



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Fragen- und Antwortkatalog zum Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“

Stand 14.12.2022

Fragenübersicht

Fragenübersicht	2
1. Übergreifende Aspekte.....	5
1.1. Was ist der Hintergrund des Förderprogramms?	5
1.2. Was sind Förderziel undwendungszweck?.....	5
1.3. Welche Maßnahmen werden gefördert?	5
1.4. Wie hoch ist das Fördervolumen des 2. Förderaufrufs?	5
1.5. Wie hoch sind die Förderhöchstbeträge einzelner Maßnahmen?	5
1.6. Zwischen welchen unterschiedlichen Förderlinien bzw. Förderschwerpunkten wird im Förderaufruf unterschieden?.....	6
1.7. Der Förderaufruf benennt die Förderhöchstsummen. Welche Mindestfördersummen sind im Förderaufruf zu beachten?	6
1.8. Wie hoch ist die Förderquote?.....	6
1.9. Sind alle Anträge förderfähig? Was sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Antrag?	7
1.10. Können sich Antragsstellende erneut bewerben, die im ersten Förderaufruf (2021) erfolgreich oder erfolglos eine Skizze eingereicht haben?	7
1.11. Ist eine doppelte Skizzen-/ bzw. Antragseinreichung mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten durch einen Antragstellenden möglich?	7
1.12. Ab wann können Skizzen bzw. Anträge eingereicht werden?	8
1.13. Wie viele Modellprojekte werden gefördert?	8
1.14. Wer sind Fördermittelgeber und Projektträger?	8
2. Antragsberechtigung	8
2.1. Wer ist antragsberechtigt?.....	8
2.2. Kann eine Antragstellende oder ein Antragstellender auch eine Projektgemeinschaft aus einem Verkehrsverbund und bspw. einem beratenden Ingenieurbüro sein?.....	9
2.3. Wie werden Verbundprojekte beantragt?.....	9
3. Verfahrensablauf.....	9
3.1. Wie läuft das Antragsverfahren ab? Wie kann ein Antrag auf Förderung eingereicht werden?	9
4. Inhalt des Skizzenformulars	10
4.1. Welche Angaben muss die Skizze für das Skizzenverfahren enthalten?	10
4.2. Wie detailliert müssen eingereichte Skizzen sein?	11
4.3. Welche Anforderungen gelten für das Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität?	11
4.4. Darf das Gesamtkonzept als Ganzes noch nicht begonnen worden sein?	12
4.5. Wodurch soll sich die Modellhaftigkeit der Projekte auszeichnen?.....	13
5. Förderrechtliche Aspekte.....	13
5.1. Ist im Rahmen des Gesamtkonzepts eine Kombination mehrerer Fördertöpfe möglich?	13
5.2. Welche Ausgaben/Kosten sind förderfähig?	13
5.3. Sind Voruntersuchungen, Studien und Konzepte förderfähig?	15

5.4.	Wann wird die Förderung auf Ausgaben- und wann auf Kostenbasis gewährt?.....	15
5.5.	Können SPNV-Leistungen im Modellprojekt berücksichtigt werden?	15
5.6.	Sind Erweiterungen einer bestehenden Maßnahme förderfähig, bspw. einer App-basierten Mobilitätsplattform?	16
5.7.	Ist ein Nahverkehrsplan förderfähig und wenn ja, in welchem Umfang?	16
5.8.	Können grenzüberschreitende Angebote im Modellprojekt berücksichtigt werden? Dürfen die entsprechenden Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr voll kalkuliert werden oder nur der auf Deutschland entfallende Leistungsanteil?	16
5.9.	Werden für die Projektskizze bereits Absichtserklärungen der Verbundpartnerinnen oder Verbundpartner oder Beschlüsse von Gremien benötigt?	16
5.10.	Handelt es sich bei den Skizzen um rechtsverbindliche Angebote oder unverbindliche Interessensbekundungen? Reichen grobe Kostenschätzungen für die Teilmaßnahmen für die Skizze aus?	17
5.11.	Bis zu welchem Zeitpunkt müssten die Finanzierungserklärungen spätestens vorliegen? Dürfen nach Aufforderung zur Antragstellung erforderliche Modifikationen erfolgen, z. B. wenn nach späterer Freigabe durch politische Gremien bspw. Kreistage Änderungen erforderlich werden?	17
5.12.	Verhindert eine Teilnahme an dem Förderprogramm eine zukünftige Teilnahme an anderen Städtebauförderprogrammen, bspw. Stadtumbau, Soziale Stadt o. ä.?	17
5.13.	Müssen die Modellprojekte bis Ende 2025 abgeschlossen sein?	18
5.14.	Ist die Streichung von Maßnahmen nach Bewilligung möglich?	18
5.15.	Welche Flexibilität gibt es bei bewilligten Fördersummen für Tarifmaßnahmen hinsichtlich neuer Tarifprodukte (bspw. 9-Euro-Ticket?)	18
5.16.	Welche Vergabeschritte können bereits vor Maßnahmenbeginn unternommen werden?	18
5.17.	Welche Zweckbindungsfrist gilt bei der Förderung von Anschaffungen?	18
5.18.	Welche Beihilferegelung gilt?	18
6.	Zeitplanung innerhalb der Skizzenformulare	19
6.1.	Wie detailliert sollte der Zeitplan zur Projektskizze sein?	19
7.	Evaluation	19
7.1.	Inwiefern müssen bereits im Projektskizzenverfahren Evaluationsmaßnahmen bei der Skizzeneinreichung berücksichtigt werden?	19
8.	Technische Fragen	19
8.1.	Wie soll die Projektskizze eingereicht werden?	19
8.2.	Wie wird die elektronisch einzureichende Skizze signiert?	19
9.	Ansprechpartnerin und weiterführende Informationen.....	20
9.1.	An wen kann ich mich bei weiteren Fragen wenden?	20
9.2.	Wo finde ich weiterführende Informationen und Unterlagen?.....	20
	Änderungshistorie.....	20
9.3.	Änderungen vom 16.08.2022 und 24.08.2022	20
9.4.	Änderungen vom 13.12.2022.....	21

Die im folgenden Dokument dargestellten Informationen geben den aktuellen Stand wieder und können im weiteren Verlauf spezifiziert werden; Änderungen bleiben vorbehalten.

1. Übergreifende Aspekte

1.1. Was ist der Hintergrund des Förderprogramms?

Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzprogramm 2030 (Punkt 3.4.3.2) das Ziel gesetzt, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Geeignete Maßnahmen sollen durch die Förderung von Modellprojekten erprobt und hinsichtlich ihrer Wirkung evaluiert werden.

1.2. Was sind Förderziel und Zweck?

Durch die Förderung soll die Attraktivität des ÖPNV erhöht und die Nutzung des ÖPNV gesteigert werden. Ziel ist, durch die Verlagerung von Verkehrsmitteln vom MIV auf den ÖPNV die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors zu verringern.

