

Nachhaltige städtische Mobilität: FAQ

Gliederung FAQ Liste

A) Kontakt/Ansprechpartner	2
B) Zuwendungsvoraussetzungen/ Förderfähigkeit/ Beihilferecht.....	2
B1. Müssen nicht-investive Maßnahmen mit investiven Maßnahmen gekoppelt sein oder sind die nicht-investiven auch für sich stehend förderfähig?	2
B2. Ist eine länder- bzw. staatenübergreifende Zusammenarbeit möglich?	2
B3. Können EFRE-Förderungen mit weiteren Förderprogrammen kumuliert werden?	2
C) Inhaltliche Auslegungshilfen der Förderrichtlinie	2
C1. Welche Ausgaben sind bei digitalen Lösungen zuwendungsfähig?	2
C2. Welche Ausgaben sind im Bereich Kommunales Datenmanagement förderfähig?	3
C3. Können unter Verkehrsmanagement auch technische Maßnahmen gefördert werden?	3
C4. Kann die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen (Lieferbereiche) auch nur für einen begrenzten Zeitraum erfolgen?	3
C5. Bedingungen für die Nutzung wirtschaftlicher Infrastruktur	3
C6. Ist die Ausarbeitung von Teilkonzepten als nicht-investive Maßnahme förderfähig?	3
C7. Wie ist die Bemessungsgrundlage bei Softwarelösungen zu verstehen?	4
C8. Auf welcher Grundlage werden Personalkosten gefördert?	4
C9. Was ist eine befristete Projektstelle im Sinne des Punkts 2.2.5 Satz 1 der FöRi?	4
D) Anlage_3.1 Vorhabenbeschreibung	4
D1. Antragstellende: Sind auch kleine Kommunen antragsberechtigt? Wie ist die Gebietskulisse zu verstehen?	4
D2. Darstellung des Vorhabens: (Bezug zu 2.1 Maßnahmenpaket und 2.2 Fördergegenstände)....	5
D3. Ziele des Vorhabens	5
D4. Einhaltung von Regelwerken und Standards gem. 4.2.2	5
D5. Arbeitsplan	5
D6. Beitrag zu den Auswahlkriterien (FöRi Ziff. 4.2.4) Nr. 6 Anlage 3.1 nur SZ10 Spezifische 4 und 5	6
D7. Kosten-Nutzen Verhältnis (EFRE Kriterium 2. Gem. 4.2.4 der FöRi).....	6
D8. Leitbild.....	6
D9. Mobilitätsplan entspricht den Anforderungen gem. FöRi 4.2.1	6
E) Begriffsbestimmung / Glossar	6

A) Kontakt/Ansprechpartner

Weitere Informationen über das Förderangebot finden Sie unter: <https://www.efre.nrw.de/wege-zur-foerderung/foerderungen-in-2021-2027>

Für ein inhaltliches Beratungsangebot wenden Sie sich per E-Mail an urbanmobil.in.nrw@fz-juelich.de bei der Innovationsförderagentur NRW (IN.NRW). Bitte füllen Sie die Checkliste als Beratungsformular aus, damit gezielt auf Ihre Fragestellungen eingegangen werden kann. Das Formular finden Sie bei den Downloads am unteren Linken Ende dieser Seite: <https://www.in.nrw/massnahmen/nachhaltige-mobilitaet>

Zur konkreten Antragstellung und zu förderrechtlichen Fragen berät die jeweils zuständige Bezirksregierung:

- Bezirksregierung Arnsberg: Erika.Geizenraeder@bra.nrw.de
- Bezirksregierung Detmold: daniel.frerk@brdt.nrw.de
- Bezirksregierung Düsseldorf: Matthias.Kreutzer@brd.nrw.de; Isabelle.Lorenz@brd.nrw.de
- Bezirksregierung Köln: mobilitaet@bezreg-koeln.nrw.de
- Bezirksregierung Münster: merle.hoffmann@bezreg-muenster.nrw.de

B) Zuwendungsvoraussetzungen/ Förderfähigkeit/ Beihilferecht

B1. Müssen nicht-investive Maßnahmen mit investiven Maßnahmen gekoppelt sein oder sind die nicht-investiven auch für sich stehend förderfähig?

