffend)
- b. Flächennutzungs- und Ausstattungskonzept für den gesamten Bereich des smarten Pendlerparkplatzes
- c. Stellungnahme der/des zuständigen Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirats zum Vorhaben
- d. Stellungnahme der Gemeinde, des Kreises, des Verkehrsunternehmens, des Verkehrsverbundes/der Verkehrsgemeinschaft bei Betroffenheit von dem Vorhaben
- e. Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben nach Muster der **ANLAGE B**
- f. Kostenberechnung, aufgegliedert in Kostengruppen
- g. Bauzeitenplan (soweit relevant)
- h. Liniennetzplan (soweit relevant)
- i. Übersichtsplan des Vorhabens und Bauentwurf mit Lageplan/-plänen: M: 1:250–1:1.000 je nach Größe des smarten Pendlerparkplatzes, grafischer Darstellung der Elemente (Stellplatzdetektion, dynamische Anzeiger etc.) sowie ggf. Grunderwerbsplänen und Grunderwerbsverzeichnis

Soweit das Vorhaben Flächen eines Dritten berührt, die Teil des smarten Pendlerparkplatzes sind, ist eine Abstimmung herbeizuführen und zu dokumentieren. Flächen einer bundeseigenen Eisenbahn dürfen vom Vorhaben nicht berührt sein.

8.3. Zuständigkeiten bei Bewilligung und fachlicher Prüfung

Zuständige Bewilligungsbehörde ist die Bezirksregierung Köln. Zuständig für die fachliche Prüfung der Anträge aus dem Rhein-Erft-Kreis, dem Kreis Düren, der Städteregion Aachen, der Stadt Aachen, dem Kreis Euskirchen und dem Kreis Heinsberg ist die go.Rheinland GmbH. Zuständig für die fachliche Prüfung der Anträge aus dem Rhein-Kreis Neuss und in der Stadt Mönchengladbach ist die VRR AöR.

8.4. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

8.4.1. Allgemeine Zuwendungsbestimmungen

- a. Die Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen in Nordrhein-Westfalen in der jeweils aktuellen Fassung sowie die Förderleitlinien der go.Rheinland GmbH und der VRR AöR sind vollumfänglich zu beachten.
- b. Bei Nichtzustandekommen der angemeldeten investiven Hauptmaßnahme müssen gewährte und abgerufene Zuwendungen sowohl für Planungsleistungen als auch für Ausgaben für den Erwerb eines Grundstücks vollumfänglich zurückgezahlt werden.
- c. Zuwendungen dürfen nur gewährt werden, wenn die Gesamtfinanzierung des Vorhabens gesichert ist. Zuwendungsempfangende müssen hierzu der Bewilligungsbehörde den Nachweis des gesicherten Eigenanteils und einen Finanzierungsplan vorlegen.
- d. Bei einer Vergabe von Aufträgen sind die geltenden gesetzlichen Bestimmungen für die öffentliche Auftragsvergabe zu beachten. Die Ausgaben für die Ausschreibung und Vergabe sind nicht zuwendungsfähig.
- e. Die smarten Pendlerparkplätze müssen öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglich sein.
- f. Wirtschaftlich tätige Nutzende für den Betrieb, z. B. der Elektroladeinfrastruktur, der Automaten, Car-Sharing etc., sind durch ein offenes, diskriminierungsfreies und transparentes wettbewerbliches Auswahlverfahren zu bestimmen.
- g. Für eine Bewilligung der Förderung von baulichen Anlagen muss uneingeschränktes Baurecht vorliegen und der erforderliche Grunderwerb muss gesichert sein. Soweit das Vorhaben Flächen eines Dritten berührt, die Teil des smarten Pendlerparkplatzes sind, ist eine Abstimmung herbeizuführen (z. B. durch einen Gestattungsvertrag) und zu dokumentieren. Flächen der bundeseigenen Eisenbahn dürfen nicht berührt sein.
- h. Das Vorhaben muss einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach § 4 Absatz 2 des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) leisten. Zusätzlich muss sich das Vorhaben in das Leitbild des Wirtschafts- und Strukturprogramms für das Rheinische Revier einfügen und einen Beitrag zur Attraktivierung der Region für die Bevölkerung, Unternehmen, Fachkräfte und

Gründungen leisten. Der Beitrag des Vorhabens zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sowie zu den Leitbildern/Zielen des Wirtschaft- und Strukturprogramms (WSP 1.1.) sind im Antrag zu beschreiben und zu begründen.

