



Bundesministerium für Verkehr

Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Nachhaltige urbane Mobilitätspläne (nachhaltig.mobil.planen.)“

Vom 18. Februar 2026

Die Bundesregierung der 21. Legislaturperiode hat sich das Ziel gesetzt, dass Mobilität bezahlbar, verfügbar und umweltverträglich sein muss, um soziale und ökonomische Voraussetzungen für das Funktionieren und den Wohlstand Deutschlands zu erfüllen¹. Dafür ist eine ganzheitliche Mobilitätsbetrachtung und -planung, die alle Verkehrsträger und -ströme umfasst, notwendig. Zum anderen hat die Europäische Kommission mit der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Trans-europäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 2021/1153 und 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (kurz: TEN-V VO) Vorgaben für die Gestaltung nachhaltiger urbaner Mobilitätsplanung in den städtischen Knoten des transeuropäischen Verkehrsnetzes gesetzt. Der Handlungsbedarf besteht somit aufgrund der gleichzeitigen Erfüllung der Zielsetzungen des aktuellen Koalitionsvertrags sowie der Vorgaben der Europäischen Kommission.

Artikel 41 TEN-V VO beinhaltet unter anderem die Verpflichtung, dass die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2027 „die Annahme und Überwachung eines Plans für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) für jeden städtischen Knoten [...]“ (Verordnung (EU) 2024/1679, Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i) gewährleisten.

Als städtische Knoten sind Kommunen im Transeuropäischen Verkehrsnetz definiert, die eine Bevölkerung von mindestens 100 000 Einwohnenden haben und/oder Hauptknoten einer NUTS-2-Region sind (Verordnung (EU) 2024/1679, Artikel 40 Absatz 2). In Deutschland sind insgesamt 78 städtische Knoten durch Anhang II TEN-V VO definiert. Die europäischen Mitgliedstaaten sind verpflichtet, nationale SUMP-Unterstützungsprogramme aufzustellen. Die Bundesförderung gemäß dieser Richtlinie ist ein zentraler Bestandteil des deutschen Programms „nachhaltig.mobil.planen.“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV).

1 Förderziel und Förderzweck

Das BMV gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie den dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für Vorhaben zur Planung und Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne nach dem Vorbild der von der EU-Kommission gestalteten „Sustainable Urban Mobility Plans“, kurz: SUMPs. Die Förderung hat das Ziel, dass mehr Kommunen in Deutschland einen nachhaltigen Mobilitätsplan erarbeiten sowie beschließen. Ein SUMP betrachtet integriert alle Verkehrsträger, erhöht deren Sicherheit und Zugänglichkeit und stärkt den Umweltverbund aus ÖPNV und aktiver Mobilität (Rad- und Fußverkehr). Er trägt dazu bei, die ökologischen und sozialen Lebensgrundlagen unserer Gesellschaft langfristig zu sichern und Städte lebenswert und wirtschaftsstark zu erhalten.

SUMPs verfolgen folgende Prinzipien:

- a) nachhaltige Mobilität wird unter Betrachtung verkehrlicher Wechselwirkungen mit dem Umland geplant,
- b) die Zusammenarbeit der Akteure erfolgt über institutionelle Zuständigkeiten hinweg,
- c) Bürgerinnen und Bürger sowie Interessensträgerinnen und -träger werden im gesamten Planungsprozess einbezogen,
- d) die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems wird bewertet,
- e) es werden eine langfristige Vision und ein klarer Umsetzungsplan definiert,
- f) alle Verkehrsträger werden integriert entwickelt,
- g) Monitoring und Evaluation werden vorbereitet und
- h) die Qualität wird im gesamten Planungsprozess gesichert.

Neben diesen Prinzipien sind in Anhang V TEN-V VO verpflichtende Anforderungen für SUMPs in städtischen Knoten definiert. Diese schreiben vor, dass Mobilitätspläne barrierefreie und inklusive Zugänglichkeit, Berücksichtigung des funktionalen Stadtgebiets (Kernstadt, Pendler- und Umlandbeziehungen und Logistik) sowie ein hochwertiges, zuverlässiges, sicheres und nahtloses Mobilitätsangebot sicherstellen. Ziele und Maßnahmen sollen Verkehrssicherheit stärken, nachhaltige Mobilität fördern (Fuß- und Radverkehr, bessere ÖPNV-Verknüpfung, Emissions- und Verkehrsminderungen, Umverteilung des Straßenraums) und emissionsarme Optionen vorsehen (Reduktion von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm; Förderung sauberer Antriebe). Der Plan muss das Transeuropäische Verkehrsnetz

