



Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

Vom 16. Mai 2022

Präambel

Die Bundesregierung der 20. Legislaturperiode hat sich zum Ziel gesetzt, die Kommunen auf dem Weg zu besserer Luftqualität weiter zu unterstützen¹. Zudem hat sie sich verpflichtet, Klimaziele einzuhalten und den Ausstoß von CO₂ zu verringern. Das Ziel ist „eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität“². Dafür müssen die unterschiedlichen Mobilitätsformen digitaler und auf diese Art und Weise besser verknüpft und flexibler werden. Der Bund will Kommunen bei der Transformation von analogen zu digitalen Mobilitätslösungen unterstützen³.

1 Förderziel und Zwecksetzung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für Vorhaben im Bereich der Digitalisierung im Verkehr. Ziel der Förderung ist es, durch digitale Lösungen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel attraktiver und den motorisierten Verkehr effizienter zu machen. Damit trägt die Förderung kurz- bis mittelfristig zu einer dauerhaften Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe bei. Dazu zählen unter anderem Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger, Angebote zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Veränderung des Modal Splits, eine effiziente Logistik und intelligente Verkehrsinfrastruktur sowie die umfassende Verfügbarmachung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten.

Das Förderziel und die Schwerpunkte der Förderung knüpfen sowohl an das „Nationale Forum Diesel“ vom 2. August 2017 und die Gespräche der Bundesregierung mit Ländern und Kommunen zur Luftreinhaltung am 4. September, 28. November 2017 und 3. Dezember 2018 als auch an die im Koalitionsvertrag vom 7. Dezember 2021 dargestellten Ziele der Bundesregierung zu Luftreinhaltung, Digitalisierung und Klimaschutz an. Die Förderrichtlinie bietet damit insbesondere Städten und Gemeinden die Möglichkeit, Maßnahmen für eine effiziente und nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems umzusetzen, die für eine Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte sowie einen klimafreundlicheren kommunalen Verkehr von grundlegender Bedeutung sind.

Zwecksetzung ist daher die Förderung von Vorhaben im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems in Städten und Gemeinden zur Reduktion von Luftschadstoffen und Treibhausgasen. Die Förderung soll prioritär denjenigen Kommunen dienen, die von hohen Stickstoffdioxid(NO₂)-Werten betroffen sind und in deren Zuständigkeitsbereich die nach § 3 Absatz 2 39. BImSchV festgelegten NO₂-Grenzwerte überschritten werden oder drohen (wieder) überschritten zu werden. Aufgrund der in der Vergangenheit offenbar gewordenen Volatilität der Messwerte ist eine Überschreitung erfahrungsgemäß auch bei Städten und Kommunen möglich, in denen die NO₂-Immissionen in der Vergangenheit unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte lagen. Es werden insofern prioritär Maßnahmen gefördert, die einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der NO₂-Belastung in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten und Gemeinden sowie zur Kohlenstoffdioxid(CO₂)-Reduktion leisten. Von Bedeutung sind dabei der Beitrag des Vorhabens zur NO₂/CO₂-Minderung, der Zeitraum der Wirkung, die erforderlichen Ressourcen für die Maßnahme, die sich aus vorgenannten Kriterien ergebende Effizienz der Maßnahme sowie die weiteren in Nummer 7.2.1 genannten Kriterien. Ein Kernziel der Förderung ist eine möglichst starke Reduktion von Luftschadstoffen für eine möglichst große Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme zur Reduzierung von NO₂-Immissionen und dem Ausstoß von Treibhausgasen. Um verkehrsspezifische digitale Anwendungen bereitzustellen, ist die Verknüpfung unterschiedlicher Daten über entsprechende Kommunikationsinfrastrukturen erforderlich. Auf dieser Basis können vielfältige Dienste und komplexe Anwendungen entwickelt werden, um damit den Verkehr zu vernetzen

¹ Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, Bündnis 90/Grüne und FDP, Seite 41.

² Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, Bündnis 90/Grüne und FDP, Seite 48.