- i. Die/Der Antragstellende stimmt zu, dass die in den Antragsunterlagen enthaltenen Daten in automatisierten Verfahren, Dateien und Akten oder sonstigen amtlichen Zwecken dienenden Unterlagen gespeichert und aus diesen an das zuständige Ministerium des Landes Nordrhein-Westfalen sowie an den jeweils regional zuständigen Zweckverband (go.Rheinland/VRR) weitergeleitet werden.
- j. Sämtliche eingereichte Unterlagen (mit Ausnahme von Originalbelegen) gehen in das Eigentum des Landes Nordrhein-Westfalen über.
- k. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten. Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Baugrunduntersuchung, Grunderwerb und Herrichten des Grundstücks (z. B. Gebäudeabbruch, Planieren) nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, sie sind Zweck der Zuwendung.
- l. Sämtliche P+R-Stellplätze am Standort des geförderten smarten Pendlerparkplatzes (ausgenommen Kiss+Ride-, Carsharing-Stellplätze und Taxistände) sind mit Stellplatzdetektionstechnik auszustatten und diese an die Datenplattform anzubinden, sodass die Belegung jedes einzelnen P+R-Stellplatzes separat erfasst und angezeigt werden kann. Dies gilt auch im Falle der Förderung von Erweiterungen bestehender P+R-Anlagen um zusätzliche Stellplätze. Zusätzlich sind sämtliche im Zusammenhang mit Aufbau und Betrieb der smarten Pendlerparkplätze entstehenden statischen und dynamischen Mobilitätsdaten kosten- und diskriminierungsfrei zur Weiternutzung durch Dritte zur Verfügung zu stellen.
- m. Sind nicht alle Stellplätze einer P+R-Anlage für ÖPNV-Nutzende vorgesehen, so erfolgt eine Förderung nur anteilig basierend auf dem Verhältnis der Anzahl der Parkplätze für ÖPNV-Nutzende an den Gesamtparkplätzen.
- n. Die P+R-Stellplätze sind als solche auszuweisen und den Nutzenden mit einem ÖPNV-Ticket grundsätzlich kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Im Ausnahmefall und nur mit schriftlicher Zustimmung der Bewilligungsbehörde können Gebühren als Deckungsbeitrag zu den Unterhaltungskosten erhoben werden; z. B. für personalbesetzte P+R-Anlagen, Parkhäuser, Parkgaragen oder für die Dauerreservierung von Stellplätzen durch ÖPNV-Nutzende mit Zeitfahrausweisen. Eine Begrenzung der Parkdauer ist nur mit vorheriger Genehmigung durch die Bewilligungsbehörde zulässig, wobei eine Begrenzung der Parkdauer auf unter 12 Stunden generell nicht zulässig ist.
- o. Bei der Förderung von Überdachungen von P+R-Stellplätzen gemäß Nr. 5.1.f) ist zu beachten, dass nicht nur das komfortable Ein- und Ausparken, sondern auch die baurechtliche Aufprallsicherheit des Tragwerks der Überdachungskonstruktion zu gewährleisten ist. Es ist darauf zu achten, dass ausreichend nicht überdachte Parkplätze für höhere Fahrzeuge vorhanden sind. Wenn seitens der Antragstellenden eine selbst finanzierte Aufrüstung der Überdachung mit Photovoltaik-Anlagen angedacht ist, sollte dies schon bei der Planung

und Auswahl der Baumaterialien für die Überdachung und Tragwerkskonstruktion (z. B. feuerverzinkte Stahlkonstruktion mit Stahl-Trapezblech) berücksichtigt werden.

- p. Es gelten die [VERORDNUNG \(EU\) 2016/679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES](#)⁵ zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), das [Bundesdatenschutzgesetz](#)⁶ (BDSG) und [Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen](#)⁷ (DSG NRW) in den aktuellen Fassungen.

