

## ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

69 Umweltamt

Betreff: Drucksachennummer: 1160/2017  
Fördermittel aus dem Sofortprogramm des Bundes zur Verbesserung der Luftqualität

Beratungsfolge:  
25.01.2018 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität



Mit Bezug auf den von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ hat der UWA am 7.12.2017 folgenden Beschluss gefasst:

- a) Die Verwaltung ermittelt schnellstmöglich, ob und in welcher Höhe die Stadt Hagen Fördermittel aus dem angekündigten **Sofortprogramm** des Bundes zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten in Anspruch nehmen kann.
- b) In einer entsprechenden Vorlage ist zudem darzustellen, ob die Stadt dafür selbstständig neue Maßnahmen zur Luftreinhaltung generieren muss, oder ob mit den Bundesmitteln bestehende Maßnahmen des gültigen **Luftreinhalteplans** ggf. beschleunigt durchgeführt werden können. Die Darstellung soll sich hinsichtlich bestehender und zukünftig möglicher Maßnahmen an den neun Förderschwerpunkten orientieren, die die Bundesregierung i.R. dieses Förderprogramms benannt hat.
- c) Es ist zudem darzustellen, inwieweit städtische **Eigenanteile** erbracht und haushaltswirksam eingestellt werden müssen.
- d) Die Fördermittel sollen beantragt werden, bevor sie **verfristen** oder die Stadt Hagen durch ggf. schnelleren Zugriff anderer Kommunen leer ausgeht.

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

#### Zu a) Sofortprogramm Bund

Bis zum 16.01.2018 war die Verwaltung stark auf Informationen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DST) zu den Ergebnissen des „2. Kommunalen Dieselgipfels“ vom 28.11.2017 angewiesen, der die teils hektisch erscheinende Informationsflut aus den verschiedenen Bundesministerien zum sogenannten „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ gesammelt und zusammengefasst an die Kommunen weitergegeben hat. Nahezu täglich wurde die Stadtverwaltung bis dahin aus mehreren Bundesministerien mit neuen Informationen zu Fördermöglichkeiten bedacht. Erst eine Informationsveranstaltung, das sogenannte „Lotsentreffen“ der Bundesregierung, veranstaltet am 16.01.2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bonn brachte größere Klarheit. Da die Erkenntnisse aus dieser Veranstaltung zwingend in die vorliegende Stellungnahme einzuarbeiten waren, konnte sie nicht fristgerecht zur Versendung fertig gestellt werden.

Das Förderprogramm kommt den von NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen (mehr als 40 µg/m<sup>3</sup>) betroffenen Städten zugute, der Kreis der 90 betroffenen Kommunen wurde dabei abschließend bestimmt. Hagen ist dabei (51 µg/m<sup>3</sup>). Adressaten des Sofortprogramms Saubere Luft sind vorrangig Kommunen und kommunale Unternehmen, aber auch Forschungseinrichtungen sowie unter bestimmten Voraussetzungen Unternehmen der privaten Wirtschaft.

Auf der o.a. Informationsveranstaltung wurden nun das gesamte Förderkonstrukt und die bislang 11 einzelnen Förderbausteine einschließlich der Förderbedingungen und –fristen vorgestellt. Seitens der Stadt Hagen nahmen Vertreter der Stadtverwaltung sowie der Hagener Straßenbahn an der Veranstaltung teil, zu der breit und offen für alle, die sich angesprochen fühlten, eingeladen worden war.

Alle Informationen ergeben sich aus dem dort gehaltenen Vortrag, der als **Anlage** dieser Stellungnahme beigefügt wurde. Da es für die einzelnen Förderprogramme keine einheitliche Zuständigkeit über alle Bundesministerien hinweg gibt und die neue Regierungsbildung auf sich warten lässt, wurden den betroffenen Städten die für sie zuständigen „Lotsen“ vorgestellt, die als Schnitt- und Vermittlungsstelle zwischen den Kommunen und den Projektträgern fungieren sollen. Der für die Stadt Hagen zuständige Lotse ist Herr Robert Heine aus dem BMVi (s. Anlage Präsentation Folie 19).

Von der Lotsenstelle erging zunächst eine wichtige Klarstellung: Die Notwendigkeit eines Masterplanes bezieht sich als Grundlage für die Einreichung von Förderanträgen zweifelsfrei und abschließend nur auf den Förderbaustein „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“. Der Deutsche Städtetag hatte im Dezember 2017 anlässlich der Übergabe von Förderbescheiden für kommunale Masterpläne an 60 Städte gefordert, dass allen insgesamt 90 Städten mit zu hohen Stickoxid-Werten und auch denjenigen, die noch keine Vorarbeiten für Masterpläne leisten konnten (wie in Hagen) ermöglicht werden sollte, einen kommunalen Masterplan mit Bundesförderung zu erarbeiten. Das sei nötig, damit das Programm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ praxis- und wirkungsorientiert sowie schnell und unbürokratisch von den Städten genutzt werden könne. Daher forderte der DST weiter, dass eine angemessene Nachfrist bis Ende April 2018 für die etwa 30 Kommunen eingerichtet werde, die laut Richtlinie förderfähig seien, jedoch aufgrund der Kurzfristigkeit zunächst keinen Förderantrag für Masterpläne haben stellen können. Seitens der Lotsenstelle wurde nun mitgeteilt, dass das Anliegen des DST registriert wurde, es allerdings in Bezug auf die geforderte Fristverlängerung eine noch nicht abgeschlossene Prüfung gebe.

Da der Masterplan zum einen die Grundlage für einen wesentlichen und interessanten Förderbaustein ist (intelligente Verkehrssysteme etc.), ausgestattet mit einem Gesamtförderbudget von bis zu 500 Mio. Euro, und er zum anderen auch die Leitlinie für die nach dem Förderprogramm eingeforderte Verkehrswende weg vom Leitbild der autogerechten Stadt hin zur nachhaltigen Mobilität der Zukunft darstellt, wird die Stadtverwaltung, bei negativer Prüfung der Fristverlängerung, auch unabhängig von einer Förderung und eng gesetzten Zeitleisten die Vorbereitungen für seine Aufstellung angehen.

Seine Ziele und Inhalte, entsprechende Angebotsbeziehungen, um ihn unterstützt durch externes Knowhow erstellen zu lassen, sowie die entstehenden Kosten und ggf. mögliche Kostenbeteiligungen durch Dritte (Stadttochter), sollen nun zeitnah geklärt werden. Bekannt ist die Zeitleiste für geförderte Masterpläne: Sie müssen bis Ende Juli 2018 erstellt sein und die auf dieser Grundlage geförderten Maßnahmen dann bis zum 30.06.2020 zum Abschluss gebracht werden. Es ist anzunehmen, dass diese ambitionierten Daten, um in den Genuss von Fördergeldern für die Maßnahmenumsetzung zu kommen, dann auch für nicht



geförderte Masterpläne gelten, was aber noch abschließend über die Lotsenstelle zu klären ist. Orientiert an den Kostengrößen anderer Städte werden für seine Erstellung im städtischen Haushalt zunächst vorsorglich 100.000,- € für externe Ingenieurleistungen veranschlagt.

Grundsätzlich ist für alle einzelnen Förderprogramme festzustellen, dass für die Einwerbung von Fördermitteln erstens gute Maßnahmen projektiert werden müssen, die zur Zielerreichung des Programms beitragen und zweitens auch die Hürde eines Antragsverfahrens durch die Stellung eines inhaltlich gut ausgearbeiteten Förderantrags mit entsprechenden Zeit-, Kosten- und Arbeitsergebnissen genommen werden muss. Bei einigen Förderaufrufen zum „Sofortprogramm Saubere Luft“ ist zudem ein zweistufiges Antragsverfahren dazwischengeschaltet. Der Fördermittelgeber wählt die zu fördernden Projekte aus und fordert die Kommunen anschließend auf, detaillierte Projektskizzen einzureichen (Wettbewerb). Unstrittig ist, dass das „Sofortprogramm Saubere Luft“ zur Verbesserung der Luftqualität in Hagen beitragen kann, auch wenn die eigentliche Maßnahmenumsetzung eher in mittelfristige Zeiträume rücken dürfte. Dies erfordert für die jeweiligen Handlungsfelder und Förderprogramme, auch für die ggf. noch kommenden, eine differenzierte Betrachtung.

Einige der Förderprogramme bieten zudem attraktive Fördermöglichkeiten nicht nur für die Stadt Hagen bzw. die Töchter der Stadt oder ihre Unternehmen sowie für die Hochschulen, soziale Träger und andere Einrichtungen, sondern auch für die Privatwirtschaft. Problematisch ist i.d.R. der für den Kauf von E-Fahrzeugen oder Bussen notwendig werdende Eigenanteil (siehe Anlage Präsentation, Folien 34, 38, 42, 44, 47, 50, 55) sowie die noch nicht in den Haushalten verankerten eigentlichen Anschaffungskosten, von denen nach den Programmen nur die Mehrkosten zum konventionellen Antrieb gefördert werden. Hier sind Detailprüfungen der potenziellen Antragsteller notwendig.