³ Koalitionsvertrag für die 20. Legislaturperiode zwischen SPD, Bündnis 90/Grüne und FDP, Seite 127 ff.



und die Effizienz zu erhöhen sowie den Zugang zu den verschiedenen Verkehrsangeboten einfacher und komfortabler zu machen.

Im Fokus der Förderung stehen daher unter anderem intelligente Verkehrssysteme, in denen die Verkehrsangebote kooperieren und aufeinander abgestimmt sind. Als intelligente Verkehrssysteme werden dabei Anwendungen verstanden, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien eingesetzt werden, um verkehrsbezogene Daten zu erfassen, zu übermitteln, zu verarbeiten und auszutauschen und dergestalt die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und deren möglichst energieeffiziente Nutzung zu gewährleisten.

In diesem Rahmen können auch Logistik- und Infrastrukturvorhaben gefördert werden, soweit die Digitalisierungskomponente einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtvorhabens bildet. Eine Förderung von Logistikvorhaben ist ausgeschlossen, wenn die Vorhaben in einem anderen Titel des EPI. 12 förderfähig sind. Die Förderung der Digitalisierung der Verkehrssysteme zur Emissions- und Immissionsreduktion ist nicht an bestimmte Verkehrsmittel gebunden.

Durch die mögliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und der Infrastruktur miteinander soll der Anteil der umweltschonenden Verkehrsangebote erhöht und dergestalt eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes erreicht werden.

Die Schwerpunkte der Förderung liegen in folgenden Bereichen:

- a) Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten
- b) Verkehrsplanung/-management
- c) Automation, Kooperation und Vernetzung

Beispielhaft genannt seien hier Maßnahmen zur Vernetzung von Verkehrsleitzentralen oder Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, etwa durch Ausstattung bestehender Verkehrsinfrastrukturen mit intelligenten Technologien (beispielsweise mit entsprechender Sensorik und Leittechnik). Ebenfalls förderfähig ist die Verknüpfung von Daten unterschiedlicher Verkehrsangebote als Basis für multimodale Mobilitätslösungen, innovative Informations-, Auskunft-, Routing- und Ticketdienste und „Mobility-as-a-Service“(MaaS)-Angebote sowie ein verbessertes Verkehrsmanagement, in dem durch intelligente Verkehrssteuerung bzw. Verkehrsbeeinflussung Verkehrsströme verbrauchs- und auslastungsoptimiert gelenkt bzw. knappe Infrastrukturkapazitäten bedarfsgerecht zugewiesen und/oder immissionsbedingte Verkehrsbeschränkungen zur Einhaltung von Luftschadstoffgrenzwerten automatisiert und stichprobenhaft überwacht werden können.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind deutsche Städte, Gemeinden (einschließlich Stadtstaaten), öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (unter anderem Zweckverbände) sowie Landkreise (bzw. „Kreise“ in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein). Ebenfalls antragsberechtigt sind kommunale Unternehmen sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in Trägerschaft mindestens einer deutschen Stadt oder Gemeinde oder eines Landkreises stehen (im Folgenden: „Kommunale Unternehmen“), sofern diese bzw. dieser ihr bzw. sein Einvernehmen zur Antragstellung erteilt. Antragsberechtigt sind darüber hinaus auch Verkehrsverbände, an denen mindestens eine deutsche Stadt, Gemeinde, Landkreis oder mindestens ein Kommunales Unternehmen beteiligt sind, sofern diese ihr Einvernehmen erteilen.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden, Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) Nr. 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 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO). Ebenfalls von einer Förderung ausgeschlossen sind gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO Unternehmen in Schwierigkeiten.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird kein Zuschuss gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 Buchstabe c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO betreffen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Es können nur solche Vorhaben gefördert werden, bei denen ein erhebliches Bundesinteresse besteht, das ohne Zuwendung nicht oder nicht im notwendigen Umfang befriedigt werden kann (§ 23 BHO).

Zuwendungen dürfen nur gewährt werden, wenn die Gesamtfinanzierung des Vorhabens gesichert ist. Der Antragsteller muss hierzu der Bewilligungsbehörde einen Finanzierungsplan vorlegen.