Es sind nur solche personenbezogenen Daten zu verarbeiten, die für den Zweck erforderlich sind.

Insbesondere vor der eigentlichen Erfassung und Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß Artikel 4 DSGVO (u. a. bei einer Erfassung von Kennzeichen und bei Videoüberwachungsanlagen) ist den Informationspflichten gemäß Artikel 12 ff. DSGVO nachzukommen, z. B. durch gut sichtbare Hinweisschilder.

Bei einer Erfassung personenbezogener Daten ist den Nutzenden ein Zeitraum einzuräumen, in dem die P+R-Anlage wieder verlassen werden kann und die erfassten personenbezogenen Daten ohne Speicherung nach dem Verlassen gelöscht werden.

8.4.2. Bagatellgrenze

Die Bagatellgrenze beträgt 12.500 Euro bezogen auf die beantragten zuwendungsfähigen Kosten der Fördermaßnahme.

8.4.3. Ergänzende Anforderungen zur Barrierefreiheit an Park+Ride-Anlagen

P+R-Anlagen müssen einen barriere- und diskriminierungsfreien Zugang der Nutzenden zu transparenten Bedingungen ermöglichen.

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 Planung, die der Maßnahme zu Grunde liegt, zu erfolgen.

⁵ Einsehbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj?locale=de>

⁶ Einsehbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/bdsg_2018/

⁷ Einsehbar unter: https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=3520071121100436275

8.4.4. Zweckbindungsfrist

Die Zweckbindungsfrist beträgt bei baulichen Anlagen grundsätzlich 15 Jahre, bei Ausstattungen und Geräten grundsätzlich 5 Jahre ab Inbetriebnahme.

8.4.5. Pflege und Unterhaltung der geförderten Anlagen

Für Pflege und Unterhaltung der geförderten Anlagen für die Dauer der Zweckbindung sind die jeweiligen Zuwendungsempfängenden zuständig.

8.4.6. Anbindung an die Datenplattform und Bereitstellung von Daten

Bei Maßnahmen der Digitalisierung ist eine digitale Anbindung an eine noch zu bestimmende Datenplattform verpflichtend. Die von den Stellplatzdetektionsanlagen erfassten Daten sind in einem abgestimmten Datenformat kostenfrei in Echtzeit über eine Schnittstelle (API) zur Verfügung zu stellen. Die Vorgaben und Spezifikationen (u. a. zur Datenplattform und zum Datenformat) sind in Erarbeitung und können einem Hinweispapier entnommen werden, das in dem verpflichtenden Beratungsgespräch durch die go.Rheinland GmbH oder durch die VRR AöR nach regionaler Zuständigkeit gemäß Ziffer 8.3 dieser Leitlinien zur Verfügung gestellt wird.

Statische und dynamische Daten, die im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens anfallen, sind offen, kosten- und diskriminierungsfrei zur Weiternutzung durch Dritte zugänglich zu machen (Open Data). Dazu zählt u. a. der Anschluss sämtlicher P+R-Stellplätze am Standort des geförderten smarten Pendlerparkplatzes mit Stellplatzdetektion (ausgenommen Kiss+Ride-, Carsharing-Stellplätze und Taxistände). Eine Übertragung von Standort- und Belegungsdaten für jeden P+R-Stellplatz der Anlage in Echtzeit ist ebenfalls sicherzustellen.

Für ÖPNV-Auskünfte ist das vorhandene DELFI-Landeshintergrundsystem DELFI-NRW (Durchgängige Elektronische Fahrgastinformation) verpflichtend zu verwenden.

9. Inkrafttreten, Geltungsdauer und Finanzierungsvorbehalt

Die Förderleitlinien gelten bis zum 31.12.2029, soweit den Bewilligungsbehörden Haushaltsmittel des Landes NRW für das Förderprogramm „Vernetzt mobil im Rheinischen Revier – Smarte Pendlerparkplätze“ zur Verfügung stehen. Anträge auf Gewährung von Zuwendungen können bis zum 30.06.2026 bei der Bewilligungsbehörde eingereicht werden. Die Verwendung der Zuwendung ist gemäß den Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest), die dem Zuwendungsbescheid zugrunde zu legen sind, nachzuweisen.

