



Förderrichtlinie des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

„On-Demand-Verkehre“

Gz. VM3-3894-459/1/2, Stand: 01. Juni 2023, aktualisiert am 16. Mai 2025

1 Zuwendungsziel, Rechtsgrundlagen

Das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg hat die Zielstellung, den öffentlichen Personennahverkehr im Land als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen. Dieser ambitionierte Ausbau lässt sich in Räumen und zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage wirtschaftlich tragfähig und ökologisch sinnvoll nur mit flexiblen und nachfragegesteuerten On-Demand-Angeboten realisieren.

Zu diesem Zweck fördert das Ministerium für Verkehr über eine zeitlich befristete Projektförderung die Betriebskosten zur Einrichtung neuer On-Demand-Verkehre sowie die umfassende Aufwertung bestehender Bedarfsverkehrsangebote zu On-Demand-Verkehren, die in enger Verzahnung mit dem SPNV, einer bestehenden Regiobuslinie oder einer gleichwertigen Buslinie ausgerichtet sind. Insbesondere zielt die Förderung auf ländliche Gebiete der Raumkategorien „ländlicher Raum im engeren Sinne“ und „Verdichtungsgebiete in ländlichen Räumen“ bzw. „Randzonen um die Verdichtungsgebiete“ gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) ab.

Die Zuwendungen werden ohne Rechtspflicht im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsplan 2025/ 2026 bewilligt. Die Entscheidung über eine Zuwendung trifft das Ministerium für Verkehr nach pflichtgemäßem Ermessen. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung einer Zuwendung besteht nicht.

Zuwendungen werden nach Maßgabe der Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg (insb. §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung) sowie der



dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (Allgemeine Verwaltungsvorschriften des Ministeriums für Finanzen zur Landeshaushaltsordnung (VV-LHO), der Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K)) und den Regelungen des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes insbesondere §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG gewährt.

2 Zweck der Zuwendung

Zweck der Zuwendung ist der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs in Baden-Württemberg, indem der Zuschussbedarf der kommunalen Aufgabenträger zur:

- Einrichtung neuer Linienbedarfsverkehre gem. § 44 des Personenbeförderungsgesetzes
- oder die maßgebliche Aufwertung bereits bestehender, genehmigter Bedarfsverkehre

vom Ministerium für Verkehr anteilig gefördert werden. Bei der maßgeblichen Aufwertung ist es erforderlich, dass die bestehenden Verkehrsangebote grundsätzlich überarbeitet werden, so dass die Standards des Förderprogramms eingehalten werden. Dies kann beispielsweise über eine Ausweitung des Bediengebiets, eine zeitliche Ausweitung des Angebots oder eine digitale Aufwertung bestehender Bedarfsverkehre geschehen.

Als bereits bestehende, genehmigte Bedarfsverkehre gelten beispielsweise Angebotsformen wie AST-Verkehre, die zu einem On-Demand-Verkehr/ Linienbedarfsverkehr gem. PBefG § 44 aufgewertet werden können. In Ausnahmefällen sind auch andere Rechtsformen möglich, sofern die verkehrliche und tarifliche Integration in den ÖPNV sichergestellt wird (bspw. ÖPNV-Taxi). Die Ausgestaltung der On-Demand-Verkehre sollte im jeweiligen Bediengebiet eine flächendeckende Wirkung erzielen. Dies muss in enger Verzahnung mit dem SPNV bzw. Stadt-/ Straßenbahn oder einer bestehenden Regiobuslinie bzw. gleichwertiger Buslinie erfolgen.



3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sowie Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG und kommunale Zusammenschlüsse, die die Funktion des Aufgabenträgers übertragen bekommen haben.

4 Rechtliche Zuwendungsvoraussetzungen

Auf die geltenden zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen der Verwaltungsvorschrift zu § 44 Nr. 1 LHO wird verwiesen. Diese finden vollumfänglich Geltung. Darüber hinaus gilt:

- Zuwendungen zur Projektförderung dürfen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind.
- Die Zuwendungsempfänger müssen bei der Abwicklung ihrer Vorhaben die einschlägigen Regelungen zum Vergaberecht, EU-Beihilferecht und Personenbeförderungsgesetz prüfen und einhalten.
- Der Landesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 LHO zur Prüfung berechtigt.