Nicht-investive Maßnahmen sind nur förderfähig in Kombination mit investiven Maßnahmen. Sie müssen die investive Maßnahme vorbereiten oder begleiten. Die nicht-investiven Maßnahmen sind unter Punkt 2.2.5 der FöRi definiert.

B2. Ist eine länder- bzw. staatenübergreifende Zusammenarbeit möglich?

Ja, Kooperationspartner:innen anderer Bundesländer oder Staaten (z. B. der Niederlande) sind als Verbundbeteiligte antragsberechtigt. Die Projekte müssen ihre Wirkung dabei primär in NRW entfalten.

B3. Können EFRE-Förderungen mit weiteren Förderprogrammen kumuliert werden?

Nein, eine Kumulierung ist nicht möglich. Es muss sich um ein klar abgrenzbares Vorhaben handeln. Weitere Maßnahmen aus dem Mobilitätsplan können aus weiteren Förderprogrammen gefördert werden.

C) Inhaltliche Auslegungshilfen der Förderrichtlinie

C1. Welche Ausgaben sind bei digitalen Lösungen zuwendungsfähig?

Projektbezogene Sachausgaben, z. B. Investitionen in technische Infrastruktur, Kauf von Lizenzen oder Rechten für Software, Entwicklung oder Weiterentwicklung von Software, die zur Erreichung der Zielsetzung der Projekte notwendig sind, und Kosten, die im Kontext der Schaffung neuer Daten oder der Weiterentwicklung und Qualitätsverbesserung von existierenden Datensätzen entstehen. Auch technische Einrichtung wie, z. B. Sensorik ist förderfähig. Dazu zählt auch die

Datenerfassung von Stellplatzflächen (Digitales Parkraumkataster) und digitale Zugangsregelung für die optimierte Flächen- und Infrastrukturnutzung (z. B. die Buchung von Abstellflächen oder und Liefer- und Ladezonen).

C2. Welche Ausgaben sind im Bereich Kommunales Datenmanagement förderfähig?

Förderfähig sind mit der Projektdurchführung anfallende Sachaufwendungen. Hierzu zählen insbesondere Kosten zur Beschaffung von Datensätzen aber auch von Software, Hardware (z. B. IT-Komponenten, Sensorik- und Anzeigekomponenten), Dienstleistungen von Drittanbietern (z. B. Aufbereitung von Datensätzen). Dabei kann es sich sowohl um dynamische Daten (z. B. Echtzeitbelegung von Parkraum, wie u. a. Parkhäuser, P+R, Parkplätze, Mobilstationen, Fahrradabstellanlagen), Daten des Güterverkehrs als auch statische Daten (z. B. Barrierefreiheit oder Öffnungszeiten des Parkraums oder an Mobilstationen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, Verfügbarkeit von Umschlagplätzen sowie Lade- und Lieferzonen), handeln. Förderfähig ist es, auf kommunaler Seite bereits vorhandene Daten sowie Daten, die durch Kommunen verfügbar gemacht werden können (also auch Daten privater Akteure), an die Mobidrom-Datenplattform ([Mobidrom NRW](#)) anzuschließen und damit diskriminierungsfrei bereitzustellen. Ausdrücklich nicht förderfähig ist der Aufbau eigener (kommunaler) Datenplattformen oder die Schaffung weiterer Dateninseln.

C3. Können unter Verkehrsmanagement auch technische Maßnahmen gefördert werden?