1.3. Welche Maßnahmen werden gefördert?

Gefördert werden Maßnahmen, die dazu geeignet sind, Förderziel und -zweck zu erreichen. Hierbei insbesondere Maßnahmen in den folgenden drei Bereichen:

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

1.4. Wie hoch ist das Fördervolumen des 2. Förderaufrufs?

Für den 2. Förderaufruf ÖPNV-Modellprojekte stellt der Bund für den Zeitraum von 2022 bis 2025 insgesamt rund 150 Mio. Euro zur Verfügung.

1.5. Wie hoch sind die Förderhöchstbeträge einzelner Maßnahmen?

Pro Maßnahmenbereich gelten folgende Förderhöchstbeträge:

- 25 Mio. Euro für Maßnahmen im Bereich Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität
- 10 Mio. Euro für Maßnahmen im Bereich Entwicklung attraktiver Tarife
- 10 Mio. Euro für Maßnahmen im Bereich der Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen
- 5 Mio. Euro für weitere Maßnahmen

Der mögliche Förderhöchstbetrag pro Antragstellendem beträgt 30 Mio. Euro. Verbundprojekte werden in ihrer Gesamtheit ebenfalls mit höchstens 30 Mio. Euro gefördert.

1.6. Zwischen welchen unterschiedlichen Förderlinien bzw. Förderschwerpunkten wird im Förderaufruf unterschieden?

Der 2. Förderaufruf unterscheidet zwischen der Förderung von Modellprojekten in ländlichen Regionen (Förderlinie I) und in Stadtregionen (Förderlinie II). Die Aufteilung der verfügbaren Fördermittel wird sich an der Qualität und Anzahl der eingereichten Förderskizzen orientieren.

Die Zuordnung zu einer der beiden Förderlinien erfolgt anhand der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der Bundesanstalt für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entwickelten regionalstatistischen [Raumtypologie 2 \(RegioStaR 2\)](#). Hierbei ist für die Zuordnung ausschlaggebend, in welcher Region die Dienstleistungen, die durch die Maßnahmen eines Modellprojekts umgesetzt werden, angeboten werden.

Die Förderlinie I – Ländliche Regionen richtet sich an Modellprojekte, deren zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen hauptsächlich in ländlichen Regionen umgesetzt werden sollen. Maßgeblich ist der Ort, an dem die Dienstleistungen angeboten werden, die durch die zur Finanzierung vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden. Sofern Projekte die Dienstleistungen sowohl in städtischen als auch ländlichen Räumen umsetzen, müssen in der Förderlinie I mindestens 70 Prozent der beantragten Fördermittel für Dienstleistungen verwendet werden, die ausschließlich in ländlichen Regionen durchgeführt werden sollen; die prozentuale Verteilung ist für die gesamte Projektskizze zu prognostizieren.

Die Förderlinie II Stadtregionen richtet sich an Modellprojekte, deren zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen großenteils in Stadtregionen umgesetzt werden sollen. Sofern mehr als 30 Prozent der beantragten Fördermittel für Dienstleistungen verwendet werden, die in Stadtregionen durchgeführt werden sollen, erfolgt die Zuordnung zu Förderlinie II – Stadtregionen.

Orientieren Sie sich in Sonderfällen bei der Zuordnung einzelner Maßnahmen zu einer Region bitte an den Ausführungen in der Ausfüllhilfe:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html.

1.7. Der Förderaufruf benennt die Förderhöchstsummen. Welche Mindestfördersummen sind im Förderaufruf zu beachten?

Die beantragte Gesamtfördersumme muss in der Förderlinie I mindestens 8 Mio. Euro pro Modellprojekt betragen. Die beantragte Gesamtfördersumme für Modellprojekte, der Förderlinie II – Stadtregionen, soll grundsätzlich mindestens 15 Mio. Euro betragen. Diese Fördermindestsummen gelten jeweils auch für Verbundprojekte.

Durch das Förderprogramm sollen ausschließlich Modellprojekte gefördert werden, deren Gesamtkonzept und die damit zusammenhängenden Maßnahmen ein relevantes Wirkungspotenzial erkennen lassen. Für beide Förderlinien wird daher eine finanzielle Mindestfördersumme definiert, die eine relevante Stärkung des ÖPNV in den jeweiligen Raumtypen gewährleistet.

1.8. Wie hoch ist die Förderquote?

Die Förderquote des Bundes beträgt bis zu 80 Prozent.

Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand

ist bis zu einer Gesamtförderquote von 95 Prozent möglich. Anderweitige Förderungen, die nicht auf landesrechtlicher Grundlage erfolgen, reduzieren die Bundesförderung.

1.9. Sind alle Anträge förderfähig? Was sind die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Antrag?

Die Modellprojekte müssen in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sein, welches auch die verkehrliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung beinhaltet. Durch die Voraussetzung der Tragfähigkeit soll sichergestellt werden, dass die Fortführung des Projekts nach dem Bewilligungszeitraum auch ohne Bundesförderung möglich ist und dass Projekte nach dem Ende der Förderung nicht eingestellt werden müssen, weil keine ausreichenden Mittel zur weiteren Finanzierung vorliegen.

Anträge auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn können ab Einreichung des Förderantrags (nicht der Förderskizze) gestellt werden. Ein Antrag kann genehmigt werden, wenn die förderrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind und der Antrag formal ordnungsgemäß beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) eingeht. Alle Maßnahmen (auch durch vorzeitigen Maßnahmenbeginn genehmigte Maßnahmen) vor Bestandskraft des Förderbescheides erfolgen auf eigenes Risiko der Fördernehmenden und ohne jede Gewähr auf Förderung.

Ob Mittel für das Jahr 2022 noch in Ansatz gebracht und ausgezahlt werden können, hängt vom Zeitpunkt des Bescheiderlasses ab, welcher aktuell noch nicht abschließend vorhersehbar ist.

Modellprojekte und deren Maßnahmen, die den Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ adressieren, sollen ferner mindestens den Empfehlungen des Vernetzungsleitfadens der Initiative „Digitale Vernetzung im ÖPV“ entsprechen (<https://www.digital-vernetzt-mobil.de/leitfaden/>). Die enthaltenen Empfehlungen definieren dabei Mindestanforderungen und Standards, welche bei der Umsetzung von Maßnahmen innerhalb des Maßnahmenbereichs eingehalten werden sollten. Näheres wird in den Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheids geregelt.

1.10. Können sich Antragsstellende erneut bewerben, die im ersten Förderaufruf (2021) erfolgreich oder erfolglos eine Skizze eingereicht haben?

Alle Projektskizzen und -anträge werden nach den gleichen Bewertungskriterien beurteilt. Grundsätzlich können sich Skizzeneinreichende oder Antragsstellende des ersten Förderaufrufs erneut bewerben.