Aufgrund der Kürze der Zeit für zu stellende Förderanträge (zu einigen Förderprogrammen wurden Förderaufrufe Mitte Dezember 2017 veröffentlicht mit Fristwahrung bis Ende Januar 2018!) hat die Umweltverwaltung Anfang Januar wichtige Akteure, Institutionen und Konzernköchter über das Sofortprogramm Saubere Luft informiert. Die Umweltverwaltung steht den angeschriebenen Akteuren auch für Rückfragen zu den Fördermöglichkeiten des Programmes Saubere Luft zur Verfügung bzw. wird die Anliegen an die zuständigen Förderstellen unter Zuhilfenahme des Lotsen vermitteln. Die Komplexität des Themas und die engen zeitlichen Komponenten zeigen deutlich, dass die Verwaltung zur Bewältigung des Problems Verkehr und Luftreinhaltung für die nächsten Jahre die organisatorischen sowie personellen Voraussetzungen schaffen muss, um dies zu bewerkstelligen. Eine entsprechende Prüfung läuft derzeit.

## Zu b) Luftreinhalteplan

Einige der Maßnahmen unterstützen das Erreichen der Ziele des Luftreinhalteplans der Stadt Hagen. Nachfolgend werden zum Gesamtverständnis noch einmal kurz die 11 **Förderprogramm-Bausteine des Sofortprogramms** aufgeführt (Details siehe Anlage Präsentation):



- Erstellung von Masterplänen (BMVi, verfristet, über DST Verlängerung eingefordert)
- Elektromobilität (BMVi)
- Erneuerbar Mobil (BMUB)
- Nationale Klimaschutzinitiative (Projekträger Jülich)
- Kommunalrichtlinie (BMUB)
- Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr (BMUB)
- Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (BMUB)
- Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMUB)
- Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge / Abbau Netzhemmisse etc. (BMWi)
- Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVi)
- Nachrüstung von Diesel Bussen im ÖPNV (BMVi in Planung)

Die durch diese Förderprogramme abgedeckten neun **Maßnahmenbereiche** sind (s. auch Anlage Präsentation Folien 13 und 14):

1. Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs
2. Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen
3. Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
4. Elektrifizierung von Taxis, Mietwagen und Car-Sharing-Fahrzeugen
5. Elektrifizierung von Busflotten im ÖPNV
6. Förderung der Ladeinfrastruktur für die beschafften Elektrofahrzeuge
7. Verbesserung von Logistikkonzepten und Bündelung von Verkehrsströmen
8. Förderung des Radverkehrs
9. Umweltbonus (Kaufprämie für E-Autos)

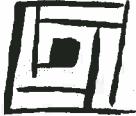
Die Fördersummen ergeben sich aus Anlage Präsentation Folie 15:

- Elektrifizierung des Verkehrs: 393 Mio.€
- Digitalisierung: 500 Mio.€
- Nachrüstung Dieselbusse: 107 Mio.€

In folgenden Bereichen setzt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit Akteuren und Projektpartnern bereits dem Luftreinhalteplan zuträgliche Maßnahmen um bzw. man arbeitet daran oder hat sich um einen Einstieg bemüht.

Zum Maßnahmenbereich 1 des Sofortprogramms:  
Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs

Die Förderrichtlinie „Elektromobilität“ wurde ursprünglich am 09.06.2015 veröffentlicht und im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft novelliert. Anfang Dezember 2017 wurde die überarbeitete Richtlinie im Bundesanzeiger veröffentlicht.



Die Verwaltung beabsichtigt im Rahmen eines zweijährigen Anschlussvorhabens zum Hagener Klimaschutzmanagement gemeinsam mit der Mark E-AG und unter der Einbindung von Unternehmen und der Zivilgesellschaft ein kommunales Elektromobilitätskonzept (Aktionsplan Elektromobilität) aufzustellen. Bei diesem Vorhaben geht es um die technische Eignung, die Wirtschaftlichkeit und den Umweltnutzen von Maßnahmen zur Integration der E-Mobilität in kommunale Nachhaltigkeitsstrategien. Das Bundesverkehrsministerium bereitet einen entsprechenden Förderaufruf vor. Die Förderung erfolgt durch einen Zuschuss (max. 80 % von bis zu 100.000 Euro) und ist an die Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro geknüpft. Durch die partizipative Erarbeitung des Konzeptes mit Partnern und Akteuren erwarten die Mark-E AG und die Umweltverwaltung weitere konkrete Projekte zum Luftreinhalteplan Hagen.

Zum Maßnahmenbereich 2 und 5 des Sofortprogramms:  
Nachrüstung von Dieselbussen und Elektrifizierung von Bussen im ÖPNV:

Die Bemühungen der HVG in diesen beiden Bereichen werden separat im UWA behandelt und von der HVG selbst ausführlich vorgestellt. Lag dort bislang der Schwerpunkt im Bereich der Dieselnachrüstung wird sich die HVG über eine eigene Machbarkeitsstudie Klarheit darüber verschaffen, welche Möglichkeiten der Bus-Elektrifizierung bestehen. Ein Problem wurde allerdings bereits auch auf der Informationsveranstaltung im BMVi deutlich und vom Förderlotsen bestätigt: Es gibt auf dem Markt keine ausreichenden Lieferkapazitäten bei Elektrobussen, so dass man hier, von Pilotvorhaben vielleicht einmal abgesehen, eher mittel- bis langfristig denken muss.

Zum Maßnahmenbereich 3 des Sofortprogramms:  
Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Um in diesen wichtigen Förderbaustein hineinzukommen, ist wie bereits dargelegt zunächst der Masterplan zu erstellen. Die Vorbereitungen dazu laufen.

Zum Maßnahmenbereich 4  
Elektrifizierung von Taxis, Mietwagen und Car-Sharing-Fahrzeugen

Ein über einige Monate laufendes Pilotprojekt mit einem Elektro-Taxi ist, aus der Stadtverwaltung nicht genau bekannten Gründen, von der Taxi-Genossenschaft leider wieder eingestellt worden. Gemeinsam mit der Taxi-Innung ist daran wieder anzuknüpfen. Vor dem Hintergrund des Förderprogramms wird es dazu eine entsprechende Kontaktaufnahme geben. In Sachen Elektro-Car-Sharing gibt es in Hagen trotz Anregungen aus der Umweltverwaltung bislang keine nennenswerten Initiativen. Eventuell ergeben sich neue Anknüpfungspunkte im Zusammenhang mit dem Förderbereich 9: Umweltbonus und der Einrichtung eines Flottenmanagements bei der Stadt (s.u.).

Zum Maßnahmenbereich 6 des Sofortprogramms:  
Förderung der Ladeinfrastruktur für die beschafften Fahrzeuge



Über die Förderrichtlinie Elektromobilität wird der Aufbau von Ladeinfrastruktur an öffentlich zugänglichen Ladesäulen gefördert – bereits nach Inkrafttreten der Richtlinie. Die Förderung erfolgt durch die Veröffentlichung verschiedener Förderaufrufe, die auch die Fördermodalitäten definieren.

Die Mark-E AG konnte in Zusammenarbeit mit der Verwaltung und dem WBH am Zweiten Förderaufruf „Ladeinfrastruktur“ des Bundesverkehrsministeriums teilnehmen. Für den Bau und den Betrieb mehrerer öffentlich zugänglicher Ladesäulen wurde ein Förderantrag gestellt (siehe Vorlage 0992/2017). Eine Entscheidung des Fördermittelgebers über den Förderantrag steht noch aus.

Zwischenzeitlich hat die Mark-E bekundet, intensiv an der Erstellung eines Handlungskonzeptes zur Elektromobilität unter der Beteiligung vieler weiterer Akteure mitzuwirken und dabei insbesondere zum Ausbau der Ladeinfrastruktur beizutragen. Ziel ist es, größter Betreiber der Ladestationen für die E-Mobilität in Hagen zu werden und bereits in 2018 zwanzig neue Ladepunkte über die bereits projektierten hinaus zu errichten. Die Mark-E stellt sich dabei vor, neben der Stadt auch die Industrie und die Gewerbebetreibenden und Vertreter der Zivilgesellschaft zu beteiligen.

Denkbare Dienstleistungen der Mark-E sind in diesem Zusammenhang zum Beispiel:

Für Privatkunden:

- Aufbau von privater Ladeinfrastruktur
- Vermarktung von privaten Lademöglichkeiten über eine Internetplattform
- Einführung von Heim-Lade-Tarifen
- Angebot im Gesamtpaket von Auto plus Ladestation plus Lade-Flat
- Angebote für E-Roller-Sharing

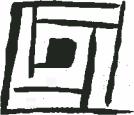
Für Gewerbe- und Industriekunden:

- Aufbau von gewerblicher Ladeinfrastruktur
- Ladenetzverdichtung durch Nutzung von Firmenlade-Säulen durch Privatkunden
- Contracting von E-Nutzfahrzeugen
- Doppelnutzung von E-Dienstfahrzeugen (zur Geschäftszeit als Ankernutzer, ansonsten für offenes Car-Sharing)
- Nutzen der E-Autos als Stromspeicher durch bi-direktionales Laden
- Ladesäulennutzungskonzept mit Standorten, Typen und Preisen
- Unterstützung beim Umbau des kommunalen Fuhrparks auf E-Mobilität
- Unterstützung bei der Elektrifizierung des ÖPNV und der Taxiflotte

Zum Maßnahmenbereich 7 des Sofortprogramms:

Verbesserung von Logistikkonzepten und Bündelung von Verkehrsströmen

Hierzu bedarf es seitens der Verwaltung einer erneuten Rückkoppelung und Wiederaufnahme des Dialogs mit der SIHK. Im Rahmen des Luftreinhalteplans wurde das Thema City Logistik bereits aufgerufen und diskutiert, allerdings als schwierig in der Umsetzbarkeit erkannt. Möglicherweise ergeben sich aber vor dem Hintergrund von Fördermöglichkeiten neue Ansatzpunkte.



