

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“

Vom 12. Januar 2021

Präambel

Die Bundesregierung hat mit dem Beschluss des „Klimaschutzplans 2050“ im Jahr 2016 erstmals Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen für einzelne Sektoren beschlossen. Zur Umsetzung des „Klimaschutzplans 2050“ hat das Bundeskabinett am 9. Oktober 2019 das „Klimaschutzprogramm 2030“ (KSP 2030) verabschiedet und das Bundes-Klimaschutzgesetz auf den Weg gebracht, das am 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Im Bundes-Klimaschutzgesetz werden neben dem nationalen Klimaziel 2030 sektorale jährliche Emissionsbudgets bis 2030 verbindlich festgeschrieben. Demnach muss der Verkehrssektor seine Emissionen entlang eines linearen Minderungspfads bis 2030 um 42 Prozent – auf 95 Millionen Tonnen CO₂ – im Vergleich zu 1990 mindern. Das KSP 2030 umfasst für die einzelnen Sektoren konkrete Maßnahmen, um die festgelegten Reduktionsziele zu erreichen. Ein Handlungsfeld im Verkehrsbereich umfasst dabei Maßnahmen, mit denen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erhöht werden soll.

Mit dieser Förderrichtlinie unterstützt die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten. Die Bundesregierung hat die Absicht, sie entsprechend dem Beschluss des Klimakabinetts weiterzuführen.

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Der öffentliche Personenverkehr ist aufgrund der hohen Energieeffizienz und des hohen Grades der Elektrifizierung mit erheblich geringeren Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer verbunden als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Durch die Verlagerung von Verkehr vom MIV auf den ÖPNV können daher Minderungen der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erreicht werden. Zur Realisierung dieses Minderungspotenzials bedarf es einer Stärkung des ÖPNV. Daher unterstützt die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten.

Die umzusetzenden Maßnahmen sollen dazu beitragen,

- die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen,
- die Nutzung des ÖPNV zu steigern,
- die Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV zu erreichen und
- die CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu verringern.

1.2 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Zuwendung ist eine zulässige Beihilfe für die Koordinierung des Verkehrs gemäß Artikel 93 erste Alternative des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), soweit die in Nummer 2 benannten Fördergegenstände tatbestandlich eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Allgemeine Grundsätze

Gegenstand einer Förderung sind Maßnahmen, die dazu geeignet sind, die Förderziele und den Zuwendungszweck zu erfüllen.

Dazu zählen insbesondere Maßnahmen in den folgenden Bereichen:

- Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Entwicklung und Realisierung von On-demand-Diensten, Vorrang- und Beschleunigungsmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln),
- Entwicklung attraktiver Tarife (z. B. 365-Euro-Jahresticket, Job-Tickets, innovative Tarif-/Verbundangebote),
- Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen (z. B. Mobilitätsplattformen sowie deren Verknüpfung).

2.2 Anforderungen an die förderfähigen Maßnahmen

Förderfähige Maßnahmen müssen in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sein. Darin können Maßnahmen aus mehreren oben genannter Bereiche miteinander verknüpft werden. Zwingende Voraussetzung für die Förderfähigkeit ist dabei ein Konzept, welches die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme auch nach Beendigung der Zuwendung sicherstellt und einen Beitrag zum Klimaschutz darstellt. Übergeordnetes Ziel ist das Erreichen einer nachhaltigen Mobilitätswende, d. h. weg vom MIV hin zu einem klimafreundlichen ÖPNV. Dieses Konzept ist bereits im Rahmen der ersten Stufe des Antrags- und Bewilligungsverfahrens (vgl. Nummer 7.2) der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Existieren bereits vergleichbare geförderte Projekte bzw. Vorgängerprojekte, so sind die inhaltliche Weiterentwicklung bereits geförderter Maßnahmen und die maßgebliche Verbesserung mit dem geplanten Projekt im Konzept nachvollziehbar darzustellen.

Bei Maßnahmen zur Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen muss darüber hinaus dargelegt werden, welchen Beitrag diese zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ (Download unter: <http://www.digital-vernetzt-mobil.de>) leisten.

Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind nur förderfähig, wenn sie mit anderen förderfähigen Maßnahmen verbunden werden und zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes notwendig sind. Maßnahmen, die bereits für sich allein nach anderen Förderprogrammen des Bundes förderfähig sind, sind nach dieser Förderrichtlinie nicht förderfähig.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Das zu fördernde Vorhaben darf bei Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten. Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Insbesondere ist die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) erwünscht. Für die Definition von KMU wird auf die Empfehlung 2003/361/EG der Europäischen Kommission verwiesen.

Eine Förderung wird nicht gewährt, wenn

- über das Vermögen des Antragstellers ein Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist;
- der Antragsteller zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder nach § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder wenn beim Antragsteller 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 § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO betreffen;
- der Antragsteller ein Unternehmen ist, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist. Gleiches gilt für Unternehmen in Schwierigkeiten.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation sowie ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projekts verfügen. Die Antragsteller haben bei Antragstellung ihre Bonität nachzuweisen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen. Die grundsätzliche Förderwürdigkeit wird durch ein positives Prüfergebnis einer Projektskizze festgestellt.

Der Antragsteller ist verpflichtet, spätestens mit der Einreichung eines förmlichen Antrags eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans zu skizzieren und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Im Falle der Durchführung eines Verbundprojekts haben die Partner ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln und den Abschluss dieser Vereinbarung innerhalb einer angemessenen Frist nachzuweisen. Es werden arbeitsfähige Konsortien erwartet, die alle zu betrachtenden Arbeitsinhalte abdecken und eine Verwertung sicherstellen können. Die Federführung sollte bei dem Praxispartner mit Umsetzungskompetenzen liegen.

Aus den gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren, Konferenzen und Messen über ihre Erfahrungen zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Die Zuwendung kann nur für einen in den Förderaufrufen genannten Zeitraum gewährt werden, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben oder Kosten, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind. Als Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an gewerbliche Unternehmen können die zuwendungsfähigen Kosten angesetzt werden, wenn eine Bemessung der Zuwendung nach Ausgaben im Hinblick auf die Verrechnung von Gemeinkosten einschließlich kalkulatorischer Kosten nicht sinnvoll ist. Voraussetzung ist das Vorliegen eines geordneten Rechnungswesens im Sinne der Nummer 2 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Förderquote (Beihilfeintensität) beträgt – sofern es sich um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt – höchstens 80 Prozent dieser Ausgaben oder Kosten.

Wirtschaftliches und sparsames Handeln des Zuwendungsempfängers ist Voraussetzung. Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben oder Kosten.

Eine Kumulierung mit Fördermitteln auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bei inhaltsgleichen Maßnahmen bis zu 95 Prozent der projektbezogenen Ausgaben oder Kosten zulässig.

Der Antragsteller ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) und für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk). Die jeweiligen Nebenbestimmungen werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, die in den geförderten Vorhaben erhobenen, nicht personenbezogenen Mobilitätsdaten unter Verwendung von Standards öffentlich zugänglich und weiterverwendbar zu machen.

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 von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Antragsteller ein Konzept für die Eigenevaluation auf Vorhabens- oder Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zu den verkehrlichen und klimatechnischen Beiträgen des Projekts sowie zu weiteren vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inklusive des Zeithorizonts enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird im jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde

Zuwendungsgeber ist das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G 15 – Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als Projektträger und Bewilligungsbehörde beauftragt. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können auf der Internetseite des BAG <http://www.bag.bund.de> oder im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de> abgerufen werden.

7.2 Antrags- und Bewilligungsverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig ausgestaltet. Der Projektträger gibt die Internetadresse des Portals, in dem Skizzen einzureichen und die Anträge auf Gewährung von Zuwendungen zu stellen sind, sowie die Form der Antragstellung in Förderaufrufen bekannt. Die für die Bearbeitung erforderlichen Anlagen sind ebenfalls über das in den Förderaufrufen angegebene Portal zu übermitteln. Das Nähere regelt der jeweilige Förderaufruf.

7.3 Monitoring

Der Zuwendungsempfänger muss halbjährliche Statusberichte an das BAG übermitteln. Die konkreten Berichtsinhalte werden in den Zuwendungsbescheiden festgelegt.

7.4 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Die Zuwendung wird nach Bewilligung bereitgestellt. Die Auszahlungsbeträge werden anteilig entsprechend der bewilligten Förderquote (Beihilfeintensität) gemäß Nummer 5 je Anforderung ausgezahlt. Die Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und für die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, 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.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft.

Berlin, den 12. Januar 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Klaus Bonhoff