Skizzen zu bereits geförderten Modellprojekten können jedoch nicht erneut Beachtung finden, da eine Doppelförderung unzulässig ist. Fördernehmende des ersten Förderaufrufs müssen daher ihr Gesamtkonzept signifikant weiterentwickeln oder ein gänzlich neues Gesamtkonzept erstellen und können keine weiteren Mittel für bereits geförderte (Unter-)Maßnahmen beantragen.

1.11. Ist eine doppelte Skizzen-/ bzw. Antragseinreichung mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten durch einen

Antragstellenden möglich?

Formal ist es grundsätzlich möglich, dass Antragstellende mehrere Skizzen bzw. Anträge einreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Tatbestand der Doppelförderung ausgeschlossen ist. Inhaltlich ist daher neben den Anforderungen an das Gesamtkonzept als Bewertungsgrundlage für die Förderung grundsätzlich sicherzustellen, dass sich die Gesamtkonzepte vollumfänglich voneinander unterscheiden.

1.12. Ab wann können Skizzen bzw. Anträge eingereicht werden?

Projektskizzen können ab August 2022 über das eService-Portal des Bundesamts für Logistik und Mobilität (Antragsportal des BALM) eingereicht werden unter:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html

Dafür sind die entsprechenden Vorlagen zu verwenden. Nach Bewertung und Auswahl der zu fördernden Modellprojekte werden die Einreichenden der erfolgreichen Projektskizzen voraussichtlich Ende des 3. Quartals oder Anfang des 4. Quartals 2022 zur Antragstellung aufgefordert werden.

1.13. Wie viele Modellprojekte werden gefördert?

Es gibt keine Maximalanzahl an geförderten Projekten. Die Anzahl der ausgewählten Skizzen wird von Qualität und Umfang sowie von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln der eingereichten Skizzen abhängig sein.

1.14. Wer sind Fördermittelgeber und Projektträger?

Fördermittelgeber ist das BMDV, Referat G 15. Projektträger und Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

2. Antragsberechtigung

2.1. Wer ist antragsberechtigt?

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, Verkehrsverbände sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhabende oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen. Auch Zusammenschlüsse von Gemeinden oder Gemeindeverbänden zu einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft zur gemeinsamen Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV oder Eigenbetriebe/-gesellschaften als ÖPNV-Aufgabenträgerin oder ÖPNV-Aufgabenträger auf Kommunal- oder Landesebene sind im Sinne der Förderrichtlinie antragsberechtigte Gebietskörperschaften. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

Für eine wirtschaftliche und sinnvolle Projektstruktur der geförderten Modellvollhaben sind auch Zusammenschlüsse von Gemeinden oder Gemeindeverbänden zu einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft zur gemeinsamen Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV oder Eigenbetriebe/-gesellschaften als ÖPNV-Aufgabenträgerin oder Aufgabenträger auf Kommunal- oder Landesebene im Rahmen einer weiten Auslegung als Gebietskörperschaft im Sinne der Förderrichtlinie selbst antragsberechtigt.

Die Durchführung von Verbundprojekten ist möglich und ausdrücklich gewünscht. Ein Verbundprojekt liegt vor, wenn sich mehrere Verbundpartner, die jeweils selbst Anträge stellen und allesamt antragsberechtigt sein müssen, zur gemeinsamen Zusammenarbeit und Realisierung eines Modellprojektes zusammenschließen. Jeder der Verbundpartner erbringt hierbei einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele des gemeinschaftlichen Vorhabens. Im Rahmen des Skizzenverfahrens soll eine konsolidierte Skizze für das gesamte Verbundprojekt durch eine führende Konsortialpartnerin bzw. einen führenden Konsortialpartner eingereicht werden (in der Skizze „Verbundpartnerin oder Verbundpartner 1“).

Im Rahmen der Antragsprüfung nimmt der Projektträger eine Bonitätsprüfung aller Antragstellenden vor, um die finanzielle Leistungsfähigkeit zu überprüfen.

2.2. Kann eine Antragstellende oder ein Antragstellender auch eine Projektgemeinschaft aus einem Verkehrsverbund und bspw. einem beratenden Ingenieurbüro sein?

Zum Kreis der Antragsberechtigten nach der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ gehören Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaberin oder Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen. Die Durchführung von Verbundprojekten ist möglich. Bei einem Verbundprojekt muss jede Partnerin und jeder Partner des Verbundprojekts im Sinne der Richtlinie antragsberechtigt sein. Der Förderhöchstbetrag von insgesamt 30 Millionen Euro gilt auch für Verbundprojekte.

Nicht Verbundpartnerinnen und -partner sind Dritte, die durch Leistungsaustausch im Auftragsverhältnis zuarbeiten. Dritte, die selbst nicht antragsberechtigt sind, z. B. ein Ingenieurbüro, können im geförderten Projekt als beauftragte Unternehmen (Auftragnehmer) fungieren. Hier sind die im Zuwendungsbescheid festgelegten vergaberechtlichen Anforderungen zu beachten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Projektdurchführung überwiegend durch die Skizzeneinreichenden bzw. Antragstellenden selbst erfolgen soll und nicht durch umfangreiche Vergaben an Auftragnehmer ausgelagert werden kann. Auch eine Weiterleitung von Fördergeldern an Dritte ist nicht zulässig.

2.3. Wie werden Verbundprojekte beantragt?

Die Skizzeneinreichung und -unterzeichnung erfolgt durch die führende Konsortialpartnerin bzw. den führenden Konsortialpartner des Verbundprojekts. Die Förderanträge im nachgelagerten Antragsverfahren werden von jeder Verbundpartnerin bzw. jedem Verbundpartner gesondert eingereicht.

3. Verfahrensablauf

3.1. Wie läuft das Antragsverfahren ab? Wie kann ein Antrag auf Förderung eingereicht werden?

Das Antragsverfahren ist zweistufig aufgebaut: Die Auswahl der zur Förderung vorgesehenen Projekte erfolgt anhand eines vorgelagerten Skizzenverfahrens (Stufe 1). Darauf folgt Stufe 2 mit dem eigentlichen

Antragsverfahren (vgl. Abbildung 1).

Projektskizzenverfahren (Stufe 1): Nach Skizzeneinreichung, Bewertung und Auswahl der zu fördernden Modellprojekte werden die Einreichenden der erfolgreichen Projektskizzen voraussichtlich Ende des 3. Quartals oder Anfang des 4. Quartals 2022 zur Antragstellung aufgefordert.

Antragsverfahren (Stufe 2): Der Projektstart zur Umsetzung der ausgewählten Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV ist voraussichtlich nach Antragsbewilligung gegen Ende 2022 vorgesehen.