Zum Maßnahmenbereich 8 des Sofortprogramms:  
Förderung des Radverkehrs

Die Verwaltung (Stadt-/Verkehrsplanung FB61, Umweltamt 69) hat zusammen mit 14 weiteren Kommunen und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr am Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“ teilgenommen und öffentliche Fördermittel eingeworben. Hagen erhält für den Bau von 34 hochwertigen und modernen Radboxen Bundesmittel in Höhe von 180.000 Euro (Förderquote 90%). Das Vorhaben wird ab Frühling 2018 realisiert. Projektpartner ist die Hagener Straßenbahn AG.

Über die Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesumweltministeriums sollen ggf. Fördermittel des Bundes für den Bau einer Radstation am Hagener Hauptbahnhof eingeworben werden. Bedingung dafür ist, dass die Verwaltung Anfang 2018 mit einem Ingenieurbüro eine Machbarkeitsstudie für den Umbau eines bestehenden Gebäudes am Hbf. erarbeitet und die Deutsche Bahn AG der Stadt Hagen beim Mietzins für dieses Gebäude erheblich entgegenkommt bzw. das Gebäude kostenlos zur Verfügung stellt. Die Maßnahme ist bereits projektiert, Partner stehen bereit.

Die Verwaltung (FB 61) stellt zusammen mit einem Ingenieurbüro einen Radverkehrsplan für Hagen auf. Sobald dieses Konzept vorliegt, ist zu erwarten, dass realistische und wirtschaftlich machbare Projekte in einem Maßnahmenplan zur Förderung des Radverkehrs in Hagen vorliegen (z.B. Radwegebau, Errichtung von Fahrradstraßen, etc.). Über die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums (BMUB) können für investive Maßnahmen Fördermittel eingeworben werden. Das Förderprogramm besteht seit einigen Jahren und ist bis 2020 ausgelegt.

Zu der vom Rat der Stadt bereits beschlossenen Ausweisung einer Fahrradstraße (Bahnhofstraße oder Alternative) ist es bisher noch nicht gekommen. Komplementär könnten hierzu ggf. noch Mittel des Landes NW eingeworben werden.

Die vom Rat ebenfalls beschlossene Einführung von Dienstfahrrädern für MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung (beispielhaft für andere Hagener Unternehmen) scheiterte aufgrund tarifrechtlicher Bestimmungen. Es wäre zu prüfen, ob die Stadt Hagen für die Umsetzung eines entsprechenden Konzeptes Fördermittel aus dem Sofortprogramm in Anspruch nehmen könnte.

Förderung des Einsatzes von Lastenrädern (BMUB): Der städtische Klimaschutzmanager hatte bereits im Sommer 2017 einzelne Abteilungen der Stadtverwaltung und die SIHK auf ein Modellvorhaben des Bundesumweltministeriums aufmerksam gemacht. Aus verschiedenen Gründen wurde aber das Angebot, drei Monate lang kostenlos ein Lastenrad im Wirtschaftsverkehr einzusetzen, von den potentiellen Nutzern bisher nicht in Anspruch genommen.

Für 2018 plant das Bundesumweltministerium die Förderung von gewerblich genutzten Lastenrädern im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative. Ein entsprechender Förderaufruf ist in Vorbereitung. Es wäre zu prüfen, ob dieser Aufruf in Hagen gemeinsam



mit der SIHK intensiv beworben werden kann, um das dringend notwendig werdende verkehrspolitische Umdenken zu erreichen und auch an einer relativ leicht umsetzbaren Stelle sichtbar zu machen.

Zum Maßnahmenbereich 9 des Sofortprogramms:  
Umweltbonus

Mit dem Umweltbonus fördert die Bundesregierung den Absatz neuer E-Autos. Kommunen sind in diesem Programm nicht antragsberechtigt – kommunale Eigenbetriebe schon. Das Programm existiert bereits seit einigen Jahren. Der städtische Klimaschutzmanager hat den Wirtschaftsbetrieb auf diese Fördermöglichkeit hingewiesen. Der WBH hat, vorbildlich im Konzern Stadt, bereits 23 E-Mobile angeschafft. Wie vom Vorstand bereits in der UWA-Sitzung am 28.09.2017 vorgestellt wurde, nimmt der WBH jetzt verstärkt auch die Umstellungsmöglichkeiten von leichten Nutzfahrzeugen in den Fokus sowie die Elektrifizierung von Einsatzgerätschaften und Maschinen (elektrische Laubbläser, Sägen etc.). Gegründet ist dies nicht zuletzt auch auf die mit der Umstellung verbundenen guten Erfahrungen in der Unterhaltung und Wartung der E-Autos und Arbeitsgeräte und den damit verbundenen wirtschaftlichen Vorteilen.

Weitere mögliche Maßnahmen im Konzern Stadt: Anknüpfungspunkte des Förderprogramms zu den Maßnahmen des Luftreinhalteplans Hagen 2017 ergeben sich in erster Linie bei der strategische Neuausrichtung des Fuhrparkmanagements und umweltverträglichen Erneuerung der Fahrzeugflotten von HVG, HEB und der Stadt selbst. Zur HVG wurden bereits Ausführungen gemacht, HEB prüft derzeit die technischen Möglichkeiten Gegebenheiten (etwa E-Einsatz von Kleinkehrmaschinen) sowie die zutreffenden Förderbedingungen.

Eine erfolgreiche Bewerbung um Fördermittel aus dem geplanten BMVi–Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 - 2020“ setzt in jedem Fall eine konkrete Umsetzungs- und Finanzplanungen der jeweiligen Flottenbetreiber voraus.

Das gilt natürlich auch für die Stadtverwaltung selbst, wo sich derzeit ein E-Auto in Betrieb befindet. Da die Stadt nach diesem Förderprogramm nicht direkt antragsberechtigt ist, wird derzeit geprüft, ob die E-Fahrzeug Anschaffungen unter Ausschöpfung des Umweltbonus zur Einrichtung eines umfassenden Mobilitätsmanagements bei der Stadt nicht über den WBH stattfinden können. Im Rahmen des Umsetzungs- und Finanzierungsplanes ist dann auch zu prüfen, inwieweit eine Kombination aus kommunalem E-Flottenmanagement verbunden mit Car-Sharing Angeboten für die Privatnutzung der Fahrzeuge (s. z.B. Modell Aachen) infrage kommt. Alternativ wäre auf die weiteren Förderaufrufe der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVi zurückzugreifen, wo Kommunen auch direkt antragsberechtigt sind, hier allerdings anteilig nur die Beschaffungsmehrkosten gefördert werden.

Das Bemühen geht im Konzern Stadt somit da hin, über die bereits eingeworbenen Fördermittel hinausgehend auch weiter aus dem nun erweiterten Angebot des Sofortprogramms finanzielle Unterstützung einzuwerben.



Folgende Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan Hagen 2017 könnten auf der Basis des „Sofortprogramms Saubere Luft“ - unterstützt durch Bundesförderung - von den im **Luftreinhalteplan** bereits benannten zuständigen Akteuren umgesetzt werden:

- M 6: Optimierung von Lichtsignalanlagen-Steuerungen im Stadtgebiet (Stadt, WBH)
- M 7: Einsatz von schadstoffarmen Reinigungs- und Entsorgungsfahrzeugen (Stadt, HEB)
- M 8: Mobilitätsmanagement (kommunal und betrieblich) (Stadt, SIHK)
- M 8a: Attraktivitätssteigerung des ÖPNV – z.B. durch Firmentickets (Stadt, SIHK)
- M 8b: Förderung umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens in Unternehmen (Stadt und SIHK)
- M 8c: Steigerung eines umweltfreundlichen Mobilitätsverhaltens in der Kommune (Stadt)
- M 8d: Steigerung von Fahrradnutzung und Fußgängerverkehr (Stadt)
- M 8e: Steigerung ressourcenschonende Individualmobilität (Ecodrive, HVG, Mark-E, Stadt)
- M 8f: Ausbau Park & Ride (Stadt, Mark-E, HVG)
- M 9: ÖPNV-Standards/Flottenentwicklung, Anschaffung Busse (Hagener Straßenbahn AG)
- M 11: Fahrerassistenzsysteme für Busse (Hagener Straßenbahn AG)
- M 21: Kontrolle der verkehrlichen Maßnahmen – unterstützt durch automatisierte, digitale Einrichtungen (Stadt, Polizei)

### Zu c) Eigenanteile

Bei der Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes, des Landes NRW oder der Europäischen Union sind prinzipiell immer Eigenmittel bereitzustellen. Aufgrund der Vielzahl der im Sofortprogramm angebotenen Förderprogramme und der unterschiedlichen finanziellen Ausstattung der Programme und vor dem Hintergrund, dass geplante Maßnahmen mit belastbaren Zeit-, Arbeits- und Kostenplänen zu kalkulieren sind, kann hier pauschal keine Angabe gemacht werden (siehe dazu die Ausführungen unter a).

