

**Bundesministerium  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Förderrichtlinie  
„Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“**

**Vom 18. Januar 2018**

**PRÄAMBEL**

Im „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 sowie im Gespräch der Bundesregierung mit den Ländern und Kommunen zur Luftreinhaltung am 4. September 2017 wurde vereinbart, dass der Bund die Kommunen bei der Gestaltung nachhaltiger und emissionsarmer Mobilität unterstützt. Daher ist u. a. durch Zuwendungen die Förderung von Kommunen mit besonders hohen Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Belastungen vorgesehen.

**1 Förderziel und Zweck**

Ziel der Förderung ist es, Vorhaben im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems umzusetzen, die kurz- bis mittelfristig zur Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe beitragen. Dazu zählen Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger, Angebote zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, eine effiziente Logistik, der bedarfsorientierte Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im Stadtverkehr und im Schienenverkehr sowie die umfassende Verfügbarmachung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten.

Das Förderziel und die Schwerpunkte der Förderung sind programmatisch an den politischen Prioritäten der Bundesregierung, wie sie insbesondere im „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 sowie in den Gesprächen der Bundesregierung mit den Ländern und Kommunen zur Luftreinhaltung am 4. September und 28. November 2017 festgelegt wurden, ausgerichtet. Danach sollen spätestens 2020 die nach § 3 Absatz 2 der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchst-mengen (39. BImSchV) festgelegten Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Grenzwerte überall in Deutschland nachweisbar und dauerhaft eingehalten werden. Die Förderrichtlinie bietet damit den Städten und Gemeinden die Möglichkeit, Maßnahmen für eine effiziente und nachhaltige Gestaltung des Ver-

kehrsystems umzusetzen, die für eine Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte von grundlegender Bedeutung sind. Die mit dieser Richtlinie geplante Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ergänzt damit die existierenden Förderungen der Kommunen im Bereich Elektromobilität.

Zuwendungszweck ist die Förderung von Vorhaben im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems in Städten und Gemeinden, die von besonders hohen Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Werten betroffen sind und in deren Zuständigkeitsbereich die nach § 3 Absatz 2 BImSchV festgelegten NO<sub>2</sub>-Grenzwerte überschritten werden. Es werden Maßnahmen gefördert, die einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Belastung leisten. Von Bedeutung sind dabei der Beitrag des Vorhabens bzw. der beabsichtigten Maßnahmen zur NO<sub>x</sub>-Minderung, der Zeitraum der Wirkung, die Kosten der Maßnahme und die sich aus vorgenannten Kriterien ergebende Kosteneffizienz der Maßnahme.

Das BMVI gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften und den §§ 48, 49 und 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) Zuwendungen für Vorhaben im Bereich der Digitalisierung im Verkehr.

Sofern einzelne Fördermaßnahmen Beihilfen im Sinne des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) darstellen, sind insoweit weitere Rechtsgrundlagen dieser Richtlinie die Artikel 25, 36 sowie 56 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 AEUV (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO; ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1). 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.

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.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Aus gewährten Zuwendungen kann zu keinem Zeitpunkt auf eine künftige Förderung geschlossen werden.

## 2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Digitalisierung des Verkehrssystems. 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 Verkehrsangebote effizienter zu vernetzen sowie den Zugang zu diesen einfacher und komfortabler zu gestalten. Im Sinne des Zuwendungszwecks können Maßnahmen gefördert werden, die eine effizientere Gestaltung und Erhöhung der Effektivität des Verkehrs zum Ziel haben.

Im Fokus der Förderung stehen daher insbesondere kooperative intelligente Verkehrssysteme, in denen die Verkehrsangebote kooperierend 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. Durch die mögliche Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger miteinander und der Infrastruktur kann der Anteil der umweltschonenden Verkehrsangebote erhöht werden.