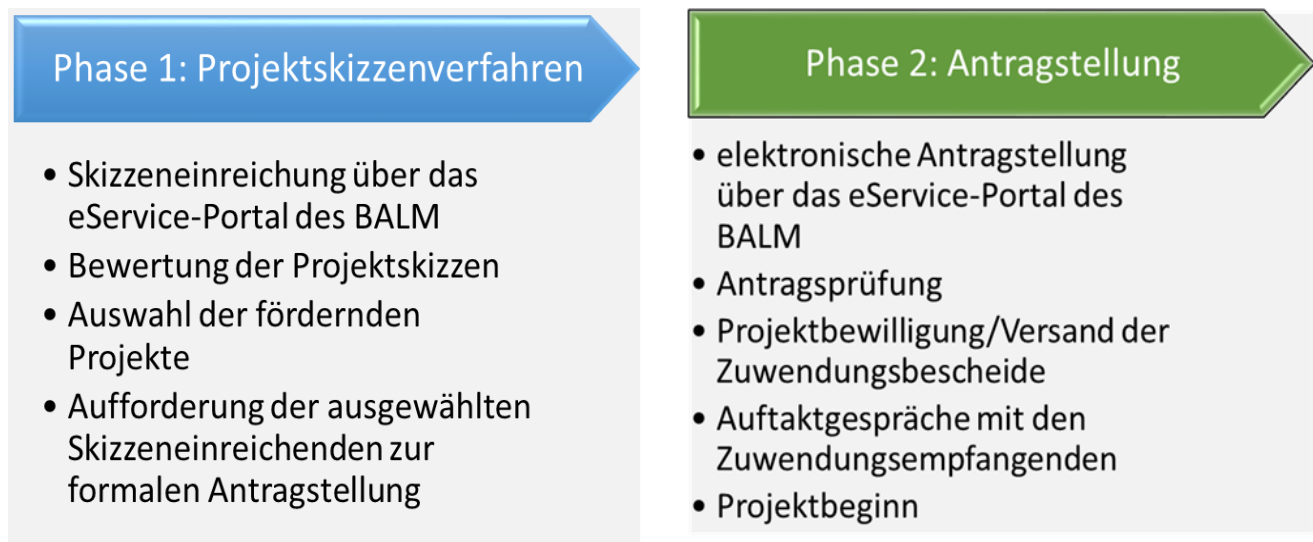


Abbildung 1: Zweistufiges Antragsverfahren

4. Inhalt des Skizzenformulars

4.1. Welche Angaben muss die Skizze für das Skizzenverfahren enthalten?

Für das Skizzenverfahren sind die zu verwendenden Vorlagen im elektronischen Antragsportal des BALM unter https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html bereitgestellt. Darin sind u. a. folgende wesentlichen Angaben zu machen:

1. Angaben zu Vorhabenbeteiligten
 - Skizzeneinreichende
 - Ansprechperson
 - Bevollmächtigte Person
 - Verbundpartnerinnen und Verbundpartner
2. Vorhabenbezogene Daten
 - Projektbeschreibung, einschließlich Aspekte zur Modellhaftigkeit
 - Räumliche Zuordnung/Zuordnung zu einer der beiden Förderlinien des Förderaufrufs (I – Ländliche Regionen oder II – Stadtregion)

- Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität
- Beschreibung der Teilprojekte und Maßnahmen inkl. voraussichtliche Wirkung (in Anlage 3.4.1 sind Sie aufgefordert, die Wirkung anhand einer Illustration darzustellen. Es ist Ihnen freigestellt, ob Sie die grafische Darstellung gesamthaft vornehmen oder je Teilprojekt.)

3. Projektmanagement

- Planlaufzeit
- Zeitplan

4. Finanzierungsplan/Vorkalkulation

- Finanzierungsplan (Förderung auf Ausgabenbasis) / Vorkalkulation (Förderung auf Kostenbasis) des Vorhabens
- Beantragte Förderquote
- Geschätzte Ausgaben und Mittel

Sämtliche Vorhaben im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sollen in einer einzelnen Maßnahme je Teilprojekt gebündelt und dem Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ zugeordnet werden. Diese kann, sofern zutreffend, in einzelne Untermaßnahmen unterteilt werden. (Beispiel: Teilprojekt 1 „Angebotsausweitung“, Maßnahme 1.4: „Marketing“, Untermaßnahme 1.4.1: „Digitales Marketing für Maßnahme 1.1 Linienausbau“)

Die Ausgaben und beantragten Fördermittel für Projektmanagementtätigkeiten (Gesamtprojektleitung, Teilprojektleitung, etc.) sollen anteilig auf die jeweils betroffene/n Maßnahme/n verteilt werden. Diese werden dem jeweilig passenden Maßnahmenbereich zugeordnet. Eine oder mehrere gesonderte Maßnahme/n für Projektmanagementtätigkeiten sind nicht vorgesehen.

Es ist nicht erforderlich, dass Einsparungen zum Klimaschutz wie bspw. CO₂-Einsparungen separat ausgewiesen werden. Die Angabe von quantitativen Kennzahlen kann aber im Hinblick auf den Bewertungsprozess vorteilhaft sein, wenn dadurch Zielerreichung und Wirkung des Gesamtkonzepts konkretisiert werden.

4.2. Wie detailliert müssen eingereichte Skizzen sein?

Die in das Verfahren einzubringenden Skizzen sind keinesfalls gleichzusetzen mit einer technischen Vorplanung im Sinne der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen. In den Skizzen muss jedoch schlüssig dargelegt werden, wie mit den zur Förderung eingereichten Maßnahmen die Attraktivität des ÖPNV dauerhaft erhöht wird. Es muss ebenso dargestellt werden, inwiefern sich die Modellprojekte in ein konsistentes Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität eingliedern. Das Format der Skizzenformulare (Ausfüllfelder) ist maßgeblich für den Umfang der Inhalte. Neben den im Skizzenformular angegebenen Formularen sind keine weiteren Anlagen einzureichen. Eine Ausfüllhilfe zur Skizzeneinreichung wird im elektronischen Antragsportal des BALM bereitgestellt unter:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html.

4.3. Welche Anforderungen gelten für das Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität?

Das Gesamtkonzept soll unter Berücksichtigung des regionalen Kontexts, der Bedürfnisse von Zufußgehenden,

Radfahrenden, Autofahrenden und ÖPNV-Nutzenden sowie von Aspekten der Infrastrukturplanung und der Stadtentwicklung verdeutlichen, wie der ÖPNV insgesamt und insbesondere die vorgestellten Maßnahmen zu einer nachhaltigeren Mobilität vor Ort beitragen und auf die Zielkaskade des Förderaufrufs einzahlen. Im Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität ist somit ein ganzheitlicher Überblick über die Mobilität vor Ort inklusive aller Verkehrsträger bzw. den gesamten Mobilitätssektor vor Ort darzustellen.

Es beinhaltet auch die verkehrliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung.

Das Gesamtkonzept umfasst unterschiedliche, inhaltlich voneinander abgegrenzte Teilprojekte, die wiederum Maßnahmen und operative Untermaßnahmen enthalten. Abhängig vom Zuschnitt der Teilprojekte können theoretisch alle oder auch nur einige Maßnahmen der Teilprojekte zur Förderung für das Förderprogramm vorgestellt werden. Es ist möglich, dass einzelne Teilprojekte und Maßnahmen des Gesamtkonzepts nicht zur Förderung vorgeschlagen werden. Dies gilt beispielsweise auch, wenn einzelne Teilprojekte oder Maßnahmen bereits anderweitig gefördert werden.