5 Inhaltliche Zuwendungsvoraussetzungen

5.1 Beginn des Vorhabens

Die Betriebsaufnahme der geförderten Maßnahme muss bis spätestens zum regulären Fahrplanwechsel (Mitte Dezember) im Jahr 2026 erfolgen.

5.2 Festlegung des Bediengebietes

Im Bediengebiet müssen die geförderten On-Demand-Verkehre in Kombination mit dem klassischen Linienverkehr auf ein Ober- oder Mittelzentrum (gem. LEP) ausgerichtet sein. Dies kann über anschlussgesicherte Transportketten des On-Demand-Verkehrs mit



SPNV, Regiobus oder einer gleichwertigen Buslinie sichergestellt werden. Alternativ kann der On-Demand-Verkehr auch direkt dorthin führen. Eine gleichwertige Buslinie, beschreibt eine Buslinie, die eine mindestens stündlichen Anschluss im Rahmen von werktags 5 bis 24 Uhr beziehungsweise am Wochenende von 7 bis 24 Uhr an ein Mittel-/Oberzentrum gewährleistet. Bei Taktlücken der gleichwertigen Buslinie muss ein entsprechendes Konzept zur Lückenschließung vorgelegt werden.

Die ergänzende Ausrichtung auf weitere zentrale Orte oder Umsteigepunkte ist möglich. Die beantragte Bedienungsgebietsgröße ist bis spätestens zum letzten Förderjahr zu erreichen.

5.3 Taktung der Verkehre

Die geförderten Linienbedarfsverkehre müssen in Kombination mit vorhandenen Bestandslinien an allen Wochentagen ein mindestens stündliches Fahrtenangebot zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr (am Wochenende mindestens ab 7.00 Uhr) sicherstellen.

Förderfähig im Sinne der zuwendungsfähigen Kosten sind - unabhängig von den genannten Mindestanforderungen - folgende Bedienungshäufigkeiten:

- Überwiegend (mehr als 60% der gefahrenen Kilometer) Ländlicher Raum, Randzone Verdichtungsraum (gemäß LEP): 30 Minuten-Takt
- Überwiegend (mehr als 60% der gefahrenen Kilometer) Verdichtungsraum (gemäß LEP): 15 Minuten-Takt

Bei Vorhaben im fahrplanungebunden, vollflexiblen Flächenbetrieb muss ein analoges Zeitfenster sichergestellt werden, in dem Fahrtenmeldungen und Fahrten angeboten und durchgeführt werden können.



5.4 Anschlussicherung

Sowohl vollflexible Verkehre als auch teilflexible Verkehre müssen eine verkehrliche Anschlussicherung gewährleisten. Die Fahrplanzeiten sind auf die Fahrpläne mindestens des SPNV-/ Stadtbahn-/ Straßenbahn- bzw. Regiobus- oder eine gleichwertige Buslinie mit optimierten Umsteigezeiten abzustimmen. Bei vollflexiblen Verkehren ist der Anschluss von und zum SPNV/ Stadt-/ Straßenbahn-/ Regiobus-/ gleichwertigem Busverkehr (gem. 5.2) sicherzustellen, ggf. mit einer Priorisierung bei der Disposition von vorangemeldeten Fahrten.

5.5 Digitalisierung, Schnittstellen

Der geförderte Verkehr ist an die landesseitigen Schnittstellen (bwegt-Plattform, EFA-BW) anzubinden. Die Fahrplandaten sämtlicher geförderter On-Demand-Verkehre sind für die landesseitigen Informationssysteme importfähig zur Verfügung zu stellen. Dies umfasst Angebotszeiten, Taktung, Sammelpunkte (csv), Haltestellen (DHID), Gebietsgrenzen (Geo-JSON). Es sind die obengenannten Formate sowie auch GTFS-Flex zu berücksichtigen.

Zur Einbindung der Information und Buchung von On-Demand-Verkehren in die Webauskunft EFA-BW sowie zur Tiefenintegration in die mobile bewegt-App ist von Seiten der Dispositionsbetreiber eine Schnittstelle oder Bibliothekslösung verfügbar zu machen und bei deren Integrationsarbeiten zu unterstützen. Die erforderlichen Arbeiten an den landesseitigen Systemen sind Sache des Landes. Sollten sich Dispositionen vor Fahrtbeginn und auch während der Fahrt weiter konkretisieren, sind diese aktualisierten Informationen auf Nachfrage des Landes ebenfalls über einen geeigneten digitalen Weg zur Verbesserung der Fahrtplanung und Reisebegleitung den obengenannten Landessystemen in Echtzeit verfügbar zu machen.