Die Schwerpunkte der Förderung liegen daher in folgenden Bereichen:

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

Hierunter fallen z. B. Maßnahmen, die der Bereitstellung von Verkehrsdaten (einschließlich Echtzeitdaten) unter Einbeziehung aller Verkehrsträger mit dem Ziel der besseren Vernetzung aller Verkehrsmittel oder/und der verbesserten Reiseplanung dienen, Maßnahmen zur Vernetzung von Verkehrsleitzentralen, Maßnahmen zum Aufbau nutzerfreundlicher, verkehrsmittelübergreifender Verkehrsauskunftssysteme, Maßnahmen zur Ertüchtigung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur, d. h. Ausstattung bestehender Verkehrsinfrastrukturen mit intelligenten Technologien (beispielsweise mit entsprechender Sensorik und Leittechnik).

Darüber hinaus ist die Verknüpfung von Daten unterschiedlicher Verkehrsangebote die Basis für multimodale Mobilitätslösungen und innovative Informations-, Auskunfts-, Routing- und Ticketdienste. Vorhaben in diesem Bereich können ebenfalls gefördert werden.

Zur erfolgreichen Etablierung intelligenter Verkehrssysteme sowie multimodaler Lösungen ist die Erfassung von Daten und deren intelligente Verknüpfung eine wesentliche Voraussetzung. Die Vernetzung von Daten unterschiedlicher Quellen bildet die Grundlage eines verbesserten Verkehrsmanagements, in dem durch intelligente Verkehrssteuerung bzw. Verkehrsbeeinflussung Verkehrsströme verbrauchs- und auslastungsoptimiert gelenkt bzw. knappe Infrastrukturkapazitäten bedarfsgerecht zugewiesen werden können. Insofern können auch Vorhaben gefördert werden, die eine umfassende Digitalisierung des Verkehrsmanagements durch den Einsatz von Mobilitätsdaten adressieren.

### **3 Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind Städte und Gemeinden (einschließlich Stadtstaaten), die von einer Grenzwertüberschreitung der Stickstoffdioxid-Werte gemäß § 3 Absatz 2 der 39. BImSchV betroffen sind. Ebenfalls antragsberechtigt sind kommunale Unternehmen, Zweckverbände, sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in Trägerschaft mindestens einer betroffenen Stadt oder Gemeinde stehen, sofern die betroffene Stadt oder Gemeinde ihr Einvernehmen erteilt. Darüber hinaus sind Landkreise, in deren Zuständigkeitsbereich mindestens eine betroffene Stadt oder Gemeinde liegt, sowie an diese angrenzende Städte oder Gemeinden antragsberechtigt, sofern die betroffene Stadt oder Gemeinde ihr Einvernehmen erteilt.

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 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 § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) 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 § 802c ZPO 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 Zuwendungsempfänger muss hierzu der Bewilligungsbehörde einen Finanzierungsplan vorlegen.

Es muss sichergestellt sein, dass die zu fördernden Vorhaben von der Stadt oder Gemeinde, die von der Grenzwertüberschreitung der Stickstoffdioxid-Werte gemäß § 3 Absatz 2 39. BImSchV betroffen ist, hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Belastungssituation analysiert und bewertet worden sind, wie dies in dem durch das BMVI aus dem Sonderprogramm zur Entwicklung von Masterplänen (BAnz AT 01.09.2017 B2) geförderten Masterplan vorgegeben wurde.

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 (EU) 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.

Ist die Zuwendung eine Beihilfe im Sinne des 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 des Vertrags über die Arbeitsweise der EU 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 Beihilfebetrug nicht überschritten.

## 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

### 5.1 Zuwendungsart

Projektförderung

### 5.2 Finanzierungsart

Die Zuwendung wird in Form einer Anteilsfinanzierung 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 an Städte und Gemeinden sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben nach Nummer 2 dieser Richtlinie zur Erreichung des Zuwendungszwecks nach Nummer 1 dieser Richtlinie.

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

- Der Fördersatz beträgt grundsätzlich 50 Prozent (Basisfördersatz) der zuwendungsfähigen Ausgaben.
- Der Basisfördersatz kann erhöht werden, wenn es sich bei der antragsberechtigten Stadt oder Gemeinde um ein Gebiet mit einer geringen Wirtschaftskraft handelt. Eine negative Abweichung von dem auf Gemeindeebene ermittelten einwohnerbezogenen Realsteuervergleich der letzten fünf Jahre<sup>1</sup> von mehr als 67 Punkten von der Standardabweichung des Bundesdurchschnitts (auf Basis der Verwaltungsgrenze) führt zu einer Erhöhung des Fördersatzes um 10 Prozentpunkte (ergibt einen Fördersatz von 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben). Eine negative Abweichung von mehr als 76 Punkten führt zu einer Erhöhung des Fördersatzes um 20 Prozentpunkte (ergibt einen Fördersatz von 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben).