Die Projektskizze sollte so ausgestaltet werden, dass das wirkungsvollste Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität zur Förderung vorgeschlagen wird. Dabei muss bei der Angabe der Fördermittelbedarfe das Prinzip der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung beachtet werden.

Für die Gesamtheit der in einer Skizze zur Förderung vorgestellten Maßnahmen bzw. Teilprojekte wird zur administrativen Abgrenzung der Begriff Modellprojekt verwendet.

Die Textbestandteile zum Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität im Skizzenformular können, müssen aber nicht, aus einem vor Ort unabhängig von diesem Förderprogramm bestehenden Gesamtkonzept oder Alternativdokument (bspw. Gutachten) stammen. Das Gesamtkonzept sollte darüber hinaus zumindest unter Mitwirkung der am Modellprojekt beteiligten Akteursgruppen entwickelt worden sein.

Der Nahverkehrsplan ist für die Aufgabenträger verbindlich. Das Gesamtkonzept kann Elemente dessen aufgreifen und zusätzliche Elemente enthalten, die bisher nicht durch den Nahverkehrsplan abgedeckt sind.

Der Innovationscharakter der Modellprojekte kann sich sowohl an innovativen Konzepten als auch an der neuartigen Adaption oder Verknüpfung bereits vorhandener Lösungsansätze festmachen. Relevant ist das Transferpotenzial auf ähnlich gelagerte Fälle.

4.4. Darf das Gesamtkonzept als Ganzes noch nicht begonnen worden sein?

Das Gesamtkonzept kann ebenfalls bereits laufende Teilprojekte und/oder (Unter-)Maßnahmen enthalten, die nicht zur Förderung im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ vorgeschlagen werden. Zur Förderung vorgeschlagene (Unter-)Maßnahmen dürfen jedoch nach den haushaltsrechtlichen Grundsätzen noch nicht begonnen worden sein. Ist ein vorzeitiger Beginn (vor Bestandskraft des Förderbescheids) zur erfolgreichen Umsetzung des Projekts dringend notwendig, kann beim BALM ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn gestellt werden (vgl. Ziffer 1.9). Die Genehmigung bleibt der Einzelfallentscheidung vorbehalten.

Als Beginn eines Vorhabens wird in der Regel der Abschluss von Verträgen gewertet, die Ausschreibung von Aufträgen allein stellt hingegen noch keinen Vorhabenbeginn dar und kann daher ohne Genehmigung schon vor Bestandskraft des Förderbescheids erfolgen.

4.5. Wodurch soll sich die Modellhaftigkeit der Projekte auszeichnen?

Die Modellhaftigkeit zeichnet sich schon dadurch aus, dass die Förderung zeitlich begrenzt ist und keine dauerhafte Finanzierung der Vorhaben darstellt. Darüber hinaus sind insbesondere solche Projekte wünschenswert, die pilothaft Maßnahmen umsetzen und erproben, welche im Anschluss auf ähnlich gelagerte Fälle übertragen werden können.

5. Förderrechtliche Aspekte

5.1. Ist im Rahmen des Gesamtkonzepts eine Kombination mehrerer Fördertöpfe möglich?

Es ist grundsätzlich möglich, Teilprojekte und Maßnahmen bzw. Untermaßnahmen in das Gesamtkonzept zu integrieren, welche nicht zur Förderung in diesem Förderprogramm vorgestellt werden (können). Diese sind jedoch Teil des Gesamtkonzepts einer nachhaltigen Mobilität vor Ort und daher relevant für die Beschreibung des regionalen Kontextes sowie der Wirkungszusammenhänge. Folglich ist es möglich, zur finanziellen Realisierung eines Gesamtkonzepts weitere Fördermöglichkeiten in Anspruch zu nehmen.

Wichtig ist hier lediglich, dass diese klar abgegrenzt werden. Sofern Abhängigkeiten (bspw. im Hinblick auf die finanzielle Tragfähigkeit, die Zeitplanung, etc.) zwischen den im Modellprojekt geförderten Maßnahmen und den anderweitig bspw. im Rahmen anderer Förderprogramme vorgeschlagenen Maßnahmen bestehen, ist dies in der Projektskizze zu vermerken. Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bis zu einer Gesamtförderquote von 95 Prozent möglich. Darüber hinaus ist eine gleichzeitige Förderung des Fördergegenstandes durch verschiedene Förderprogramme des Bundes nicht möglich.

Jegliche Förderung für ein Vorhaben, die zusätzlich zur Bundesförderung erfolgen soll, ist umgehend anzuzeigen und auf Anfrage zu belegen. Findet eine Förderung durch Mittel Dritter, die nicht auf landesrechtlicher Grundlage erfolgt oder auf landesrechtlicher Grundlage oberhalb der Kumulierungsgrenze von 95% statt, so führt dies zu einer entsprechenden Reduzierung der Bundesförderung in Höhe der Förderung durch die Mittel Dritter bzw. des über der Kumulierungsgrenze liegenden Förderbetrags. Eine Doppelförderung ist nicht möglich. Wenn bei Skizzeneinreichung eine anderweitige Förderung noch nicht feststeht, muss dennoch darauf hingewiesen werden.

5.2. Welche Ausgaben/Kosten sind förderfähig?

Förderfähig sind alle Ausgaben beziehungsweise Kosten, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind. Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass es um Ausgaben bzw. Kosten geht, die notwendig durch das Projekt zusätzlich entstanden sind und nicht ohnehin schon anfallen. Wirtschaftliches und sparsames Handeln der Fördernehmenden ist dabei Voraussetzung.

a) Personalausgaben/-kosten

Zusätzliche Personalausgaben/-kosten der Fördernehmenden für die ÖPNV-Modellprojekte können bei entsprechendem Nachweis als förderfähig anerkannt werden. Zusätzlich bedeutet:

1. Das Personal ist neu für die Laufzeit des Vorhabens eingestellt oder

2. bereits vorhandenes befristetes Personal wurde mit neuem Befristungsgrund für das Vorhaben weiterbeschäftigt oder
3. bereits vorhandenes Personal hat seinen Arbeitsumfang/Arbeitszeit für das Vorhaben befristet aufgestockt (Beispiel: Wechsel von Teilzeit auf Vollzeit). In diesem Fall ist nur die zusätzliche Arbeitszeit förderfähig.

Ausgaben und Kosten für Personal, welches zuvor bereits für den/die Antragstellende tätig war, ist nicht aufgrund des Projekts und „zusätzlich“ entstanden. Diese Kosten/Ausgaben kamen bei der/dem Antragstellenden auch unabhängig von der Ausführung des Projekts auf.