Die Zuwendungsempfänger müssen die zur erfolgreichen Bearbeitung der im Vorhaben beschriebenen Aufgaben notwendige Qualifikationen und eine ausreichende Kapazität zur Durchführung des Vorhabens sicherstellen.



Bezüge zu anderen Förderbereichen oder früheren Fördermaßnahmen des Bundes, der Länder, der Kommunen oder der Europäischen Union sind zu dokumentieren. Bisherige und geplante entsprechende Aktivitäten sind zu dokumentieren.

Eine Ergänzung des Bundesförderprogramms durch Förderprogramme der Bundesländer oder der EU ist grundsätzlich möglich. Ferner ist eine Ko-Finanzierung des Vorhabens durch Dritte, insbesondere auch durch Private, zulässig.

Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, erfolgt die Zuwendung auf Grundlage von Artikel 25, 36 sowie 56 AGVO (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1) in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 2021/1237 der Kommission vom 23. Juli 2021 (ABl. L 270 vom 29.7.2021, S. 39). Soweit die darin aufgeführten Voraussetzungen erfüllt werden, ist die Förderung im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 Satz 3 AEUV freigestellt.

Ist die Zuwendung eine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, darf sie mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten.

Aus gewährten Zuwendungen kann zu keinem Zeitpunkt auf eine künftige Förderung geschlossen werden.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

5.2 Finanzierungsart

Die Zuwendung wird in Form einer Anteilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag, entsprechend der anerkannten Ausgaben, begrenzt.

5.3 Finanzierungsform

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.

5.4 Zuwendungsfähige Ausgaben

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben zur Erreichung eines Zuwendungszwecks nach Nummer 2 dieser Richtlinie.

5.5 Zuwendungshöhe

Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im jeweiligen Einzelfall über die konkrete Förderhöhe bzw. -summe. Es werden folgende Fördersätze festgesetzt:

- Der Fördersatz beträgt grundsätzlich bis zu 65 Prozent (Basisfördersatz) der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- Der Basisfördersatz kann auf bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht werden, wenn es sich bei der Stadt oder Gemeinde um eine Kommune mit einer geringen Finanzkraft handelt. Gleiches gilt für Kommunale Unternehmen, die in Trägerschaft einer Stadt oder Gemeinde mit geringer Finanzkraft stehen, sowie Verkehrsverbände und Zweckverbände, an denen mindestens eine Stadt oder Gemeinde mit geringer Finanzkraft oder mindestens ein Kommunales Unternehmen in Trägerschaft mindestens einer Stadt oder Gemeinde mit geringer Finanzkraft beteiligt ist.

Bei Kommunen mit einer geringen Finanzkraft handelt es sich um solche, die nach dem jeweiligen Landesrecht ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben bzw. einem Haushaltssicherungsverfahren unterliegen oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen und somit nicht über ausreichende Eigenmittel verfügen. Der Nachweis der vergleichbaren Finanzschwäche kann über Fehlbeträge in den vergangenen zwei Haushaltsjahren sowie Fehlbedarfe aus dem aktuellen und in den folgenden zwei Haushaltsjahren erfolgen. Die entsprechende Haushaltsslage ist durch die Kommunalaufsicht zu bestätigen.

Unter der Voraussetzung, dass die Zuwendung eine Beihilfe darstellt, richtet sich die maximale Förderquote nach der Zuordnung der zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben zu den Förderkategorien und -intensitäten entsprechend Artikel 25 Absatz 5 sowie Artikel 36 oder Artikel 56 AGVO.

Ein Eigenmittelbetrag des Zuwendungsempfängers in Höhe von mindestens 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben ist zu gewährleisten. Soweit neben der Förderung nach diesem Programm eine Ko-Finanzierung durch andere Fördermaßnahmen erfolgt, wird der Fördersatz des Bundes erforderlichenfalls so weit reduziert, dass es in Kombination mit den weiteren Fördermaßnahmen nicht zu einer Überförderung kommt und der Mindesteigenanteil⁴ des Zuwendungsempfängers in Höhe von 10 Prozent erhalten bleibt.