Beispielsweise werden bei der Anschaffung von E-Fahrzeugen in der Regel nur die Mehrkosten zu einem Fahrzeug mit konventioneller Antriebsart mit Fördersätzen bis zu 90% gefördert. Die Basiskosten sowie der Eigenanteil des Deltas sind somit in den jeweiligen Haushalt einzustellen.

Wäre die Entwicklung von Maßnahmen und Projekten weit fortgeschritten und würden diese in das Sofortprogramm passen, könnte der Eigenanteil bestimmter Projekte abgeschätzt werden. Angaben zu anstehenden Projekten im Konzern Stadt liegen nicht vor.

### Zu d) Verfristung

Zunächst soll auf die Frage eingegangen werden, warum die Stadt Hagen keinen Förderantrag auf Erstellung eines Masterplans gestellt hat, andere Städte dazu gleichwohl in der Lage waren:



Der Förderaufruf zur Erstellung von Masterplänen erging von Seiten des BMVi am 30.08.2017 durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger am 01.09.2017 unter der Überschrift Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“. Das entsprechende Zitat aus der Richtlinie: „Für die Erstellung der Masterpläne können die Regionen im Rahmen der vorliegenden Richtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ aus dem Forschungsprogramm zur Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr (Forschungsprogramm) Zuwendungen erhalten.“ Für das hierin nicht sonderlich transparent enthaltene Sonderprogramm Masterplanerstellung wurde verlangt, bis zum 30.09.2017 eine Projektskizze einzureichen. Der endgültig umfangreich ausgearbeitete Antrag musste bis zum 24.11.2017 vorgelegt werden, was man durch ständige Nachverfolgung eines kurzfristigen Förderaufrufes auf der Homepage des BMVi hätte erfahren können.

Als die Stadtverwaltung mit den Veröffentlichungen zum Ersten Kommunalgipfel (Beratung der Bundesregierung mit Vertretern von 30 Kommunen - ohne Hagen - mit hoher NO<sub>2</sub>-Gehalt Belastung) nach dem 04.09.2017 darauf aufmerksam wurde, waren sowohl von der Zeitschiene als auch von den Personalressourcen und der notwendigen Arbeitsstruktur her (viele Beteiligte!) keine ausreichenden Möglichkeiten mehr gegeben, um die erforderlichen Abstimmungen, Vorarbeiten und die Antragstellung selbst zu organisieren.

Andere Städte, etwa Dortmund oder Gelsenkirchen, konnten in der Kürze der Zeit reagieren, da sie auf bereits geleistete Vorarbeiten und auf eine vorhandene Arbeitsinfrastruktur zurückgreifen konnten. Gelsenkirchen etwa hat sich auf einen Maßnahmenplan „Green City“ gestützt. In einer Verwaltungsvorlage vom 21.11.2017 sind für die „Vergabe von Aufträgen“ zur Erstellung des Masterplanes mit externer Unterstützung Kosten in Höhe von 95.000,-€ veranschlagt worden. Dortmund konnte auf ein im Mai 2015 bereits politisch beschlossenes Konzept City 2030 und die darauf gründende bereits eingerichtete Projektstruktur zurückgreifen, um auch den Masterplan „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ daraus zu entwickeln.

Als bedeutsam ist aber herauszustellen: Da der Masterplan allein für den Förderbaustein „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ erforderlich ist, können Anträge zu allen anderen der o.a. Förderprogramme ab sofort gestellt werden. Den Zeitpunkt bestimmen dabei die einzelnen Träger von Projekten in Hagen vor dem Hintergrund ihrer jeweiligen Möglichkeiten und Ausgangslagen. Die zu erfüllenden Bedingungen regeln die einzelnen Förderrichtlinien und die Förderaufrufe in den Programmen. Die Lotsenstelle sowie die Umweltverwaltung stehen für etwaige Rückfragen zur Verfügung. Der Umweltdezernent und das Umweltamt werden zudem zeitnah alle Akteure an einen Tisch holen.

Bei der Informationsveranstaltung in Bonn wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, dass es bei einigen Maßnahmen möglich ist, sogar vor dem Erhalt eines Förderbescheides mit der Maßnahmenumsetzung zu beginnen (s. Anlage Präsentation, Folien 60/61).



Die  
Bundesregierung

# Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020

Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität

# Inhaltsverzeichnis

- 1 Zielstellung der Informationsveranstaltung
- 2 Ausgangslage
- 3 Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020
- 4 Lotsenstelle

# Zielstellung der Informationsveranstaltung

# Ziele der Informationsveranstaltung

## Zielstellung

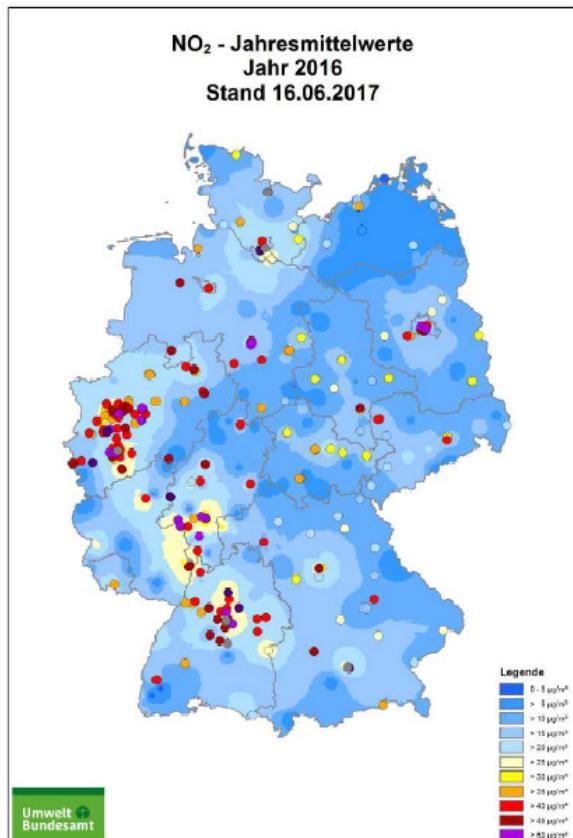
---

- 1** Überblick über das Sofortprogramm
- 2** Vorstellung der einzelnen Förderprogramme durch die Projektträger
- 3** Bedarfe der Kommunen aufnehmen
- 4** Persönliches Kennenlernen und Austausch mit den Lotsinnen und Lotsen

# Ausgangslage

# 90 Kommunen haben 2016 den zulässigen Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) überschritten

## Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) im Jahr 2016



### Weitere Informationen zum Thema NO<sub>2</sub>

- Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008
- 39. BImSchV §3 II (Grenzwert 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  NO<sub>2</sub> im Kalenderjahresmittel)
- Website des Umweltbundesamtes mit vielen Hintergrundinformationen zum Thema NO<sub>2</sub>



Es besteht dringender Handlungsbedarf aufgrund

- des Gesundheitsschutzes,
- des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens und
- von Gerichtsurteilen.