Entstehen im Übrigen durch den Einsatz von Personal projektbezogene, notwendige und zusätzliche Ausgaben oder Kosten können in begründeten Einzelfällen von der oben dargestellten Aufzählung (Ziff. 1 bis 3) abweichende Regelungen getroffen werden. Dies bedarf der Genehmigung durch die Bewilligungsbehörde.

4. Investive Maßnahmen (Anschaffungen und Baumaßnahmen)

Entsprechend der haushaltsrechtlichen Angaben und der Angaben in der Förderrichtlinie muss in dem Förderprogramm der nicht-investive Teil überwiegen. Eine Mitförderung von investiven Maßnahmen, wie z. B. der Bau einer neuen Bushaltestelle oder die Anschaffung von Gegenständen ist möglich, wenn diese mit anderen förderfähigen nicht-investiven Maßnahmen verbunden werden und zur Umsetzung des Gesamtkonzepts erforderlich sind. Eine Förderung z. B. der Fahrzeugbeschaffung als Einzelmaßnahme allein oder Maßnahmenschwerpunkt aus der Richtlinie ÖPNV-Modellprojekte ist nicht möglich.

Verminderte Fahrgeldeinnahmen im Rahmen der Umsetzung eines neuen Tickets sind förderfähig, soweit dies eine pilothafte Erprobung darstellt. Alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Einnahmen und der Eigenanteil des Verwendungsempfängers sind als Deckungsmittel für alle mit dem Verwendungszweck zusammenhängenden Ausgaben einzusetzen. Einnahmen sind dementsprechend nachvollziehbar zu schätzen und im Finanzierungsplan auszuweisen.

Alle Ausgaben bzw. Kosten müssen in der Höhe angemessen sein und sind von den Antragstellenden hinreichend zu begründen. Die endgültige Beurteilung der Förderfähigkeit der Ausgaben bzw. Kosten bleibt der Einzelfallprüfung vorbehalten.

Ausgaben bzw. Kosten für die Skizzeneinreichung oder spätere Antragstellung sind nicht förderfähig.

5. Besondere Ausgaben/Kosten

Die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen ist möglich, wenn dies zur Umsetzung des Gesamtkonzepts erforderlich ist und die Beschaffung erkennbar auf die übergeordnete Zielsetzung des Förderprogramms einzahlt. Im Hinblick auf die politische Zielsetzung des Förderprogramms ist die Beschaffung von klimafreundlichen Antrieben anzustreben. Bei autonomen Fahrzeugen ist die Typenzulassung zu berücksichtigen. Die ausschließliche Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen ist nicht möglich.

Die Förderung von Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielweise die Einführung eines Bike-Sharing-Dienstes, ist grundsätzlich möglich, sofern die diesbezüglich vorgeschlagenen Maßnahmen in das Gesamtkonzept integriert sind und auf die Ziele des Förderprogramms einzahlen.

Die Förderung von Beratungsleistungen (bspw. Gutachtenerstellung) ist einzelfallabhängig und nur möglich, wenn die Leistung im Rahmen des Gesamtkonzepts von elementarer Bedeutung ist.

Ausgaben/Kosten für Projektmanagementmaßnahmen sind grundsätzlich förderfähig und anteilig auf die Maßnahmenbereiche zu verteilen.

Leasing-Kosten gelten als Beschaffung (investive Maßnahme) und können förderfähig sein. Es wird darauf

hingewiesen, dass Maßnahmen auch nach Abschluss des Projekts weitergeführt werden sollen, sodass das reine Leasing (auf den Bewilligungszeitraum begrenzt) dem entgegenstehen könnte.

Die abschließende Entscheidung der Förderfähigkeit einer Maßnahme unterliegt der Einzelfallkontrolle und ist der Bewilligungsbehörde vorbehalten. Es gelten die Regelungen im Förderbescheid.

5.3. Sind Voruntersuchungen, Studien und Konzepte förderfähig?

Die Förderung von Voruntersuchungen, Studien oder Konzepten (bspw. zur Einführung autonomer Betriebsformen) ist nur dann förderfähig, wenn diese umsetzungsorientiert konzentriert sind und plausibel dargestellt wird, dass die konzeptionellen Tätigkeiten innerhalb der Förderlaufzeit des Modellprojekts zu einer Umsetzung einer konkreten (Unter-)Maßnahme führen.

5.4. Wann wird die Förderung auf Ausgaben- und wann auf Kostenbasis gewährt?

Grundsätzlich erfolgen Förderungen auf **Ausgabenbasis**. Als Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an gewerbliche Unternehmen (u. a. Unternehmen im Sinne des Einkommensteuergesetzes mit Gewinnerzielungsabsicht, Vorhandensein eines Rechnungswesens, welches Kosten und Leistungen nach LSP bestimmen kann) können stattdessen 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.

Grundlegender Unterschied zwischen den beiden Varianten ist, dass bei der Förderung auf Ausgabenbasis für die Frage der förderfähigen Ausgaben die tatsächlichen Zahlungsvorgänge maßgeblich sind (z. B. Rechnung für eine Anschaffung), bei der Förderung auf Kostenbasis jedoch die Werteverzehrung, die nach den Regeln der LSP-Verordnung zu bestimmen sind, angesetzt werden (so z. B. Abschreibungen unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Nutzungsdauer, welche sich an den AfA-Tabellen der Finanzverwaltung orientiert oder Berücksichtigung bestimmter kalkulatorischer Kosten und Gemeinkosten).

Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse aus solchen können keine Förderung auf Kostenbasis erhalten. Hier wird die Förderung auf Ausgabenbasis zugrunde gelegt, auch wenn der dortige Haushalt Doppik statt Kameralistik anwendet.

5.5. Können SPNV-Leistungen im Modellprojekt berücksichtigt werden?

Abhängig vom Skizzeneinreichenden/Antragstellenden können ebenfalls SPNV-Leistungen gefördert werden. Voraussetzung ist die Einhaltung der Antragsberechtigung (siehe Frage 13 der FAQ).

Da sich die Förderziele ausdrücklich auf den ÖPNV beziehen, ist die Förderfähigkeit einer Maßnahme genau zu prüfen. Gemäß §2 des Regionalisierungsgesetzes ist „öffentlicher Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

Somit ist darzustellen, inwiefern die angegebene Reiseweite und Reisezeit für die Mehrheit der Beförderungsfälle der Verbindung nicht überschritten wird. Zudem gilt zu beachten, dass die Maßnahme in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sein muss, das den Beitrag zu einer nachhaltigeren

Mobilität vor Ort verdeutlicht.

5.6. Sind Erweiterungen einer bestehenden Maßnahme förderfähig, bspw. einer App-basierten Mobilitätsplattform?

Existieren bereits vergleichbare (geförderte) Projekte bzw. Vorgängerprojekte, bspw. einer App-basierten Mobilitätsplattform, so sind die inhaltliche Weiterentwicklung der Maßnahmen und die maßgebliche Verbesserung mit dem geplanten Projekt bei der Skizzeneinreichung im Gesamtkonzept nachvollziehbar darzustellen. Das weiterzuentwickelnde Vorhaben muss thematisch, zeitlich und finanziell abgrenzbar sein.