Ersatzweise kann der Eigenmittelbetrag auch von den Ländern geleistet werden, wenn die Stadt oder Gemeinde eine Kommune mit einer geringen Finanzkraft ist.

⁴ Handelt es sich beim Zuwendungsempfänger um einen Stadtstaat, so kann der kommunale Mindesteigenmittelanteil durch das Land erbracht werden, sofern der Stadtstaat keine den Kommunen vergleichbaren Verwaltungs- und Planungsstrukturen mit eigener finanzieller Verantwortung aufweist.



6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteile eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden

- a) für Städte und Gemeinden, Landkreise sowie öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (unter anderem Zweckverbände) die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk),
- b) für die in privatrechtlicher Form auftretenden kommunalen Unternehmen, Verkehrsverbünde sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen, die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P).

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor Bewilligung einer Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen und die Strafbarkeit eines Subventionsbetrugs nach § 264 StGB in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Zuwendungsempfänger werden grundsätzlich verpflichtet, die in den geförderten Vorhaben erhobenen Verkehrs- und Mobilitätsdaten dauerhaft unter einer freien Datenlizenz zur Verfügung zu stellen. Werden im Rahmen der Förderung eigene Daten erhoben, ist das Einverständnis zu deren offener Bereitstellung im Sinne der „Open Data Position“ des BMDV⁵ eine Voraussetzung für die Förderung, von der nur in Ausnahmefällen abgesehen werden kann. Sind bereits zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung Gründe bekannt, die gegen eine Veröffentlichung geeigneter Daten sprechen, sind diese in der Projektskizze zu nennen.

Bei Maßnahmen zur Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen muss dargelegt werden, welchen Beitrag diese zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ (Download unter: <http://www.digital-vernetzt-mobil.de>), insbesondere dem Ziel eines flächendeckenden, diskriminierungsfreien, inter- und multimodalen und vernetzten ÖPV-Angebots über Stadt- und Landesgrenzen hinweg, leisten.

Der Zuwendungsgeber ist gemäß § 7 Absatz 2 BHO verpflichtet, die Fördermaßnahme zu evaluieren. Die Zuwendungsempfänger sind zur Zusammenarbeit verpflichtet und erklären sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Evaluation des Förderprogramms benötigten Daten bereitzustellen sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

Die Zuwendungsempfänger der geförderten Projekte sind gemäß den weiteren Nebenbestimmungen der Zuwendungsbescheide dazu angehalten, Aktivitäten des BMDV im Zusammenhang mit dem Förderprogramm zu unterstützen bzw. sich an diesen zu beteiligen. Bei Entwicklung und Implementierung der Fördermaßnahmen sind die bestehenden Standards und Standardisierungsaktivitäten zu berücksichtigen, die in den weiteren Nebenbestimmungen der Zuwendungsbescheide dargelegt sind.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems

Die Förderrichtlinie wird durch das

Referat G 21 „Urbane Mobilität und Sofortprogramm Saubere Luft“ im
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

umgesetzt.

Für die Betreuung der Fördermaßnahmen wird das BMDV einen Projektträger beauftragen.

Die Förderrichtlinie, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen sowie die aktuellen Aufrufe zur Einreichung von Skizzen und/oder Förderanträgen können unter der Internetadresse www.bmdv.bund.de/dkv abgerufen werden.

Zur Erstellung von Förderanträgen ist das elektronische Antragssystem „easy-Online“ zu nutzen: <https://foerderportal.bund.de/>.

7.2 Antragsverfahren

Das Förderverfahren ist als zweistufiges Verfahren angelegt, unterteilt in eine Stufe für die Einreichung von Projektskizzen und eine zweite Stufe betreffend die Einreichung von Förderanträgen.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen im zweistufigen Verfahren

In der ersten Stufe des Verfahrens wird im Rahmen des Aufrufs zur Einreichung von Projektskizzen zum jeweils aufgeführten Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Skizzen veröffentlicht.