¹ Verantwortung für Deutschland – Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD – 21. Legislaturperiode, Seite 25 (2025) (https://www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf)



berücksichtigen und Maßnahmen für Transit, letzte Meile und die Anbindung an angrenzende Knoten enthalten. Es ist ein langfristiges Leitbild mit messbaren, zeitgebundenen Zielen sowie ein kurzfristiger Umsetzungsplan mit konkreten Maßnahmen, Zeitplänen, Zuständigkeiten, Kosten- und Finanzierungsplanung sowie Evaluation/Monitoring aufzunehmen; der Ansatz muss integriert sein und mit Raum-, Umwelt- und Wirtschaftsplänen abgestimmt sowie institutionell übergreifend erarbeitet werden. Alle relevanten Verkehrsträger (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, geteilte Mobilitätsangebote und Ähnliches) sind ganzheitlich zu betrachten und multimodale sowie intermodale Lösungen sind zu stärken. Partizipation ist verpflichtend: ein Beteiligungskonzept zu Beginn, frühzeitige und fortlaufende Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, vulnerablen Gruppen, Zivilgesellschaft, Mobilitätsanbietern, Verwaltung, Wirtschaft und regionalen Akteuren. Schließlich sind messbare Indikatoren, systematisches Monitoring und Evaluation zur Kontrolle der Zielerreichung festzulegen und die politische Annahme des Plans (zum Beispiel durch den Stadtrat) nachzuweisen.

Die Förderung unterstützt Kommunen in Deutschland. SUMP sind nicht nur für städtische Knoten und urbane Kommunen eine verlässliche Planungsgrundlage, sondern bieten auch strukturschwachen Regionen die Entwicklung eines zukunftsfähigen Leitbildes und eine zielgerichtete Maßnahmenumsetzung. Da durch SUMP die interkommunale Zusammenarbeit gefördert wird, trägt die Förderung auch in strukturschwachen Regionen zur Sicherung der Daseinsvorsorge bei, indem notwendige Verwaltungsschritte gebündelt und an zentraler Stelle auf regionaler Ebene koordiniert werden können. Ziel der Förderung ist folglich, dass die Anzahl an nachhaltigen Mobilitätsplänen in Deutschland steigt und so eine einheitliche verlässliche Planungsgrundlage für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen geschaffen wird.

Ein hoher SUMP-Abdeckungsgrad erfüllt die Ziele des Koalitionsvertrags der 21. Legislaturperiode und trägt dazu bei, ökologisch wirksame, ökonomisch effiziente und sozial gerechte Mobilitätsangebote zu schaffen.

2 Gegenstand der Förderung

Gefördert wird die Erstellung von integrierten nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen in Kommunen und kommunalen Zusammenschlüssen. Ebenso wird die Ergänzung beziehungsweise Fortschreibung bestehender Mobilitätspläne zur Erreichung eines einheitlichen Qualitätsstandards gefördert. Die Mobilitätspläne sind nach den Anforderungen des Anhang V TEN-V VO zu erstellen und fortzuschreiben. Die Verordnung inklusive des Anhang V ist auf den Seiten des Nationalen Unterstützungsprogrammes „nachhaltig.mobil.planen.“² zu finden.

Weiterhin sind begleitende Maßnahmen zur SUMP-Erstellung beziehungsweise Fortschreibung Gegenstand der Förderung. Als begleitende Maßnahmen sind jene Maßnahmen zu verstehen, die im Vorfeld sowie während der Durchführung eines SUMP-Prozesses erforderlich sind. Für die Förderung einer begleitenden Maßnahme muss ein SUMP in der Kommune bereits vorliegen oder dessen Erstellung oder Fortschreibung nachweislich, zum Beispiel durch Beschluss kommunaler Gremien, in Vorbereitung oder geplant sein.