Darüber hinaus stellt das Land sein elektronisches Fahrplanauskunftssystem zur Abfrage des regulären ÖPNV inkl. Echtzeitinformation den Betreibern von On-Demand-Verkehren zu Zwecken der Reisekettenbildung oder zur Vermeidung von



Kannibalisierungseffekten zur Verfügung. Die entsprechende API nach TRIAS-Standard wird über die Datenintegrationsplattform MobiData veröffentlicht.

5.6 Buchungsoptionen

Der Zuwendungsempfänger muss die Buchung der Verkehre über App und Telefon ermöglichen. Bis 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt muss eine Buchung ermöglicht werden. Vorbestellzeiten von 30 Minuten oder kürzer sind anzustreben. Buchungen im Voraus sind trotzdem möglich. Eine Ausnahme für die erste Betriebsstunde des jeweiligen Tages ist zulässig.

5.7 Fahrzeugeinsatz

Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen nicht älter als acht Jahre zum Betriebsstart sein. Der barrierefreie Transport von Rollstühlen, Gehhilfen und Kinderwagen muss sichergestellt sein.

5.8 Tarif und Vertrieb

Auf den Linien soll der jeweilige Verbundtarif, sowie bei Linien, die Verbundgrenzen überschreiten, die ortsüblichen Regelungen für Verbundgrenzen überschreitende Tarife (u.a. BW-Tarif) zur Anwendung kommen. Grundsätzlich soll gegenüber dem Linienverkehr-Tarif kein Zuschlag erhoben werden. In bestimmten Fällen können Zuschläge jedoch eine tragfähige Lösung darstellen (möglichst gem. ÖPNV-G Verordnung). Zuschläge gegenüber dem Linienverkehr-Tarif, müssen diese dem Ministerium für Verkehr angezeigt und begründet werden. Zuschläge für Sonderleistungen, wie z.B. Haustürbedienung, sind möglich.

5.9 Begleitendes Marketing

Der Zuwendungsempfänger hat mit einem begleitenden Marketingkonzept die Einführung sowie den anschließenden Betrieb der neuen On-Demand-Verkehre zu



bewerben, um die Inanspruchnahme des Verkehrsangebots zu erhöhen. Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich bei Antragssetzung min. 5% der Fördersumme für Marketingkosten aufwenden. Dazu kann der Zuwendungsempfänger auf die Marketingtoolbox unter der bwegt-Dachmarke zugreifen. Ggf. sind hierzu ergänzende Vorgaben des Landes im Rahmen der bwegt-Kampagne zu berücksichtigen.

5.10 Fahrzeuggestaltung

Um eine einheitliche Sichtbarkeit der eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge sicherzustellen, sind die Vorgaben des Landes bzgl. der Gestaltung der Fahrzeuge vollumfänglich umzusetzen. Das Programm sieht zwei zulässige Gestaltungsmöglichkeiten vor:

- Teil-Branding: Dafür ist eine additive Lösung aus einer flexiblen oder festen Folierung im bwshuttle-Design vorgesehen, die das regionale Design nicht ersetzen, sondern dieses lediglich ergänzen soll. Die Gestaltungsvorgaben sind aus dem entsprechenden Fahrzeugmanual zu entnehmen.
- Komplett-Branding (mit erhöhter Förderquote): Dafür müssen alle eingesetzten Fahrzeuge im bwshuttle-Design verkehren. Die Gestaltungsvorgaben sind aus dem entsprechenden Fahrzeugmanual zu entnehmen.

5.11 Verpflichtende Fortführung der Verkehre

Die geförderten Verkehre sind mindestens für fünf Jahre zu betreiben (Zweckbindungsfrist). Die Förderung endet nach fünf Jahren (vgl. Ziffer 6). Bei vorzeitiger Einstellung der Verkehre ist die Förderung anteilig an das Land, vertreten durch das Ministerium für Verkehr, zurückzuerstatten.