⁵ https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/positionierung-des-bmvi.pdf?__blob=publicationFile



Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen. Im Interesse der Zielsetzungen der Fördermaßnahme werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrundeliegenden Anforderungen und die Förderbeträge regelmäßig überprüft und ergänzend zu dieser Förderrichtlinie in separaten Aufrufen veröffentlicht. Die eingegangenen Projektskizzen werden nach den in den jeweiligen Aufrufen definierten Kriterien bewertet. Die Kriterien werden unter anderem aus den folgenden Punkten bestimmt:

- Höhe der NO₂-Belastung in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde bzw. dem Landkreis
- Erreichung der Förderziele, insbesondere Reduktion der Luftschadstoffbelastung in der jeweiligen Stadt oder Gemeinde bzw. dem Landkreis; Anzahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger; zeitliche Wirkung in Bezug auf die Dauerhaftigkeit und Nachhaltigkeit der Reduktion, Einbettung des Vorhabens in weitere Maßnahmen; Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung; Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Nachhaltigkeit der gewählten Lösung (vor allem im Hinblick auf eine dauerhafte Reduktion der Belastung sowie Folgekosten)
- Umsetzbarkeit innerhalb des geplanten Zeithorizonts und zeitnahe Wirkung der NO₂-Reduktion
- Beitrag zur Gestaltung effizienter und nachhaltiger Verkehrssysteme in deutschen Kommunen
- Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes
- Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen, insbesondere CO₂
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung/-organisation
- Betroffenheit des Gebiets der Stadt, Gemeinde oder des Landkreises von einem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission aufgrund Überschreitung der NO₂-Grenzwerte

Auf Grundlage der Skizzenbewertung wird eine Priorisierung der eingereichten Skizzen vorgenommen. Entsprechend der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln wird über die Aufforderung zur Einreichung eines Antrags entschieden. Alle Skizzeneinreichenden werden über die Entscheidung, ob sie zur Abgabe eines Antrags aufgefordert werden, informiert.

7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge im zweistufigen Verfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Verfasser der ausgewählten Projektskizzen mit Fristsetzung aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen. Der Förderantrag ist auf Grundlage des Förderaufrufs zur Förderrichtlinie über das elektronische Antragssystem „easy-Online“ einzureichen.

Anträge, die nach der Frist eingehen, können möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Bei Verbundprojekten sind die Förderanträge in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Über eine Förderung wird nach abschließender Antragsprüfung entschieden.

Die Bewilligungsentscheidung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Bewilligungsbehörde.

Inhaltliche oder förderrechtliche Auflagen sind in den förmlichen Förderanträgen zu beachten und umzusetzen.

7.3 Bewilligungsverfahren

Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines Zuwendungsbescheides.

Über die gemäß den ANBest-P/ANBest-Gk zu erfüllenden Pflichten hinaus kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen zur Erreichung des Zuwendungszwecks weitere Nachweise bzw. strengere Anforderungen in den Zuwendungsbescheid als Nebenbestimmungen aufnehmen.

7.4 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Dem Fördernehmer werden die bewilligten Fördermittel nach den für seine Abrechnungsart jeweils geltenden Allgemeinen Nebenbestimmungen gemäß der Verwaltungsvorschrift Nummer 7 zu § 44 BHO bereitgestellt.

Der Fördernehmer wird verpflichtet, für die Auszahlung der Zuwendungsmittel am halbelektronischen Hybridverfahren „profi-Online“ teilzunehmen.

7.5 Verwendungsnachweisverfahren

Verwendungsnachweise sind für die Projektförderungen gemäß der Verwaltungsvorschrift Nummer 10 zu § 44 BHO zu erbringen.

7.6 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben (Artikel 9 AGVO) wird jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro veröffentlicht. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.



8 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2024 befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Förderrichtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2024 hinaus. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Förderrichtlinie bis mindestens 31. Dezember 2024 in Kraft gesetzt werden.

Berlin, den 16. Mai 2022

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr

Im Auftrag
Prof. Dr. Klaus Bonhoff