5.7. Ist ein Nahverkehrsplan förderfähig und wenn ja, in welchem Umfang?

Die Erstellung eines Nahverkehrsplans ist grundsätzlich nicht förderfähig. Ein Nahverkehrsplan ist ein regelmäßig auf Grundlage der Landesnahverkehrsgesetze zu aktualisierendes Planungsinstrument, das ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen in einem vorgeschriebenen Zeitraum für den ÖPNV festlegt.

Im Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ werden jedoch Vorhaben mit Modellcharakter gefördert, die in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität integriert sind. Hierbei können ebenfalls einzelne Maßnahmen in das Gesamtkonzept integriert werden, die auch im Nahverkehrsplan enthalten sind, sofern diese alle in der Förderrichtlinie genannten Förderziele unterstützen. Die für die Bewertung relevanten Aspekte sowie die Vorgaben für die Maßnahmeneinreichung entnehmen Sie bitte dem Skizzenformular sowie der Ausfüllhilfe.

5.8. Können grenzüberschreitende Angebote im Modellprojekt berücksichtigt werden? Dürfen die entsprechenden Leistungen im grenzüberschreitenden Verkehr voll kalkuliert werden oder nur der auf Deutschland entfallende Leistungsanteil?

Auch Modellprojekte mit einem grenzüberschreitenden Angebot können grundsätzlich am Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ teilnehmen. Dabei ist zu beachten, dass das Zuwendungsrecht gemäß der Bundeshaushaltsordnung nationales Recht ist. Der geförderte Vorhabensteil ist daher in Deutschland durchzuführen und umzusetzen. Nur die notwendigen Ausgaben bzw. Kosten für den in der Bundesrepublik Deutschland anfallenden Leistungsanteil können gefördert werden.

Als Zuwendungsempfänger kommen daher zuvorderst nationale (deutsche) Unternehmen in Betracht. Ausländische Unternehmen mit einem Sitz in Deutschland sind ebenfalls antragsberechtigt, mit der genannten Voraussetzung, dass das Vorhaben in Deutschland durchgeführt und umgesetzt wird (siehe auch Ziffer 4 Absatz 1, Satz 3 der Förderrichtlinie).

5.9. Werden für die Projektskizze bereits Absichtserklärungen der Verbundpartnerinnen oder Verbundpartner oder Beschlüsse von

Gremien benötigt?

Die Skizzeneinreichung erfolgt mit den im elektronische Antragsportal hinterlegten Vorlagen. Die Skizze ist dahingehend in Umfang und Inhalt festgelegt. Weitere Unterlagen, wie z. B. ein Letter of Intent (LOI), brauchen der Skizze nicht beigelegt zu werden. Verbundpartnerinnen und Verbundpartner müssen in der Skizze (grundsätzlich abschließend) angegeben werden und spätestens bei der Antragsstellung final feststehen und eigene Anträge einreichen.

5.10. Handelt es sich bei den Skizzen um rechtsverbindliche Angebote oder unverbindliche Interessensbekundungen? Reichen grobe Kostenschätzungen für die Teilmaßnahmen für die Skizze aus?

Das Skizzenverfahren ist eine Interessensbekundung. Die eingehenden Skizzen stehen im Wettbewerb zueinander. Im vorläufigen Finanzierungsplan ist zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung eine möglichst genaue Kostenkalkulation bzw. -schätzung vorzunehmen, z. B. anhand von Vergleichs-/Erfahrungswerten. Besonderes Augenmerk sollte u. a. auf die Nachvollziehbarkeit der veranschlagten Ausgaben bzw. Kosten gelegt werden.

5.11. Bis zu welchem Zeitpunkt müssten die Finanzierungserklärungen spätestens vorliegen? Dürfen nach Aufforderung zur Antragstellung erforderliche Modifikationen erfolgen, z. B. wenn nach späterer Freigabe durch politische Gremien bspw. Kreistage Änderungen erforderlich werden?

Finanzierungserklärungen müssen in der zweiten Stufe des Verfahrens, der Antragstellung, beigelegt werden.

Die Angaben im Skizzenverfahren sind wichtige Richtwerte für die Vorauswahl der Projekte. Im Antrag sind Abweichungen vom vorläufigen Finanzierungsplan der Skizzenphase möglich, sofern ein wirtschaftlicher und sparsamer Einsatz der Fördermittel gewährleistet ist. Inhaltlich sind ebenfalls Abweichungen möglich, insofern eine nachvollziehbare Argumentationskette mögliche Veränderungen erklärt. Inwiefern sich etwaige Abweichungen auf die Förderwürdigkeit des ausgewählten Modellprojektes auswirken, bleibt der Einzelfallprüfung vorbehalten.

Mittelverschiebungen zwischen den Haushaltsjahren sind in diesem Verfahren nicht vorgesehen.

5.12. Verhindert eine Teilnahme an dem Förderprogramm eine zukünftige Teilnahme an anderen Städtebauförderprogrammen, bspw. Stadtumbau, Soziale Stadt o. ä.?

Im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ ist eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand bis zu einer Gesamtförderquote von 95 Prozent möglich. Andere Förderprogramme können weitere Kumulierungsbeschränkungen vorsehen. Mögliche Ausschlusskriterien anderer Förderprogramme aufgrund einer bereits gewährten Zuwendung im Rahmen des vorliegenden Programms sind den jeweiligen Förderbedingungen der anderen Förderprogramme zu entnehmen

5.13. Müssen die Modellprojekte bis Ende 2025 abgeschlossen sein?

Mit Ende des Bewilligungszeitraums (Ende 2025) stehen keine Mittel mehr zur Verfügung. Das bedeutet, dass danach auch keine Mittel mehr angefordert werden können. Im Hinblick auf die Auswertung der Ergebnisse der geförderten Maßnahmen sollten die Projekte in der Förderlaufzeit abgeschlossen werden, so dass die zentral organisierte Evaluation der Maßnahmen gewährleistet werden kann.

5.14. Ist die Streichung von Maßnahmen nach Bewilligung möglich?

Die Förderung beruht auf dem eingereichten Förderantrag inkl. (Unter-)Maßnahmenbeschreibung und Finanzierung. Jede Änderung muss angezeigt werden und kann Auswirkungen auf die Förderfähigkeit des Gesamtprojekts haben. Eine Streichung von Maßnahmen ist daher zwar grundsätzlich möglich, es muss jedoch gewährleistet sein, dass sich durch die Streichung keine maßgeblichen Veränderungen am Gesamtkonzept und der damit ursprünglich angestrebten Wirkung ergeben. Die Prüfung, ob die verbleibenden (Unter-)Maßnahmen nach Streichung einzelner (Unter-)Maßnahmen noch förderwürdig sind, bleibt der Einzelfallprüfung vorbehalten.