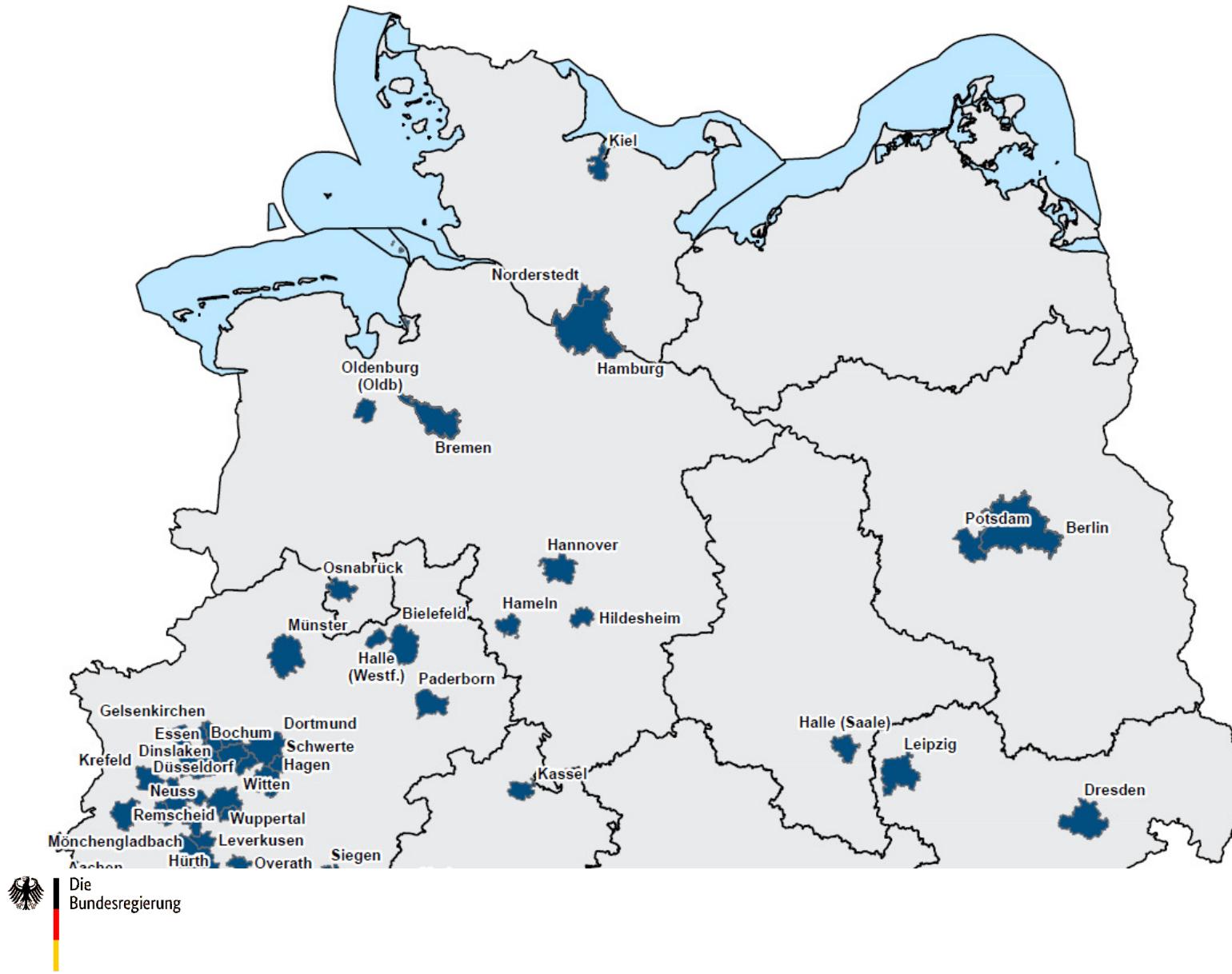


Die  
Bundesregierung

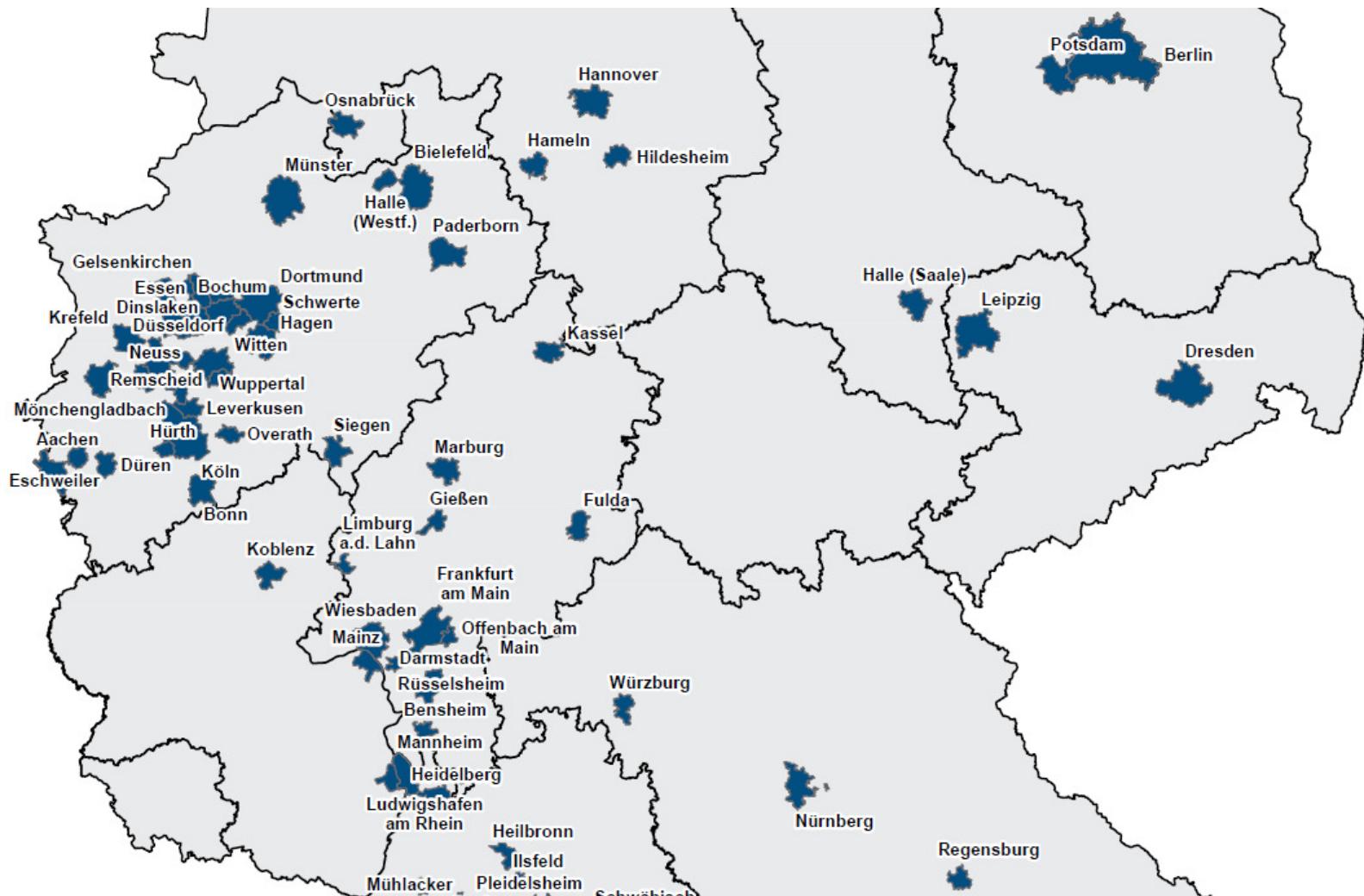
Quelle: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) (abgerufen am 15.12.17)



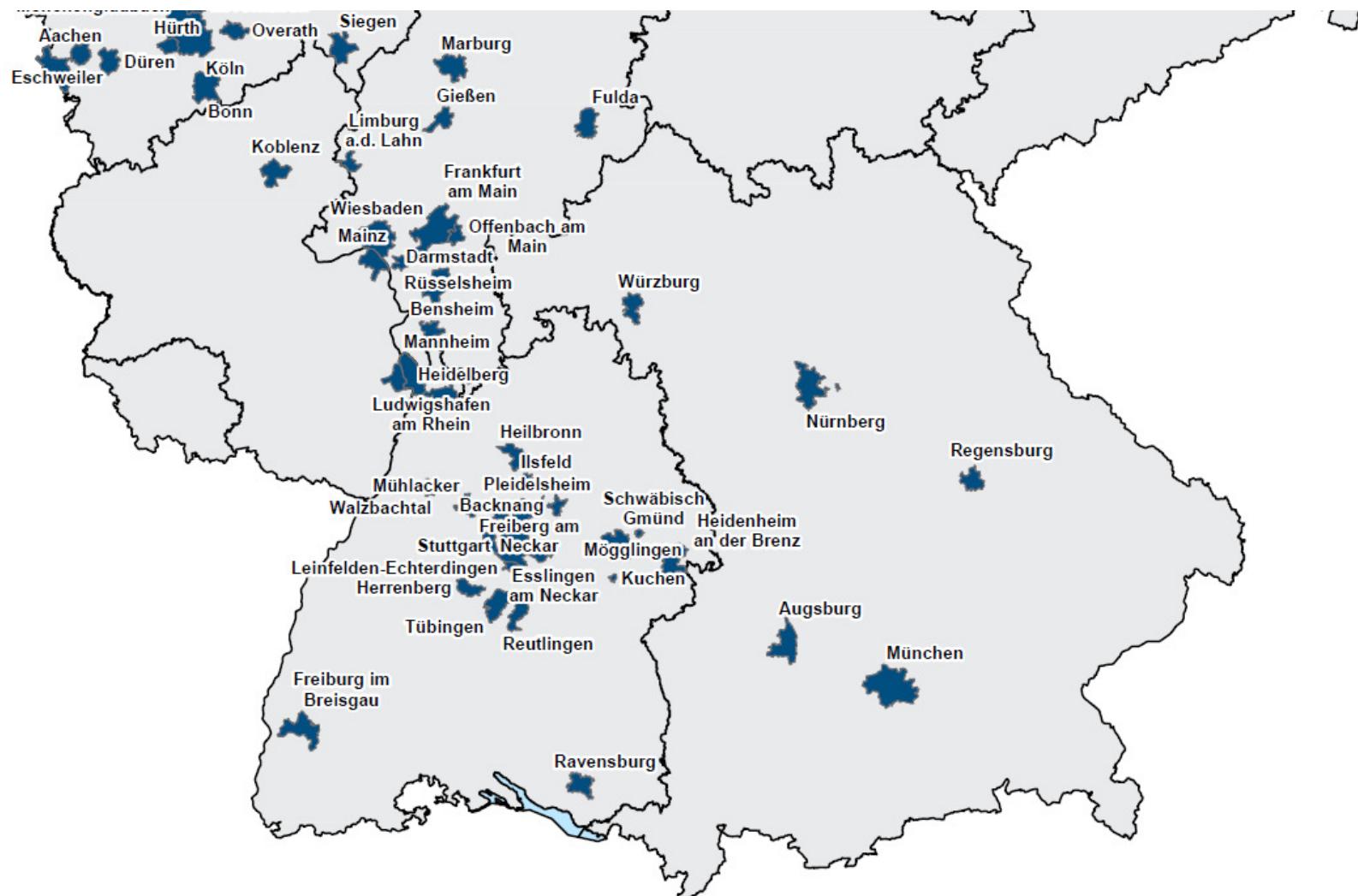
# Übersicht über die Kommunen (Nord)



# Übersicht über die Kommunen (Mitte)



# Übersicht über die Kommunen (Süd)



# Entwicklungsprozess hin zu dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“



\* Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen werden zeitnah geschaffen.