5.12 Förderausschluss

Grundsätzlich ist ein vollständiger Ersatz von Linienverkehren durch On-Demand-Verkehre von der Förderung ausgeschlossen. Ein Ersatz von Verkehren ist dann möglich, wenn dieser die Verfügbarkeit im Sinne der angebotenen Fahrtenhäufigkeit entscheidend verbessert (i.d.R. mindestens Verdopplung der Fahrtmöglichkeiten), für die Nutzerinnen und Nutzern von Vorteil ist und vom Antragssteller mit validen Daten begründet werden kann. Die wegfallenden, klassischen Linienverkehre müssen dann zur Verstärkung anderer Zeiten und Räume im Betriebsgebiet eingesetzt werden. Der Leistungsumfang an klassischen Linienbusverkehren darf insgesamt nicht reduziert werden und sollte durch diese Umschichtung an Attraktivität gewinnen. Die eingesparten Kosten sind bei den förderfähigen Kosten gegenzurechnen.

Wurde bei dem zur Förderung beantragten Vorhaben ein vergleichbares gemeinwirtschaftliches ÖPNV-Angebot nach dem 01.01.2024 hinsichtlich des Linienverlaufs, des Bedienungsgebietes oder –umfangs komplett oder in Teilen eingestellt, so werden Betriebsleistungen zur Füllung der dadurch entstandenen Bedienungslücken ebenfalls von der Förderung ausgeschlossen.

6 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

6.1 Zuwendungsart

Bei der Zuwendung handelt es sich um eine Projektförderung, die als Zuschuss gewährt wird. Der Zuschuss wird als Anteilsfinanzierung gewährt. Als Bemessungsgrundlage gilt der Finanzierungsplan des Antrags. Sollten sich die zuwendungsfähigen Kosten nachträglich erhöhen, kann der Zuschuss in begründeten Fällen und auf Antrag des Zuwendungsempfängers angepasst werden sofern die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen vorliegen.



6.2 Zuwendungsumfang

Die Förderung erfolgt als abschmelzende Anteilsfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten (brutto).

Der Förderzeitraum je Vorhaben beträgt maximal fünf Jahre. Der Förderzeitraum endet spätestens am 31. Dezember 2030. Die Förderquote beträgt

- im ersten Jahr 50 Prozent
- im zweiten Jahr 40 Prozent
- im dritten Jahr 30 Prozent
- im vierten Jahr 20 Prozent
- im fünften Jahr 10 Prozent

der zuwendungsfähigen Kosten (vgl. Ziff. 6.3). Hierfür kann ein Zuwendungsbetrag von insgesamt bis zu 1,5 Mio. € gewährt werden.

Sofern der Antragssteller eine Gestaltung der Fahrzeuge im vollständigen Landesdesign (Komplett-Branding) sicherstellt, erhöht sich die Förderquote des Antragstellers um +10%-Punkte pro Förderjahr. Damit lässt sich ein Zuwendungsbetrag von insgesamt max. 2 Mio. € als Zuschuss für den gesamten Förderzeitraum erreichen. Damit beträgt die Förderquote

- im ersten Jahr 60 Prozent
- im zweiten Jahr 50 Prozent
- im dritten Jahr 40 Prozent
- im vierten Jahr 30 Prozent
- im fünften Jahr 20 Prozent.

Pro Kreisgebiet ist ein Vorhaben je Förderperiode förderfähig. Die Förderperiode stellt das Jahr der Antragstellung dar. Eine Förderung im Rahmen der diesjährigen Förderperiode schließt eine erneute Förderung im Rahmen einer zukünftigen Förderperiode für ein neues Vorhaben nicht aus. Eine Förderung kreisüberschreitender



Projekte ist möglich. Dafür ist ein abgestimmter, gemeinsamer Antrag der Stadt- und Landkreise durch einen federführenden Aufgabenträger erforderlich.

6.3 Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten

Die zuwendungsfähigen Kosten für das jeweilige Förderjahr errechnen sich aus den prognostizierten Kosten abzüglich der prognostizierten Erlöse. Ansetzungsfähige Kosten sind:

- Betriebskosten des On-Demand-Verkehrs (Einsatzstunden & Fahrleistung)
- Betriebskosten der Disposition
- Marketingkosten

Verwaltungskosten und Personalkosten des Zuwendungsempfängers sowie gesonderte Investitionskosten für bspw. die Beschaffung von Fahrzeugen sind nicht förderfähig.