5.15. Welche Flexibilität gibt es bei bewilligten Fördersummen für Tarifmaßnahmen hinsichtlich neuer Tarifprodukte (bspw. 9-Euro-Ticket?)

Die Förderung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der im Förderbescheid angegebenen Regelungen. Etwaig notwendige Anpassungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können im Einzelfall Berücksichtigung finden. Die Erhöhung der Fördersumme ist jedoch in der Regel ausgeschlossen.

5.16. Welche Vergabeschritte können bereits vor Maßnahmenbeginn unternommen werden?

Ausschreibungen oder Planungen – ohne Abschluss von Verträgen – sind bereits vor Bestandskraft des Förderbescheids möglich und stellen keinen vorzeitigen Maßnahmenbeginn dar.

Alle Maßnahmen (auch durch vorzeitigen Maßnahmenbeginn genehmigte Maßnahmen) vor Bestandskraft des Förderbescheides erfolgen auf eigenes Risiko der Fördernehmenden und ohne jede Gewähr auf Förderung.

5.17. Welche Zweckbindungsfrist gilt bei der Förderung von Anschaffungen?

Die Zweckbindungsfristen für Anschaffungen werden im Zuwendungsbescheid festgelegt und geben vor, wie lange geförderte Anschaffungen in Besitz und Nutzung bleiben müssen.

5.18. Welche Beihilferegelung gilt?

Informationen zur Beihilferegelung sind der Förderrichtlinie (Ziff. 1.2) zu entnehmen. Dort heißt es: „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.“

6. Zeitplanung innerhalb der Skizzenformulare

6.1. Wie detailliert sollte der Zeitplan zur Projektskizze sein?

Der Zeitplan soll alle notwendigen Meilensteine (Zwischenergebnisse) je Untermaßnahme enthalten. Je nach Art und Umfang der durchzuführenden Tätigkeiten kann die notwendige Granularität hierbei stark abweichen. Ziel des Zeitplans ist es, die vorgeschlagene Planung vollumfänglich plausibel, schlüssig und nachvollziehbar darzustellen. Zudem dient der Zeitplan als Basis für die spätere Steuerung und Überwachung der zeitgemäßen Umsetzung von Maßnahmen.

7. Evaluation

7.1. Inwiefern müssen bereits im Projektskizzenverfahren Evaluationsmaßnahmen bei der Skizzeneinreichung berücksichtigt werden?

Die Evaluation der geförderten Modellprojekte wird zentral organisiert. Daher müssen im Projektskizzenverfahren zunächst keine Mittel für die Evaluation beantragt werden. Die Abstimmung der für die Evaluation von den Fördernehmenden durchzuführenden Schritte und Maßnahmen erfolgt während des Antragsverfahrens.

8. Technische Fragen

8.1. Wie soll die Projektskizze eingereicht werden?

Im elektronischen Antragsportal des BALM haben Sie die Möglichkeit unter der Rubrik „Antragsmuster/ Förderprogramm ÖPNV-Modellprojekte“ das Musterskizzenformular zum Förderprogramm einzusehen. Das elektronische Antragsportal des BALM finden Sie unter:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html

Zum Abruf einer beschreibbaren Vorlage ist eine Registrierung im Antragsportal als neue Benutzerin oder neuer Benutzer erforderlich. Die beschreibbare Vorlage steht Ihnen dann unter der Rubrik „Formulare und Anleitungen/ÖPNV-Modellprojekte“ zur Verfügung.

8.2. Wie wird die elektronisch einzureichende Skizze signiert?

Die Unterschrift zur Skizzeneinreichung erfolgt auf dem sogenannten Kontrollformular. Das Kontrollformular zum Förderprogramm steht Ihnen zur Verfügung unter:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html

Es ist auszudrucken, zu unterschreiben und mit Behörden- bzw. Firmenstempel versehen, eingescannt mit der Skizze und gegebenenfalls weiteren Anlagen über das Portal hochzuladen. Ohne händisch unterschriebenes Kontrollformular ist die Skizze nicht rechtskräftig eingereicht.

9. Ansprechpartnerin und weiterführende Informationen

9.1. An wen kann ich mich bei weiteren Fragen wenden?

Bitte schicken Sie Ihre Fragen per Mail an die vom BALM eingerichtete zentrale Anlaufstelle für alle Fragen zum Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“: OPNV-Modellprojekte@balm.bund.de.

9.2. Wo finde ich weiterführende Informationen und Unterlagen?

Informationen zum Verfahren:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/InformationenZumVerfahren/informationenzumverfahren_node.html

Förderrichtlinie vom 12.1.2021, Förderaufruf vom 21.7.2022:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html

Zugang zum eService-Portal:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/OEPNV/ZugangEPortal/zugangeportal_node.html

Änderungshistorie

9.3. Änderungen vom 16.08.2022 und 24.08.2022

- Nummerierung je Kapitel eingeführt. (Ersetzt durchgängige Fragenummerierung.)
- Frage 1.6 „Förderlinien“: Antwort erweitert
- Frage 1.7 „Förderhöchstsummen“: Antwort erweitert
- Frage 1.9 „Förderwürdigkeit Anträge“ Antwort erweitert
- Frage 1.10 „Projektanträge 1. Förderaufruf“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 1.11 „Doppelte Einreichung“ Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 1.13 „Anzahl geförderter Modellprojekte“: Antwort erweitert
- Frage 2.1 „Antragsberechtigung“: Antwort erweitert
- Frage 2.3 „Beantragung Verbundprojekte“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 4.1 „Angaben in Skizze“: Antwort erweitert

- Frage 4.2 „Detaillierung Skizzen“: Antwort erweitert
- Frage 4.3 „Anforderungen Gesamtkonzept“: Antwort erweitert
- Frage 4.4 „Gesamtkonzept Status“: Antwort erweitert
- Frage 5.2 „Förderfähige Ausgaben/Kosten“: Antwort erweitert
- Frage 5.3 „Studien, Konzepte, Voruntersuchungen“ Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.9 „Absichtserklärung und Konsortialpartner: Antwort erweitert
- Frage 5.10 „Rechtsverbindlichkeit Skizzen“ Antwort erweitert
- Frage 5.11 „Finanzierungserklärungen“ Antwort erweitert
- Frage 5.13 „Abschluss der Modellprojekte“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.14 „Streichung von Maßnahmen“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.15 „Neue Tarifprodukte“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.16 „Vorbereitung Vergabe“: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.17 „Zweckbindungsfrist: Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 5.18 „Beihilferegulung“ Frage und Antwort hinzugefügt
- Frage 9.2 „Weiterführende Informationen“: Frage und Antwort hinzugefügt

9.4. Änderungen vom 13.12.2022

- Frage 5.2 „Förderfähige Ausgaben/Kosten“: Antwort erweitert