Ja, wenn die technischen Maßnahmen der Implementierung intelligenter Verkehrssysteme dienen. Dies schließt die Förderung technischer Maßnahmen wie folgt ein: z.B. zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Lichtsignalanlagen (LSA) in Form von Sensorik zur Erkennung und Erfassung des Radverkehrs, Systemen zur lokalen Vernetzung und Steuerung von LSA sowie technische Lösungen zur Ermittlung und Kommunikation der Schaltzeitprognose von LSA an Nutzer. Bei der Implementierung von kooperativen intelligenten Verkehrssystemen (C-ITS) sind die EU-weit harmonisierten Nachrichtenprofile und Spezifikationen der C-Roads-Plattform ([c-roads.eu](#)) anzuwenden.

C4. Kann die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen (Lieferbereiche) auch nur für einen begrenzten Zeitraum erfolgen?

Diese Lösungen sollten dauerhaft eingerichtet werden, aber auch nur für einen bestimmten Zeitraum und/oder flexibel in Verbindung mit digitalen Anwendungen organisiert werden und sollten in Verbindung mit einem kommunalen oder regionalen Parkraummanagement erfolgen.

C5. Bedingungen für die Nutzung wirtschaftlicher Infrastruktur

Anbieterübergreifende City-Hubs und Mikro-Depots sollen für mindestens zwei Jahre eingerichtet werden. Innerhalb dieses Zeitraums ist eine begründete örtliche Verlagerung möglich. Eine vorübergehende Nutzung dieser für andere Zwecke kann – nach vorheriger Prüfung – gestattet werden, zum Beispiel für eine dem Gemeinwohl dienende Nutzung im Quartier. Nach der vertraglichen Nutzungsdauer können diese für andere Zwecke genutzt werden. Arbeitsschutz und Bauordnungsrecht müssen eingehalten werden. Die Mindestbedingung ist das Vorliegen des Letter-of-Intent (LOI) von mindestens zwei Unternehmen und die Einbindung in ein Gesamtkonzept.

C6. Ist die Ausarbeitung von Teilkonzepten als nicht-investive Maßnahme förderfähig?

Die Ausarbeitung von Teilkonzepten (wie z. B. Parkraummanagement/-bewirtschaftung) ist nur in Verbindung mit investiven Maßnahmen förderfähig. Bereits erstellte Konzepte, die nach dem 01.01.2021 erstellt wurden, können gefördert werden, wenn Sie den Anforderungen der FöRi entsprechen.

C7. Wie ist die Bemessungsgrundlage bei Softwarelösungen zu verstehen?

Zuwendungsfähige Ausgaben sind Sachausgaben zur Beauftragung von Dienstleistern im Bereich der Informationstechnologie einschließlich der Erhebung von Grunddaten. Bei den betreffenden Dienstleistungen darf es sich nicht um Dienstleistungen handeln, die fortlaufend oder in regelmäßigen Abständen in Anspruch genommen werden oder zu den gewöhnlichen Betriebskosten des Unternehmens gehören.

C8. Auf welcher Grundlage werden Personalkosten gefördert?

Die Förderung von Personalausgaben richtet sich nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus dem EFRE/JTF-Programm NRW (EFRE/JTF-Rahmenrichtlinie NRW) in der jeweils gültigen Fassung. Gemäß Punkt 5.2.1 der EFRE/JTF-Rahmenrichtlinie NRW umfassen Personalausgaben alle zuwendungsfähigen Ausgaben für Personal, das direkt beim Begünstigten angestellt und in dessen Verantwortung tätig ist. Bei Hochschulen und Forschungseinrichtungen des Landes werden die Personalausgaben für das Vorhaben nur anerkannt, sofern es sich um zusätzliche Ausgaben handelt, die nicht bereits aus Mitteln des Landes zur Durchführung ihrer Aufgaben in Form von Zuschüssen für den laufenden Betrieb finanziert sind. Bei Gemeinden werden die Personalausgaben für ein Vorhaben nur anerkannt, wenn dieses der Wahrnehmung freiwilliger kommunaler Aufgaben dient.