Zu den begleitenden Maßnahmen zählen beispielsweise:

- Analyse des Status quo der Verkehrssituation vor Ort,
- Verkehrsmodellierung,
- Schaffung struktureller Rahmenbedingungen (unter anderem Planung personeller und finanzieller Ressourcen, Zusammenarbeit mit weiteren Fachbereichen und Ämtern, Zeitplanung),
- Aufbau von Kapazitäten und Expertise in der Verwaltung (zum Beispiel Schaffung neuer Personalstellen),
- Beteiligungsverfahren (zum Beispiel mit Bürgerinnen und Bürgern oder Stakeholderinnen und Stakeholdern),
- Maßnahmen zum Monitoring und Evaluation durch Mobilitätsindikatoren,
- Erhebung, Modellierung und Management von Daten der städtischen Mobilität.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind deutsche Städte, Gemeinden (einschließlich Stadtstaaten), öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (unter anderem Zweckverbände) sowie Landkreise (zum Beispiel „Kreise“ in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein) und kommunale Unternehmen. Verbundvorhaben antragsberechtigter Partner (zum Beispiel interkommunale Zusammenschlüsse oder Regionen) sind ebenso zulässig.

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.

² Link zur TEN-V VO auf der Homepage des Nationalen Unterstützungsprogrammes nachhaltig.mobil.planen.:
https://nachhaltig-mobil-planen.de/_SUMP/DE/Grundlagen/Nachlesen/TEN-V-Verordnung/ten-v-verordnung.html



Bezüge zu anderen Förderbereichen oder früheren Fördermaßnahmen des Bundes, der Länder, der Kommunen oder der 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, 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. 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) in der jeweils geltenden Fassung 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 beziehungsweise der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag 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 Finanzierungart

Zuwendungen werden als Festbetragsfinanzierung gewährt. Zuwendungen an Kommunen (Gemeinden und Landkreise) sollen bis zur Höhe von 6 Millionen Euro grundsätzlich als Festbetragsförderung gewährt werden. Der Verwendungsnachweis für Festbetragsförderungen nach Satz 1 (§ 44 BHO) erfolgt grundsätzlich im vereinfachten Verfahren. Das Bundesministerium der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats, jedoch mit Zustimmung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages, Regelungen über den Verwendungsnachweis für Festbetragsförderungen im Sinne des Satzes 1 zu erlassen.

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 Zweckzwecks nach Nummer 2 dieser Richtlinie.

5.5 Zuwendungshöhe

Die Bewilligungsbehörde entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im jeweiligen Einzelfall über die konkrete Förderhöhe beziehungsweise -summe. Der Fördersatz beträgt grundsätzlich bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördersatz kann auf bis zu 90 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 beziehungsweise 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 Haushaltslage 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 Mindesteigenanteil³ des Zuwendungsempfängers in Höhe von 10 Prozent erhalten bleibt.

³ 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.



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

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteile eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden 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), für die in privatrechtlicher Form auftretenden kommunalen Unternehmen, Verkehrsverbände 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 offenen Daten (Open Data) dauerhaft unter einer freien Datenlizenz zur Verfügung zu stellen. Werden im Rahmen der Förderung eigene Daten erhoben, die Open Data geeignet sind, ist das Einverständnis zu deren offener Bereitstellung im Sinne der strategischen Position des BMV zu Open Data 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.

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 BMV im Zusammenhang mit dem Förderprogramm zu unterstützen beziehungsweise 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

„Nachhaltige urbane und ländliche Mobilität, digitale kommunale Verkehrssysteme“

im Bundesministerium für Verkehr

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

umgesetzt.

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

Die Förderrichtlinie, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen sowie die aktuellen Aufrufe zur Einreichung von Skizzen und/oder Förderanträgen können unter der Internetadresse <https://nachhaltig.mobil.planen.de/> 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.

7.3 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.

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen. Im Interesse der Zielsetzungen der Fördermaßnahme werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrunde liegenden 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



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.

7.4 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.

7.5 Bewilligungsverfahren

Die Bewilligungsbehörde gewährt die Zuwendung auf der Grundlage eines Zuwendungsbescheids.

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

7.6 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.

7.7 Verwendungsnachweisverfahren

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

7.8 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 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 100 000 Euro in der Regel binnen sechs Monaten nach dem Tag der Gewährung der Beihilfe in der Beihilfentransparenzdatenbank der Europäischen Kommission oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

8 Geltungsdauer

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

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie ist bis zum 31. Dezember 2029 befristet.

Berlin, den 18. Februar 2026

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Ingo Strater