10. Weitere Hilfestellungen für die beantragende Stelle und Kontakt

10.1. Rahmenverträge

Für die Ausschreibung der Lieferleistungen bzw. Bauleistungen zur Errichtung von smarten Pendlerparkplätzen können – sobald diese vorliegen – die Musterausschreibungsunterlagen der VRR AöR bzw. der go.Rheinland GmbH verwendet werden.

Zusätzlich können Antragstellende aus dem Gebiet der go.Rheinland GmbH für die Beschaffung von Hinweisbeschilderungen nach den Designvorgaben des Landes (Gestaltungsleitfaden Mobilstationen NRW) und zukünftig auch für Anlagen zur Stellplatzdetektion auf [Rahmenverträge](#)⁸ zurückgreifen.

10.2. Kontakt und Download der Anlagenmuster zum Förderantrag

Bewilligungsbehörde:

Bezirksregierung Köln

Dezernat 37 – Förderung des Strukturwandels im Rheinischen Revier
50606 Köln

Tel.: +49 (0) 221 147-2037

E-Mail: foerderbausteine.dezernat37@bezreg-koeln.nrw.de

Internet: <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/themen/kommunales-planung-bauen-und-verkehr/foerderung-des-strukturwandels-im-rheinischen-revier>

Förderportal „Rheinisches-Revier.web“

<https://www.rheinischesrevier.web.nrw.de/auth/login>

Fachlicher Ansprechpartner für das Gebiet der go.Rheinland GmbH:

go.Rheinland GmbH

ÖPNV-Investitionsförderung/Rheinisches Revier

Deutzer Allee 4, 50679 Köln

Tel.: +49 (0) 221 20808-6801

E-Mail: Smarte-Pendlerparkplaetze@gorheinland.com

Internet: <https://wir.gorheinland.com/angebot/foerderprogramme/>

Fachlicher Ansprechpartner für das Gebiet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR:

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

ÖPNV-Investitionsförderung/Rheinisches Revier

Augustastr. 1, 45879 Gelsenkirchen

Tel.: (0209) 1584-191

E-Mail: Smarte-Pendlerparkplaetze@VRR.de; info@vrr.de

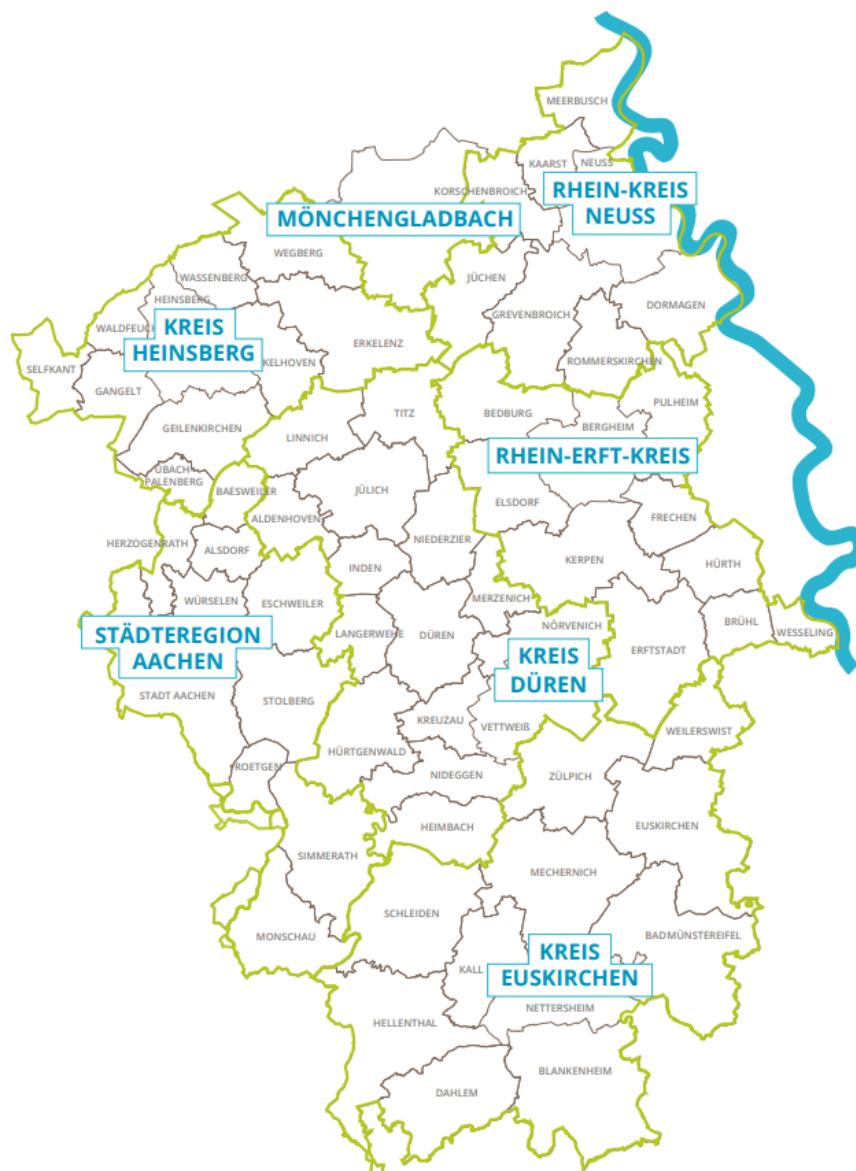
Internet: <https://www.vrr.de/de/der-vrr/oepnv-investitionen/>