Im Sinne von Punkt 5.4 der EFRE/JTF-Rahmenrichtlinie NRW werden die Personalausgaben auf Basis der entsprechenden Tätigkeitsbeschreibung (Funktionsbeschreibung) der Antragsunterlage-Anlage 3.9 gefördert.

C9. Was ist eine befristete Projektstelle im Sinne des Punkts 2.2.5 Satz 1 der FöRi?

Gemäß Punkt 2.2.5 der FöRi sind für die Projektdauer befristete Projektstellen als nicht-investive Maßnahmen förderfähig. Eine Befristung im Sinne der Richtlinie kann dabei durch die Funktionsbeschreibung erfolgen. Sie darf ausschließlich förderfähige projektbezogene Tätigkeiten zur Vorbereitung und Begleitung der investiven Projektmaßnahmen (s. Katalog der Nr. 2.2.5 der FöRi) enthalten und muss diese eindeutig im Falle einer nur anteiligen Beschäftigung im Projekt von den sonstigen Aufgaben des Stelleninhabers abgrenzen.

D) Anlage_3.1 Vorhabenbeschreibung

Ergänzung bzgl. Antragsunterlagen:
Schwerpunkt Anlage 3.1 Hinweise (Auslegungshilfen)

D1. Antragstellende: Sind auch kleine Kommunen antragsberechtigt? Wie ist die Gebietskulisse zu verstehen?

Gefördert werden die Konzeption und Umsetzung von Maßnahmen einer nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Gebieten, einschließlich ihres Verflechtungsraums oder ihrer Verflechtungsräume. Dazu gehören grundsätzlich auch Kommunen im Umland. Ziel der Förderung ist es, insgesamt alternative Mobilitätslösungen attraktiver zu machen und zu belohnen, wenn private individuelle PKW-Nutzung und dessen Besitz reduziert wird und werden kann. Das gilt grundsätzlich

auch für das Mobilitätsverhalten in Randgebieten und kleineren Kommunen. Die Wirkung auf das Mobilitätsverhalten muss begründet werden.

D2. Darstellung des Vorhabens: (Bezug zu 2.1 Maßnahmenpaket und 2.2 Fördergegenstände)

- a) Begründung, dass es sich um ein Maßnahmenpaket gem. FöRi Ziff. 2.1 handelt:
- Mindestens 2 investive Maßnahmen (Zuordnung gem. 2.2.1-2.2.3),
 - Zielrichtung abgeleitet aus Leitziele (kurze Benennung der mit dem Maßnahmenpaket adressierten Leitziele – hier nur die Frage: „Was wird adressiert?“, beantworten),
 - Wirkungsbereich (Reichweite/räumlich oder Zielgruppe):
Die Maßnahmen müssen in der Form gebündelt werden, dass ein gemeinsamer Wirkungsbereich deutlich wird, damit das integrierende Kriterium gewährleistet ist. Die gemeinsame Wirkung kann dabei erzielt werden, dass die gebündelten Maßnahmen die z. B. durch eine Vernetzung von Mobilitätslösungen eine bestimmte Zielgruppe (neue oder erweiterte) adressieren und/oder dass eine Wirkung durch bessere räumliche Reichweite erzielt wird. Der räumliche Zusammenhang ergibt sich dadurch, dass die Kommune oder ein Zusammenschluss von Kommunen die Maßnahmen für ihr Gebiet entwickeln bzw. sich der Mobilitätsplan, aus dem sich der Projektantrag ableitet, ebenfalls auf ein räumlich begrenztes Gebiet beschränkt oder nur die räumliche Reichweite durch eine verbesserte Infrastruktur erhöht wird. Dazu kann z. B. auch ein Lückenschluss im Radwegenetz beitragen. Hier muss der Zusammenhang der gebündelten Maßnahmen dargestellt werden. Damit kann auch begründet werden, wie spezifisches EFRE-Auswahlkriterium Nr. 4 eingehalten wird.
- b) Fördergegenstände gem. Ziffer 2.2 einschließlich optionaler gem. 2.2.4 und 2.2.5
- Leitlinien und Standards sind gem. 6.2. der FöRi zu beachten.