---

<sup>1</sup> Basierend auf den Zahlen des Statistischen Bundesamtes, die jeweils bei Verfügbarkeit neuer Daten angepasst werden (in der Regel einmal jährlich).

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 Mindesteigenanteil<sup>2</sup> des Zuwendungsempfängers in Höhe von 10 Prozent erhalten bleibt.

Ersatzweise kann der Eigenmittelbetrag auch von den Ländern geleistet werden, wenn die antragsberechtigte Stadt oder Gemeinde Anordnungen im Rahmen eines Haushaltssicherungsverfahrens unterliegt.

## **6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

Bestandteile eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden

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

Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, die in den geförderten Vorhaben erhobenen Verkehrs- und Mobilitätsdaten dauerhaft unter einer freien Datenlizenz zur Verfügung zu stellen.

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

---

<sup>2</sup> 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.

benötigten Daten bereitzustellen sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird mit dem jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

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 zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird der Antragsteller über die subventionserheblichen Tatsachen belehrt und über die strafrechtlichen Konsequenzen eines Subventionsbetrugs aufgeklärt.

## **7 Verfahren**

### **7.1 Antragsverfahren**

Die Förderrichtlinie wird durch die

Projektgruppe Lotsenstelle im  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

umgesetzt.

Für die Betreuung der Fördermaßnahme wird das BMVI einen gegebenenfalls beliebigen Projektträger beauftragen.

Die Details hierzu sowie weitere Informationen können unter der Internetadresse [www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Fonds-Nachhaltige-Mobilitaet](http://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Fonds-Nachhaltige-Mobilitaet) abgerufen werden.

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

Das Förderverfahren ist als einstufiger Prozess angelegt.

Die Aufforderung zur Antragstellung erfolgt durch gesonderte Förderaufrufe, die auf der Website des BMVI veröffentlicht werden.

Ob für ein Vorhaben Fördermittel bereitgestellt werden, entscheidet sich nach dem folgenden Verfahren. Das Verfahren wird gegebenenfalls in Förderaufrufen konkretisiert.



### 7.1.1 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

Antragsberechtigte können aufgrund eines Förderaufrufs zur Förderrichtlinie über das elektronische Antragssystem „easy-Online“ einen förmlichen Förderantrag vorlegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Inhaltliche oder förderrechtliche Auflagen sind in den förmlichen Förderanträgen zu beachten und umzusetzen.

Die Bewertung der Vorhaben erfolgt anhand folgender Kriterien:

- Höhe der NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitung
- Betroffenheit von einem Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission aufgrund Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Grenzwerte
- Erreichung der Förderziele: Reduktion der NO<sub>x</sub>-Belastung in der antragstellenden Gebietskörperschaft, Anzahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, zeitliche Wirkung der Reduktion, Einbettung des Vorhabens in weitere Maßnahmen, Kosten-/Nutzen-Verhältnis der Umsetzung, Angemessenheit zwischen Aufwand und Zielen
- Nachhaltigkeit der gewählten Lösung (v. a. im Hinblick auf dauerhafte Reduktion der Belastung sowie Folgekosten)
- Schlüssigkeit und Effizienz der Arbeits- und Projektplanung/-organisation

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber die zur Förderung geeignet erscheinenden Vorhaben aus. Die Bewilligungsentscheidung liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Bewilligungsbehörde.

## 7.2 Bewilligungsverfahren

Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines Zuwendungsbescheids. 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 als Auflage bzw. Nebenbestimmungen in den Zuwendungsbescheid aufnehmen.

## 7.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

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

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

#### 7.4 Verwendungsnachweisverfahren

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

#### 7.5 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 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 Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie ist befristet bis zum 31. Dezember 2020.

Berlin, den 18.01.2018

Bundesministerium für  
Verkehr und digitale Infrastruktur  
Im Auftrag

Andreas Krüger