Zudem gelten folgende Regelungen:

- Die zur Einführung geplanten begleitenden Marketingmaßnahmen gem. Ziff. 5.8 müssen in den geförderten fünf Projektjahren insgesamt mindestens ein finanzielles Volumen von 5% der Fördersumme aufweisen. Bei einer Unterschreitung der vom Ministerium für Verkehr geforderten Finanzierung der Marketingaktionen durch die Zuwendungsempfänger in Höhe von mind. 5% der Fördersumme, wird die bewilligte Zuwendung anteilig gekürzt bzw. zurückgefordert.
- In Ausnahmefällen mit einer Reduzierung des Linienbusangebots sind die eingesparten Betriebskosten anzusetzen.
- Bei den Erlösen sind alle dem Verkehr zurechenbaren Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichsleistungen (insbesondere zusätzliche Zuweisungen gemäß §§ 14 ff. ÖPNVG) sowie Drittmittel aus den Jahren der Förderung anzusetzen.



Der Antragsteller hat die zuwendungsfähigen Kosten und die prognostizierten Erlöse in einem Finanzierungsplan transparent und nachvollziehbar darzustellen.

7 Verfahren

7.1 Das Antragsverfahren

Die Förderanträge der Antragsteller sind bis 26. September 2025 beim Ministerium für Verkehr einzureichen. Die Antragsunterlagen müssen u.a. folgende Mindestinhalte enthalten:

- **Zielsetzung des Vorhabens** mit einer ausführlichen Vorhabenbeschreibung. Aus dieser muss hervorgehen, auf welchen Strecken die neuen Verkehre beabsichtigt sind, wie sich diese im Gesamtkontext des ÖPNV-Angebots eingliedern und wie diese bedient werden sollen. Dabei hat der Antragsteller zu den einzelnen Vorgaben der inhaltlichen Zuwendungsvoraussetzungen unter Ziffer 5 jeweils Stellung zu beziehen. Nach Möglichkeit sind hierzu auch Aussagen des Nahverkehrsplans beizufügen.
- Vorlage des **Antragsformulars** (Anlage 01)
- Vorlage einer **Kartendarstellung** des beantragten Vorhabens
- Vorlage eines transparenten und übersichtlichen **Finanzierungsplans** des Vorhabens, der die zuwendungsfähigen Kosten aufschlüsselt. Hierfür ist das bereitgestellte Muster (Anlage 05) zu verwenden (vgl. Homepage).

7.2 Prüfung und Bewilligung, Auswahl der Projekte

Prüfungs-, Entscheidungs- und Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Verkehr.

Übersteigt die Summe der in der Förderperiode insgesamt beantragten Fördermittel die verfügbaren Haushaltsmittel, wird das Ministerium für Verkehr die eingegangenen Anträge anhand eines Rankings bewerten. Für das Ranking wird ein Produkt aus der Flächengröße des Bediengebiets des beantragten Vorhabens (das bis spätestens zum



Ende der Förderzeit erreicht sein muss) und einem Faktor für die Raumklassifikation gebildet. Maßgeblich ist die Gemarkungsfläche der durch den Verkehr vollwertig erschlossenen Ortsteile.

Vorzug zur Förderung erhalten Ländliche Räume (im engeren Sinne sowie Verdichtungsgebiete im ländlichen Raum) (nach LEP 2002).

Dabei wird die Fläche in km² der jeweiligen Bedienggebiete mit folgendem Faktor in Abhängigkeit der primären Raumklassifikation multipliziert:

- Verdichtungsräume: Faktor 1
- Randzone um die Verdichtungsräume: Faktor 1,25
- Ländliche Räume (LR im engeren Sinne, Verdichtungsgebiete in LR): Faktor 1,5

Beispiel:

Kreis X beantragt 80 km² On-Demand-Betriebsgebiet im ländlichen Raum.

Ergo: $80 \times 1,5 = 120$

Kreis Y beantragt 100 km² On-Demand-Betriebsgebiet im Verdichtungsraum.

Ergo: $100 \times 1 = 100$

Kreis X wird trotz kleinerem On-Demand-Betriebsgebiet bevorzugt gefördert.