D3. Ziele des Vorhabens

Eine kurze Erläuterung, wie die Ziele erreicht werden, ist ausreichend. Hier ist die Frage: „Wie tragen die Maßnahmen zu den Leitziele bei?“, zu beantworten (siehe „Zielsetzung“ in der Förderbekanntmachung), z. B.:

- Barrierefreier Zugang zu Haltestellen adressiert „optimierte Nutzung der Infrastruktur, sichere Wege und umwelt- und stadtverträgliche Mobilität, oder
- Mobilstation adressiert umwelt- und stadtverträgliche Mobilität (Steigerung der Nutzung von Fahrrad oder auch ÖPNV).

D4. Einhaltung von Regelwerken und Standards gem. 4.2.2

- FGSV/E-Klima (<https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>)
 - Leitfaden zur Standardisierung und Daten Governance des ÖPV in NRW (digitalemobilitaet.nrw)
- Hier im Freitext bei Bedarf Bezug nehmen

D5. Arbeitsplan

- Erläuterung des Arbeitsplans (Anlage 3.15) - bei Bedarf einschließlich Bauzeitenplan - im Zusammenhang mit der Leistungs- und Kostenübersicht (Anlage 3.14 AZA). Hier bitte Bezug nehmen zu Anlagen 3.14 und 3.15, die auf dem Antragsportal unter Anlage 3.14 AZA und Ergänzende Unterlagen in Zusammenhang mit Arbeitsplanung (Anlage 3.14 AZA abgefragt werden. Siehe Checkliste der Antragsunterlagen im Zusammenhang mit der Arbeitsplanung, Leistungs- und Kostenübersicht.

D6. Beitrag zu den Auswahlkriterien (FöRi Ziff. 4.2.4) Nr. 6 Anlage 3.1 nur SZ10 Spezifische 4 und 5

Beitrag zu den Auswahlkriterien des SZ10:

4. EFRE-Kriterium: Beitrag zur nachhaltigen, vernetzten städtischen Mobilität, einschließlich des Verflechtungsraums oder der Verflechtungsräume.

Begründung: Das Maßnahmenpaket dient der Vernetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen

- Stärkung der räumlichen Vernetzung und/oder
- Stärkung der Funktionalität durch Vernetzung von Mobilitätslösungen.

5. EFRE-Kriterium: Beitrag zur Attraktivierung modernisierter Verkehrssysteme im Rahmen des Übergangs zur CO₂-neutralen Wirtschaft.

Begründung: Beitrag zu Leitziele (Modernisiertes Verkehrssystem).

D7. Kosten-Nutzen Verhältnis (EFRE Kriterium 2. Gem. 4.2.4 der FöRi)

Angemessenheit des Mitteleinsatzes, Modellcharakter und Übertragbarkeit des vorgeschlagenen Vorhabens:

Bezug zu Kostenschätzung und Bezug zu Standards (Einhaltung von Standards für Übertragbarkeit) ggf. Modellcharakter durch Anwendung des SUMP Ansatzes (Vorbild für Anwendung und Aufstellung von Mobilitätsplänen. Diese dienen dem „nachhaltigen“ Mitteleinsatz, da eine nachhaltige Strategie zugrunde gelegt wird.

D8. Leitbild

Die Leitziele des Mobilitätsplans, die die inhaltliche Ausrichtung festlegen, sollten mit den Leitziele der FöRi vereinbar sein. Leitbild des Mobilitätsplans entspricht den Leitziele der FöRi.

D9. Mobilitätsplan entspricht den Anforderungen gem. FöRi 4.2.1

Die Angaben bestätigen, dass die formalen Anforderungen an den Mobilitätsplan erfüllt sind.