⁸ Abrufbar unter: <http://www.gorheinland.com/rahmenvertraege>

11. Verzeichnis der Anlagen zur Förderleitlinie

ANLAGE	Bezeichnung	Für Antrag- stellende	Bereitstellung als extra Datei (Excel/Word)
A	Geltungsgebiet	X	
B	Anlage zum Antrag: Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben und Zuwendungen	X	X

ANLAGE A: Geltungsgebiet



Quelle: Wirtschafts- und Strukturprogramm für das Rheinische
Zukunftsrevier, ZUKUNFTSAGENTUR RHEINISCHES REVIER GMBH,
06/2021⁹

⁹ Dokument abrufbar unter: https://www.rheinisches-revier.de/media/wsp_1.1.pdf

ANLAGE B: Anlage zum Antrag – Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben

Anlage zum Antrag vom:			
Vorhaben:			
Ordnungsmerkmal:			
Gesamtkosten		EUR	
1. Grunderwerbsausgaben			EUR
Hiervon sind abzusetzen:			
a) die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter nach FStG, StWG NRW, EKG, BauGB, KAG usw.		EUR*	
b) sonstige nicht zuwendungsfähige Grunderwerbsausgaben		EUR	
insgesamt abzusetzen	0,- EUR	=	0,- EUR
zuwendungsfähige Grunderwerbsausgaben			0,- EUR
2. Bauausgaben			EUR
Hiervon sind abzusetzen:			
a) die darauf entfallenden Anteile aus Beiträgen Dritter nach FStG, StWG NRW, EKG, BauGB, KAG usw.		EUR*	
b) sonstige nicht zuwendungsfähige Bauausgaben		EUR	
c) Umsatzsteuer, falls nicht		EUR	
d) Wert der anfallenden Stoffe bzw. Erlöse aus ihrer Veräußerung, soweit nicht bei den Einheitspreisen berücksichtigt		EUR	
insgesamt abzusetzen	0,- EUR	=	0,- EUR
zuwendungsfähige Bauausgaben			0,- EUR
3. Ausgaben zur Vorbereitung und Planung			EUR
Hiervon sind abzusetzen:			
a) nicht zuwendungsfähige Planungsausgaben		EUR	
insgesamt abzusetzen	0,- EUR	=	0,- EUR
zuwendungsfähige Planungsausgaben			0,- EUR
4. Zuwendungsfähige Bau-, Planungs- und Grunderwerbsausgaben			0,- EUR
5. Zuwendungen auf Bau-, Planungs- und Grunderwerbsausgaben			
Fördersatz (i.d.R. 90):		v.H.	
		Zuwendungen:	0,- EUR

*Aufschlüsselung gemäß Anlage

Bildkopie der [Excel-Datei](#)