Positiv in die Gewichtung des Antrags miteinfließen können dennoch folgende Parameter:

- Bei einem zugesagten und realisierten überwiegenden Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben (im Sinne des SaubFahrzeugBeschG) wird der gewichtete Flächenwert nochmals mit dem Faktor 1,5 multipliziert.
- Wenn ein Aufgabenträger die Absicht hat, ein Konzept zum Betrieb von autonomen bzw. teilautomatisierten Fahrzeugen im Bedienggebiet zu entwerfen, wird der gewichtete Flächenwert um den Faktor 1,5 multipliziert. Das Konzept muss beinhalten, wie der Betrieb von automatisierten Fahrzeugen in Zusammenarbeit mit dem Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller aussehen könnte.



Bei der Bewertung wird Vorhaben mit höherem Produkt im Ranking der Vorzug gewährt.

7.3 Auszahlung der Fördersumme

Im Falle einer Bewilligung wird das Ministerium für Verkehr jährliche Abschlagszahlungen (bis zu 80% des jährlichen Zuwendungsbetrags) für den Förderzeitraum festsetzen. Diese können die Zuwendungsempfänger bis spätestens zum 15. November eines Jahres mit einer Mittelanforderung abrufen. Die Schlusszahlung erfolgt am Ende der Förderung nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises sowie einer durch das zuständige Rechnungsprüfungsamt testierten Endabrechnung. Diese setzt sich aus den tatsächlich angefallenen zuwendungsfähigen Kosten abzüglich der erzielten Erlöse zusammen. Der Schlussverwendungsnachweis und die Endabrechnung sind zusammen mit einem Abschlussbericht (s. Ziffer 8) spätestens sechs Monate nach Ende des Förderzeitraums vorzulegen.

8 Erfolgskontrolle

Der Zuwendungsempfänger hat ein begleitendes Monitoring des Vorhabens sicherzustellen. Dies umfasst u.a. mindestens eine jährliche Berichterstattung über folgende monatliche Daten:

- Fahrgastzahlen
- Erbrachte Fahrzeugkilometer, gesondert nach Besetzt- und Leerkilometern
- Zahl der abgerufenen (und ggf. angebotenen) Fahrten
- Aktuelle Anzahl an On-Demand-Fahrzeugen und Fahrzeuggrößen im Betriebsgebiet
- Fläche, Bevölkerungs- und Haltestellenzahl des Bediengebiets mit jährlicher Kartendarstellung des angebundenen Bediengebiets

Hierfür ist das bereitgestellte Muster seitens NVBW zu verwenden. Das Monitoring ist bis spätestens 30.04. des Folgejahres, für das letzte geförderte Jahr im Rahmen eines Abschlussberichts vorzulegen. Das Monitoring endet mit Abschluss der Förderung.



Den Abschlussbericht hat der Zuwendungsempfänger innerhalb von sechs Monaten nach Ende des Förderzeitraums zu fertigen. Darin ist ausführlich zu dokumentieren, inwieweit die geförderte Maßnahme zu einer messbaren Stärkung des öffentlichen Verkehrs geführt hat bzw. führen wird (Erfolgskontrolle). Hierbei sind die bereits erfassten Kennzahlen des Monitorings heranzuziehen.

Im Übrigen wird insb. auf Ziff. 7 der ANBest-K verwiesen.

9 Nichteinhalten der Vorgaben

Bei Nichteinhaltung der in diese Förderrichtlinie enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich das Ministerium für Verkehr in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor. Darüber hinaus gilt: Bei einer Unterschreitung der vom Ministerium für Verkehr geforderten Finanzierung der Marketingaktion durch die Zuwendungsempfänger in Höhe von mind. 5 % der Fördersumme, wird die bewilligte Zuwendung anteilig gekürzt bzw. zurückgefordert. Auch bei Verstoß gegen die Zweckbindungsfrist (Ziffer 5.10) bzw. bei Nichterreichung der zum Ende der Förderung notwendigen Bediengebietsgröße (Ziffer 5.2) wird die Zuwendung gekürzt.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

10 Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für den Antragsteller oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn



die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist. Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

11 Inkrafttreten und Gültigkeit

Dieses Förderprogramm tritt am 01. Juni 2023 in Kraft und hat eine Geltungsdauer bis zum 31. Dezember 2031.