Pflichtanlage: Der Mobilitätsplan ist im Antragsportal hinzuzufügen.

E) Begriffsbestimmung / Glossar

Die nachfolgenden Begriffsbestimmungen dienen ausschließlich als Auslegungshilfe für die zugrundeliegende Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (FöRi Nachhaltige städtische Mobilität). Sie können nicht zur Auslegung anderer Richtlinien herangezogen werden und erheben auch keinen Anspruch auf eine allgemeingültige, abschließende Definition.

Aufbewahrungsfrist: Die Belege sind, unbeschadet der Regelungen in anderen Vorschriften, für mindestens fünf Kalenderjahre vom Begünstigten aufzubewahren. Diese Frist wird im Schlussbescheid festgelegt.

Auswahlkriterien: Die Auswahlkriterien wurden im EFRE/JTF-Begleitausschuss festgelegt. Für diesen Aufruf gelten folgende **allgemeine EFRE Kriterien:**

1. Konzeptioneller Ansatz, Qualität und Plausibilität der Umsetzungsstrategie (Hinweis dazu unter Nr. 8 und Nr. 9 der Anlage 3.1),

2. Angemessenheit des Mitteleinsatzes, Modellcharakter und Übertragbarkeit des vorgeschlagenen Vorhabens (Hinweis zu Nr. 7 der Anlage 3.1),
3. Beitrag des Vorhabens zu den bereichsübergreifenden Grundsätzen der Geschlechtergleichstellung und Nichtdiskriminierung sowie der ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit (Hinweis Anlage 3.2 des Antrags),

und folgende spezifische Kriterien

4. Beitrag zur nachhaltigen, vernetzten städtischen Mobilität, einschließlich des Verflechtungsraums oder der Verflechtungsräume,
5. Beitrag zur Attraktivierung modernisierter Verkehrssysteme im Rahmen des Übergangs zur CO₂-neutralen Wirtschaft.

(https://www.efre.nrw.de/fileadmin/user_upload/22-09-23_Beschluss_Auswahlkriterien_Lese.pdf)

Bagatellgrenze: Im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 müssen die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben eines Vorhabens mehr als 200 000 Euro je Antrag betragen.

Bauausgaben: Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen.

Bemessungsgrundlage: siehe Pkt. 5.4 der FöRi

Bewilligung: Die Bewilligung erfolgt durch die zuständige Bezirksregierung. Es muss spätestens innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids mit dem Vorhaben begonnen werden.

C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems sind kooperative intelligente Verkehrssysteme, mit denen eine direkte Kommunikation zwischen der Straßeninfrastruktur und den Nutzenden möglich ist.

City-Hub: City-Hubs bzw. Mikro-Depots sind definierte Orte für den Umschlag und die Zwischenpufferung von Transportgütern, (z.B. Pakete, Stückgut), in (dicht besiedelten) Zustellgebieten mit hohem Sendungs- oder Lieferaufkommen auf der letzten Meile.

EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027: Das Programm ist die Grundlage zur anteiligen Gewährung von EU-Fördermitteln.

https://www.efre.nrw.de/fileadmin/user_upload/sfc2021-PRG-2021DE16FFPR002-1.3.pdf

Fahrgastinformationssysteme: Hierunter versteht man dynamische, digitale Informationssysteme für Nutzende des ÖPNV.

Lade- und Lieferzonen: Anbieterübergreifende Zonen für Lieferung, Ladung, Güterumschlag oder Angebote der geteilten oder kollektiven Mobilität. Diese Lösungen sollten dauerhaft eingerichtet aber auch temporär und/oder flexibel in Verbindung mit digitalen Anwendungen organisiert werden und sollten in Verbindung mit einem kommunalen und regionalen Parkraummanagement erfolgen. Eine ausschließliche Regelung für den gewerblichen Verkehr im öffentlichen Straßenraum ist derzeit (aufgrund der nicht erfolgten Gesetzesnovellierung der StVO) nicht möglich.

Leitlinien SUMP: Die Leitlinien sind auf der Internetseite [SUMP Guidelines and Decision Makers Summary - European Commission \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-mobility/sump-guidelines) der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission in englischer Fassung veröffentlicht. Die deutsche Fassung finden Sie unter diesem [Link](#).

Leitlinien SULP Der Planungsleitfaden urbane Logistik ist hier abzurufen: <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/SULP.pdf>

Maximalbetrag: Nach 5.7 der FöRi wird eine Förderung nur für Vorhaben gewährt, wenn die förderfähigen Gesamtausgaben die Summe von zehn Millionen Euro für das Gesamtvorhaben nicht überschreiten. Das Gesamtvorhaben leitet sich dabei unmittelbar aus dem Mobilitätsplan ab und ist als Umsetzung eines Mobilitätsplans in der jeweiligen Kommune zu verstehen.

Mikro-Depots: Mikro-Depots bzw. City-Hub sind definierte Orte für den Umschlag und die Zwischenpufferung von Transportgütern, (z.B. Pakete, Stückgut), in (dicht besiedelten) Zustellgebieten mit hohem Sendungs- oder Lieferaufkommen auf der letzten Meile.

Mobidrom-Datenplattform: Die Mobidrom-Datenplattform wird durch die neue Landesgesellschaft [NRW.Mobidrom](#) aufgebaut und betrieben. Sie bildet den technischen Kern des Landesprogramms MaaS NRW (Mobility as a Service) und wird ein zentrales Element im bestehenden Mobilitätsökosystem bilden. In einem ersten Entwicklungsschritt werden bereits vorhandene datenhaltende Systeme, z.B. regionale Mobilitätsdatenplattformen, ÖPNV-Hintergrundsysteme und private Mobilitätsanbieter, aber auch Daten der Kommunen, an die Mobidrom-Datenplattform angebunden, gebündelt und anschließend qualitativ hochwertig verfügbar gemacht. Damit werden u. a. Kommunen und Mobilitätsdienstleister bei der Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote unterstützt. ([Weitere Infos](#))

Mobilitätsmanagerinnen und –manager Neben der Koordinierung der verwaltungsinternen Prozesse und der Projektkommunikation erstellen Mobilitätsmanagerinnen und -manager Konzepte, wie die Verkehrs-, Infrastruktur- und Logistikplanung optimiert werden können, u.a. durch praxisorientierte Handlungsstrategien und vernetzte Angebote, und initiieren neue Projekte. Das Aufgabengebiet der Mobilitätsmanagerinnen und –manager i. S. dieser Richtlinie umfasst nur die Tätigkeiten und Leistungen, die zur Planung, Vorbereitung und Begleitung der förderfähigen investiven Maßnahmen erforderlich sind.

Mobility as a service: Mobility as a Service integriert verschiedene Formen von Verkehr und Mobilitätsdienstleistungen in einen einzigen, umfassenden und bedarfsgerechten Mobilitätsdienst. MaaS bietet den EndnutzerInnen den Mehrwert, Mobilität über eine einzige Anwendung und einen einzigen Bezahlkanal in Anspruch zu nehmen. ([link](#))

Mobilstation: Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden – sogenannte multimodale Verknüpfungen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer*innen ermöglicht wird. Die Mobilitätsangebote sind dabei nutzer*innenfreundlich und barrierefrei gestaltet. Diese können auch mit Maßnahmen aus dem Bereich urbane Logistik (wie z.B. Abholstationen) verknüpft werden.

Nebenbestimmungen: Dem Zuwendungsbescheid werden als jeweils einschlägige Nebenbestimmungen die ANBest-P oder ANBest-G bzw. im Fall der anteiligen Gewährung von EU-Mitteln aus dem EFRE/JTF-Programm NRW 2021-2027 die ANBest-EU beigefügt.

NeTEx: Zukünftiger europäischer Standard für die Informationsübertragung von Daten zu Verkehrsnetzen und Fahrplänen. Es beinhaltet Fahrplaninformationen, aktuelle Verspätungen, Tarife, Zonen, Umsteige-Möglichkeiten, Preise usw. FöRi. Pkt. 2.2.2 d) (<https://netex-cen.eu/>)

Netzplan: Dieser ist bei Verbundvorhaben dem Antrag hinzuzufügen. Dieser dient der Darstellung von Zeitpunkt und Art der Schnittstellen (Austausch von Informationen, Leistungen, Ergebnissen etc. zwischen den einzelnen Teilvorhaben. Bitte hier genau angeben, was konkret zum jeweiligen Zeitpunkt ausgetauscht werden soll.)

Nicht-investive Maßnahmen: Diese werden in dieser Richtlinie nur in Zusammenhang mit einer investiven Maßnahme gefördert und sind nur dann förderfähig, sofern sie der Konzeption, Entwicklung oder kommunikativen Begleitung des geförderten investiven Vorhabens unmittelbar dienlich sind und im Verhältnis zur investiven Maßnahme nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Planungsleistungen: Diese sind bei Bauvorhaben bis Leistungsphase 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure nur dann als Sachausgabe zu berücksichtigen, wenn Sie als direkte Ausgaben einem Vorhaben unmittelbar zugeordnet werden können.

Reisekosten: Reisekosten sind im Sinne des [Landesreisekostengesetzes NRW](#) und den zugehörigen Verwaltungsvorschriften in der jeweils geltenden Fassung zuwendungsfähig.

Standards für digitale Lösungen: Siehe Pkt. 4.2.2 der FöRi.

SULP: Sustainable Urban Logistic Plan. SULPs sollten Bestandteil der Mobilitätsplanungen (SUMP) sein. Der Planungsleitfaden urbane Logistik ist hier abzurufen: <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/wp-content/uploads/2023/01/SULP.pdf>

SUMP: Dem **Sustainable Urban Mobility Plan** liegt eine 9-stufige Systematik zugrunde, in der u.a. einen partizipativen Prozess, Leitziele und Indikatoren, sowie Evaluationen hinterlegt sind. <https://www.sump-assessment.eu/German/start>

Umweltverbund: Dieser umfasst „umweltverträgliche“ Mobilitätsformen wie die nicht motorisierte, aktive Fortbewegung (Zufußgehen oder Fahrradfahren), die Beförderung im öffentlichen Verkehr (v.a. Bahn, Bus und Taxis) sowie weitere Formen wie Car- oder ÖPNV- Bike-Sharing oder Mitfahrzentralen. Es handelt sich nicht um einen organisatorisch, rechtlich oder tatsächlich einheitlichen Verbund, sondern eher um ein Planungsideal – möglichst viele Wege sollen innerhalb des Umweltverbunds zurückgelegt werden können.

Verbundvorhaben: Hier erfolgt die Koordination des Gesamtvorhabens durch eine oder einen Beteiligten, wobei die KooperationspartnerInnen eigenständige Anträge für ihre Teilvorhaben stellen müssen. Der Kooperationsvertrag ist vor einer Bewilligung des Förderantrages der Bewilligungsbehörde im Entwurf und spätestens sechs Wochen nach Zugang des Zuwendungsbescheides von allen KooperationspartnerInnen unterschrieben vorzulegen.

Vision Zero: Ziel der Vision Zero ist es, eine Verkehrssicherheit ohne Tote und Schwerverletzte zu erreichen.

Zweirad: Als Zweirad im Sinne der Richtlinie gelten Fahrräder und Lastenräder mit zwei und mehr als zwei Rädern. Dazu zählen zweirädrige Fahrzeuge, sowohl E-Roller als auch Pedelecs, also Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung, dreirädrige Fahrzeuge, vierrädrige Fahrzeuge unterhalb der PKW-Klasse.