# Sofortprogramm Saubere Luft

## 2017-2020

# Grundzüge des Sofortprogramms

**Ziel:** Beitrag zur kurzfristigen Verbesserung der Luftqualität in Städten.

Zusätzliche Finanzmittel in Höhe von insgesamt bis zu 1 Milliarde Euro, davon 750 Millionen Euro vom Bund.\*

Nutzung von bestehenden Förderprogrammen, um schnelles Handeln zu ermöglichen.

Wo erforderlich, werden neue Förderprogramme aufgelegt.

Einrichtung einer Lotsenstelle beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Unterstützung der Kommunen.

Konzentration der zusätzlichen Fördermittel auf Kommunen mit NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen.

## Für bessere Luft in unseren Städten

### Der Bund hilft bei:

- **Umstellung auf Elektrofahrzeuge**  
z.B. bei Transport- und Lieferdiensten, Taxen, Mietwagen und Carsharing-Autos sowie im ÖPNV
- **Nachrüstung von Diesel-Bussen**  
im öffentlichen Personennahverkehr
- **Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme**  
für einen flüssigeren Verkehr



© Bundesregierung

# Maßnahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020

## Elektrifizierung des urbanen Wirtschafts- verkehrs

FRL Elektromobilität (BMVI)

FRL Erneuerbar Mobil (BMUB)

*Weitere FRL in Vorb. (BMUB)*

## Elektrifizierung von Taxis, Mietwagen und Carsharing

FRL Elektromobilität (BMVI)

FRL Erneuerbar Mobil (BMUB)

## Elektrifizierung der Busse im ÖPNV

FRL Elektrobusse ÖPNV (BMUB)

FRL Elektromobilität (BMVI)

## Nachrüstung von Dieselbussen im ÖPNV

*FRL in Vorbereitung (BMVI)*

## Ausbau der Lade- infrastruktur

FRL Elektro-Mobil (BMWi)

## Digitalisierung des Verkehrs

FRL Digitalisierung  
kommunaler Verkehrssysteme  
(BMVI)

*Weitere FRL in Vorb. (BMUB)*



Die  
Bundesregierung

FRL = Förderrichtlinie

# Weitere Maßnahmen

## Verbesserung von Logistikkonzepten

Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte/NKI (BMUB)

Umschlaganlagen  
Kombinierter Verkehr (BMVI)

## Umweltbonus (Kaufprämie für E-Fahrzeuge)

Umweltbonus (BMWi)

## Förderung Radverkehr

Kommunalrichtlinie/NKI (BMUB)

Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“/NKI (BMUB)

Finanzhilfen Radschnellwege (BMVI)

Das Sofortprogramm ist mit bis zu 1 Mrd. Euro zusätzlicher Mittel ausgestattet\* und soll den Kommunen zur Verfügung gestellt werden

Maßnahmenbereich	Fördersumme aus Sofortprogramm
Elektrifizierung des Verkehrs	393 Mio. Euro
Digitalisierung	500 Mio. Euro
Nachrüstung Dieselbusse im ÖPNV	107 Mio. Euro

# Lotsenstelle

# Arbeit der Lotsenstelle

*Wir verstehen uns als ressortübergreifende Schnittstelle zwischen den Kommunen und den Projektträgern und pflegen dabei den partnerschaftlichen Umgang auf Augenhöhe.*

*Wir sind ein Informationsdienstleister – der Transfer von Wissen hat für uns oberste Priorität.*

Erstberatung



Projektträger



Informationsdienstleister



Gutachter / Entscheider



Schnittstelle zu Kommunen



Maßnahmenentwickler



# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (1)

Aachen  
Bonn  
Hamburg  
Köln

Frau Mause

Bremen  
Dresden  
Halle (Saale)  
Kiel  
Leipzig  
Norderstedt  
Oldenburg (Holst.)  
Osnabrück  
Potsdam

Frau Teichert



# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (2)

Krefeld  
Langenfeld (Rhld.)  
Mettmann  
Mönchengladbach  
Neuss  
Remscheid

Herr Golücke

Bielefeld  
Hagen  
Halle (Westf.)  
Hannover  
Hameln  
Hildesheim  
Münster  
Paderborn  
Siegen

Herr Heine

# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (3)

Bochum  
Dinslaken  
Dortmund  
Düsseldorf  
Essen  
Gelsenkirchen  
Gladbeck  
Herne  
Mülheim an der Ruhr  
Oberhausen  
Schwerte  
Witten  
Wuppertal

Herr Lippert



# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (4)

Berlin  
Düren  
Eschweiler  
Hürth  
Koblenz  
Leverkusen  
Ludwigshafen  
Mainz  
Overath

Herr Schnoor

# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (5)

Bensheim  
Darmstadt  
Frankfurt am Main  
Fulda  
Gießen  
Kassel  
Limburg a.d. Lahn  
Marburg  
Offenbach am Main  
Rüsselsheim  
Wiesbaden

Herr Müller

# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (6)

Augsburg  
Freiburg im Breisgau  
Heilbronn  
Mannheim  
München  
Nürnberg  
Ravensburg  
Regensburg  
Würzburg

Frau Hannemann



# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (7)

Backnang  
Esslingen am Neckar  
Heidenheim an der Brenz  
Kuchen  
Leinfelden-Echterdingen  
Mögglingen  
Reutlingen  
Schwäbisch Gmünd  
Stuttgart  
Tübingen

Herr Motzer

# Lotsinnen und Lotsen der Kommunen (8)

Freiberg am Neckar  
Heidelberg  
Herrenberg  
Ilsfeld  
Leonberg  
Ludwigsburg  
Markgröningen  
Mühlacker  
Pleidelsheim  
Walzbachtal

Herr Wilde

# Förderprogramme

## Masterpläne

# Masterpläne

## Hintergrund

60 Kommunen haben das Sonderprogramm zur Förderung von Masterplänen genutzt

Am 20. Dezember 2017 wurden die Förderbescheide mit einem Gesamtvolumen von 12 Mio. Euro übergeben.

### Mögliche Maßnahmen

- zur Digitalisierung des Verkehrs
- zur Vernetzung von Verkehrsträgern
- zur Elektrifizierung
- zur Radverkehrsförderung
- zur urbanen Logistik

Masterplanerstellung bis Ende Juli 2018



**Die Masterpläne sind Voraussetzung für die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, nicht jedoch für die anderen Förderrichtlinien.**

# Förderprogramme

## Insbesondere Elektrifizierung des Verkehrs

- FRL Elektromobilität
- FRL Erneuerbar Mobil
- Förderprogramme und Richtlinien der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)
- Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV
- Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

# Förderrichtlinie Elektromobilität

## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

### Förderberechtigte

- **Kommunen**
- **Kommunale Unternehmen**
- **Unternehmen** der gewerblichen Wirtschaft (beim Sofortprogramm: Maßnahme muss in **kommunales Konzept eingebunden** sein – Bestätigung durch Kommune)
- **Universitäten**

### Förderbereiche

- Beschaffung von **Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastruktur**
- Kommunale **Elektromobilitätskonzepte**
- Forschungs- und **Entwicklungsvorhaben** zur Unterstützung des Markthochlaufes der Elektromobilität

### Ziele der Förderrichtlinie

- **Erhöhung der Fahrzeugzahlen bei Elektrofahrzeugen**, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten Ladeinfrastruktur
- Verknüpfung der Fahrzeuge mit dem Stromnetz in Kombination mit dem **Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor** auf der kommunalen Ebene
- Kostenreduktion von den für die Elektromobilität benötigten Technologien, Komponenten oder Systemen
- Stärkung der Elektrifizierung in den Bereichen Schienen-, Güter- und Sonderverkehre sowie in maritimen Anwendungen



# Förderrichtlinie Elektromobilität

## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

### Förderschwerpunkte

*Im Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020:*

- Elektrofahrzeuge der Fahrzeugklassen M1-M3 und N1-N3 (Pkw / Busse / Nfz) sowie L2e, L5e, L6e, L7e (Leichtfahrzeuge)  
Reine E-Fahrzeuge und PlugIn-Hybride ( $\geq 50$ km elektr. Reichw. /  $\leq 50$ g CO<sub>2</sub>/km)
- **für den Betrieb notwendige** Ladeinfrastruktur (LIS)  
(öffentl. / nicht öffentl. zugänglich)  
DC / AC Leistungsbereich: 3,7 kW -  $\geq 150$  kW (ohne Anschlusskosten o.ä.)
- Einsatzkontakte (Beispiele): Behördliche Flotten, ÖPNV, Taxi / Carsharing, Polizei, Feuerwehr, Sozialdienste, Paketdienstleister, City-Logistik...

### Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte

- Gesamt: 306 Vorhaben mit einem Fördervolumen von aktuell ca. 55 Mio. Euro
- E-Fahrzeuge / LIS: 2.546 Fahrzeuge (darunter 108 Busse) mit 624 Ladeorten

### Aktueller Status der Förderrichtlinie

- 1. Förderaufruf zum Sofortprogramm aktiv – **Einreichungsfrist 31.1.18**
- Weitere Aufrufe im Sofortprogramm geplant
- Reguläre Förderaufrufe (ohne Einschränkung auf NO<sub>x</sub>-Kommunen) für Elektrofahrzeuge/Ladeinfrastruktur sowie kommunale Elektromobilitätskonzepte im 1. Halbjahr 2018 vorgesehen
- Nächster Aufruf zu Skizzen für Forschung&Entwicklung geplant im Q4 / 2018
- **Newsletter** für Förderaufrufe: <https://www.now-gmbh.de/de/service/newsletter>



# Förderrichtlinie Elektromobilität

## Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

<b>Laufzeit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 30. Juni 2015 (Aktualisierung 15. Dezember 2017) - 31. Dezember 2020</li></ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ca. 30 Mio. € / Jahr</li><li>▪ Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020: zusätzlich 175 Mio. €</li></ul>
<b>Verfahren und Fristen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sofortprogramm saubere Luft 2017 – 2020: <b>vereinfachtes einstufiges Antragsverfahren</b>, einfaches Formular zur Vorhabenbeschreibung, Berechnungstabelle für die förderfähigen Ausgaben, weitgehende Förderung über Mehrausgabenpauschalen, geringe Berichtspflichten Einreichungsfrist aktueller Förderaufruf: <b>31.01.2018</b> (weitere Aufrufe folgen)</li></ul>
<b>Weitergehende Hinweise</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Informationen: <a href="https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi/invest/">https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi/invest/</a></li><li>▪ Antragssystem easyOnline: <a href="https://foerderportal.bund.de/easyonline/">https://foerderportal.bund.de/easyonline/</a></li><li>▪ Fragen &amp; Antworten: <a href="https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi/invest/faq">https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi/invest/faq</a></li></ul>
<b>Kontakt:</b>	(Projekträger Jülich, Dr. Michael Schultz, 030 / 20199 3500, <a href="mailto:ptj-esn6-emob@fz-juelich.de">ptj-esn6-emob@fz-juelich.de</a> , <a href="https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi">https://www.ptj.de/elektromobilitaet-bmvi</a> )

# Erneuerbar Mobil

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

## Förderberechtigte

- Antragsberechtigt sind insbesondere **Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft**

## Förderbereiche

- **Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs** (z.B. leichte Nutzfahrzeuge)
- Elektrifizierung von **Taxis, Mietwagen und Carsharing**

## Ziele der Förderrichtlinie

- Hebung des Potenzials der Elektromobilität für den Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz
- Beitrag für die Erhöhung **der Lebensqualität und eine nachhaltige Stadtentwicklung**



# Erneuerbar Mobil

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

## Förderschwerpunkte

- Im Rahmen der Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs wird die **Beschaffung von Neufahrzeugen mit Elektroantrieb** gefördert,
  - z.B. leichte Nutzfahrzeuge und Taxis, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge sowie
  - die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur.

## Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte (optional)

- Im Rahmen der Unterstützung für die Markteinführung mit ökologischen Standards wurden im Förderprogramm Erneuerbar Mobil bereits **Investitionszuschüsse zur Beschaffung von mehr als 4.000 Fahrzeugen mit Elektroantrieb gewährt.**

## Aktueller Status der Förderrichtlinie

- Veröffentlichung der Richtlinie: **08.12.2017 – Laufzeit bis: 31.12.2020.**
- Gesonderter Aufruf im Rahmen des Sofortprogramms erfolgt in Kürze.



Die  
Bundesregierung

# Erneuerbar Mobil

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

## Finanzierung

- Anteilsfinanzierung der Investitionsmehrkosten von bis zu
  - **40 %** (Großunternehmen),
  - **50 %** (Mittlere Unternehmen),
  - **60 %** (Kleine Unternehmen).
- Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt.
- Zweistufiges Verfahren
  - Angabe von Basisdaten zum Antragsteller und Fahrzeugeinsatz über ein Internetportal - Frist zur Antragstellung: **16.02.2018**. Weitere Einreichungen jeweils zum 01. des Quartals (soweit Mittel vorhanden)
  - Nach Prüfung der Förderwürdigkeit erfolgt eine vereinfachte Einreichung des Förderantrages über das easyOnline Portal.
- Der gesonderter Förderaufruf sowie weiterführende Informationen können in Kürze der Webseite des Projektträgers entnommen werden.
  - <http://www.erneuerbar-mobil.de/foerderprogramme>

## Weitergehende Hinweise

**Kontakt:** Projektträger VDI/VDE Innovation + Technik GmbH (VDI/VDE-IT),  
Telefon: 030 310078-5660, E-Mail: [elmo@vdivde-it.de](mailto:elmo@vdivde-it.de), Webseite: <http://erneuerbar-mobil.de>



Die  
Bundesregierung

# Förderprogramme und Richtlinien der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) in Bearbeitung durch PtJ

- Aufgabe und Ziel: Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das BMUB Klimaschutzprojekte, die einen deutlichen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten.
  - **Kommunalrichtlinie (KRL)**
  - Förderung von Klimaschutz in Masterplan-Kommunen
  - Förderaufruf für innovative Klimaschutzprojekte
  - **Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr**
  - Förderaufruf „Kurze Wege für den Klimaschutz“
  - Förderaufruf „Klimaschutz im Alltag“
  - **Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte**

# Kommunalrichtlinie

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderberechtigte

- **Kommunen** oder deren Zusammenschlüsse
- Betriebe, Unternehmen und Organisationen (mind. 50,1 Prozent kommunal)

Für Radabstellanlagen weiterhin:

- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche **Kindertagesstätten** und **Schulen**, bzw. deren Träger
- öffentliche und freie, gemeinnützige Einrichtungen der **Kinder- und Jugendhilfe**, nach SGB VIII a, bzw. deren Träger
- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche **Hochschulen**, bzw. deren Träger

### Förderbereiche

- Bezug Sofortprogramm: Klimaschutz und Nachhaltige Mobilität

### Ziele der Förderrichtlinie

- Reduzierung von Treibhausgasemissionen
- Beitrag zum Klimaschutz auf kommunaler Ebene
- Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung

# Kommunalrichtlinie

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderschwerpunkte

- Ergänzung vorhandener **Radwegenetze** (Fahrradstraßen, Radschnellwege, Radfahr- und Schutzstreifen), Umgestaltung von Knotenpunkten, sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege
- Errichtung verkehrsmittelübergreifender **Mobilitätsstationen**
- Einrichtung von **Wegweisungssystemen** für den alltagsorientierten Radverkehr
- Errichtung von **Radabstellanlagen**
- Konzeptionell / strategischer Klimaschutz: **Erarbeitung von Mobilitätskonzepten, Umsetzung** durch **Klimaschutzmanagement** (inkl. **investive Maßnahme**)

### Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte (optional)

Investive Projekte im Bereich nachhaltige Mobilität:

- Abgeschlossene Projekte seit 2013: 91
- Aktuell geförderte Projekte: 140

### Aktueller Status der Förderrichtlinie

- Antragsfenster:
- **01.01.2018 – 31.03.2018**
- **01.07.2018 – 30.09.2018**



# Kommunalrichtlinie

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Laufzeit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ In der Regel 2 Jahre, maximal 3 Jahre</li></ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förderquote: <b>bis zu 50 %, finanzschwache Kommunen bis zu 62 %</b></li><li>▪ Mindestzuwendung: 10.000 €, maximale Zuwendung: 350.000 €</li></ul>
Verfahren und Fristen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Einstufiges Verfahren</b>, Antragstellung über easy-online</li><li>▪ 1 Antrag pro Kalenderjahr und Förderbereich</li></ul>
Weitergehende Hinweise	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Merkblatt „Investive Klimaschutzmaßnahmen“ vom 01.07.2017</li><li>▪ Vorlage Vorhabenbeschreibung Mobilität</li></ul>

### Kontakt:

Telefon: 030 / 20199 – 577

Website: <https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie>

E-Mail: [ptj-ksi@fz-juelich.de](mailto:ptj-ksi@fz-juelich.de)

# Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

---

### Förderberechtigte

- **Kommunen**, Zusammenschlüsse von Kommunen
- Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit mindestens 50,1 % kommunaler Beteiligung
- **Kooperationen** („Verbünde“) von Kommunen, Unternehmen, Verbänden, Vereinen, Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus und Hochschulen

### Ziele der Förderrichtlinie

- Beitrag zum Klimaschutz
- **Modellhafte, investive Projekte** zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten
- Besonders förderwürdig: Kooperationen die mit verschiedenen Akteuren realisiert werden

# Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderschwerpunkte

- **Investive Projekte mit Modellcharakter** zur
  - fahrradverkehrsfreundlichen (Neu-)Gestaltung des Straßen- und Siedlungsraums,
  - zur Errichtung zusätzlicher Radverkehrseinrichtungen sowie
  - zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen

### Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte (optional)

- Errichtung von Mobilitätstationen mit Radabstellplätzen, Fahrradboxen, Gepäckschließfächer, E-Ladestellen bzw. Self-Service-Stationen, Zählsysteme und Maßnahmen zur Automatisierung von Verkehrsflüssen
- Fahrradmodellquartier durch Anordnung von Fahrradstraßen, Auftragung von fahrradfreundlichen Fahrbahnbelägen sowie Querungshilfen, Bau von Fahrradabstellanlagen, Radstationen und Pedelec-Ladestationen
- mobile und energieautarke e-Bike-Ladegaragen

### Aktueller Status der Förderrichtlinie

- **Förderaufruf 2017/2018 wurde am 01.02.2017 veröffentlicht**



# Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Laufzeit	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bis zu drei Jahre</li></ul>
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förderquote: bis zu 70 %, finanzschwache Kommunen bis zu 90 %</li><li>▪ Mindestzuwendung: 200.000 Euro</li></ul>
Verfahren und Fristen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Zweistufiges Verfahren:</b> 1. Stufe: Skizze ➔ 2. Stufe: Antrag</li><li>▪ Nächstes Skizzenfenster: <b>15.02.2018 – 15.05.2018</b></li></ul>
Weitergehende Hinweise	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förderaufruf (Anforderungen, Bewertungskriterien, Skizzengliederung etc.)</li></ul>
<b>Kontakt:</b>	Telefon: 030 / 20199 – 3422 Website: <a href="https://klimaschutz.de/radverkehr">https://klimaschutz.de/radverkehr</a> <a href="https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr">https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr</a> E-Mail: <a href="mailto:ptj-ksi@fz-juelich.de">ptj-ksi@fz-juelich.de</a>

# Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderberechtigte

- **Kommunen**, Zusammenschlüsse von Kommunen
- Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit mindestens 50,1 % kommunaler Beteiligung
- **Kooperationen** („Verbünde“) von Kommunen mit Verbänden, Vereinen, Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus und Hochschulen
- An jedem Verbund muss mindestens eine Kommune beteiligt sein, in der das Modellprojekt durchgeführt wird.

### Ziele der Förderrichtlinie

- Umsetzung wegweisender **investiver Modellprojekte** im Bereich des kommunalen Klimaschutz
- deutliche Treibhausgasminderung als Beitrag zur schrittweisen Erreichung der Klimaneutralität von Kommunen und im kommunalen Umfeld
- bundesweite Ausstrahlung zur weiteren Nachahmung und Auslösung von weiteren Minderungen der Treibhausgasemissionen

# Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderschwerpunkte

- **Investive Projekte** mit Modellcharakter aus den Bereichen
  - Abfallentsorgung;
  - Abwasserbeseitigung;
  - Energie- und Ressourceneffizienz sowie
  - Grün in der Stadt
  - Sonstige Handlungsbereiche im Sinne des Förderaufruf:  
→ Sofortprogramm: Projekte Bereiche **Verkehr** und **Mobilität**

### Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte (optional)

- Bezug Mobilität und Verkehr:  
Etablierung eines intelligenten Steuerungssystems zur klimaschonenden Optimierung der Fahrwege und Fahrweise im Regelschülerverkehr

### Aktueller Status der Förderrichtlinie

- **Förderaufruf 2017/2018 wurde am 01.12.2016 veröffentlicht**



# Förderaufruf Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

<b>Laufzeit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bewilligungszeitraum von mindestens 12 und maximal 36 Monaten</li></ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förderquote: bis zu 80 %, finanzschwache Kommunen bis zu 90 %</li><li>▪ Mindestzuwendung: 200.000 EUR, Maximal ca. 5 Mio. EUR</li></ul>
<b>Verfahren und Fristen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zweistufiges Verfahren: 1. Stufe: Skizze ➔ 2. Stufe: Antrag</li><li>▪ Aktuelles Skizzenfenster: <b>01.01.2018 – 15.04.2018</b></li></ul>
<b>Weitergehende Hinweise</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Förderaufruf (Anforderungen, Bewertungskriterien, Skizzengliederung etc.)</li><li>▪ Einzelfallbetrachtung der beihilferechtlichen Einordnung</li></ul>
<b>Kontakt:</b>	Telefon: 030 / 20199 – 3510 Website: <a href="https://klimaschutz.de/modellprojekte">https://klimaschutz.de/modellprojekte</a> <a href="https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/modellprojekte">https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/modellprojekte</a> E-Mail: <a href="mailto:ptj-ksi@fz-juelich.de">ptj-ksi@fz-juelich.de</a>

# Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderberechtigte

- Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (**Verkehrsbetriebe**).

### Förderbereiche

- **Elektrifizierung der Busse im ÖPNV**

### Ziele der Förderrichtlinie

- Unterstützung der **Markteinführung von Elektro- und Plug-In-Hybridbussen**.
- Senkung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr und Erzielen maßgeblicher Umwelteffekte im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes.



# Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Förderschwerpunkte

- Beschaffung (**Kauf** oder **Leasing**) von Elektrobussen zum Zwecke der Personenbeförderung im ÖPNV. Konkreter Gegenstand der Förderung:
  - Diesel-elektrische Hybridbusse (Plug-In-Hybridbusse),
  - Rein batterie-elektrische Busse (Batteriebusse)
  - Ladeinfrastruktur (nur im Zusammenhang mit der Anschaffung von Elektrobussen),
  - weitere Kosten (z.B. Schulungen von Werkstatt- und Fahrpersonal, Werkstatteinrichtungen)

### Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte (optional)

- Seit 2012 fördert das BMUB im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) die Beschaffung und Inbetriebnahme diesel-elektrischer Hybridbusse im öffentlichen Nahverkehr.
- Insgesamt konnten mit Hilfe der Förderung des BMUB **rund 90 Hybridfahrzeuge in den Linienbetrieb** von Nahverkehrsunternehmen integriert werden.

### Aktueller Status der Förderrichtlinie

- Veröffentlichung Anfang 2018\*
- Erster Skizzenaufruf voraussichtlich **im Frühjahr 2018 und dann jährlich**, ggf. zusätzlicher Aufruf im Herbst 2018
- Laufzeit bis **31.12.2021**

\* in Abhängigkeit von der beihilferechtlichen Zustimmung der EU-Kommission



Die  
Bundesregierung



# Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV

## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

### Finanzierung

- Bis zu **80%\*** der Mehrkosten für Batteriebusse (Referenz ist vergleichbarer EURO VI Diesel-Bus)
- Bis zu **40%\*** der Mehrkosten für Plug-In-Hybridbusse, Ladeinfrastruktur und weiterer Kosten
- Förderung in Form eines nicht rückzahlbaren Investitionszuschusses.

\* vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zustimmung der EU-Kommission

### Verfahren und Fristen

- Zweistufiges Verfahren
  - Skizzeneinreichung zu einem Stichtag (wird noch veröffentlicht)
  - Nach Prüfung der Förderwürdigkeit erfolgt eine Einreichung des Förderantrages über das easyOnline Portal.

### Weitergehende Hinweise

- Die Richtlinie sowie weiterführende Informationen zum Antrags- und Auswahlverfahren können in Kürze der Webseite des Projektträgers entnommen werden.
  - <http://www.erneuerbar-mobil.de/foerderprogramme>

**Kontakt:** Kontakt: Projektträger VDI/VDE Innovation + Technik GmbH (VDI/VDE-IT), Annette Randhahn, Telefon: 030 310078-235, E-Mail: [annette.randhahn@vdivde-it.de](mailto:annette.randhahn@vdivde-it.de), Webseite: <http://erneuerbar-mobil.de>



Die  
Bundesregierung



# Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten

*Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)*

## Förderberechtigte

- **Betroffene Kommunen** (gemäß Anlage zum Förderaufruf)
- **Forschungseinrichtungen** (mindestens eine ist erforderlich)
- **Unternehmen**
- sonstige juristische Personen

## Förderbereiche

- **Ladeinfrastruktur** für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem **Abbau bestehender Netzhemmisse**
- Aufbau von Low Cost-Infrastruktur
- Mobile Metering-Ladepunkte

## Ziele der Förderrichtlinie

- Lademöglichkeiten schaffen für
  - Fahrzeugbesitzer ohne private Lademöglichkeit
  - Betriebliche Anwendungsfälle
- Wissenschaftliche Themenfelder (Beispiele):
  - Versorgungssichere Netzintegration
  - Geschäftsmodelle
  - Nutzerpräferenzen prognostizieren/erfassen



Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten

*Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)*

## Förderschwerpunkte

- **Aufbau von intelligenter / netzdienlicher Ladeinfrastruktur**
  - Wo: - öffentlich zugänglich (z. B. Supermarkt, Parkhaus)
    - nicht öffentlich zugänglich (z. B. Betriebshof, Mehrfamilienhaus)
  - Wie: - gesteuertes Laden
    - Pufferung von elektrischer Energie
- **Demonstrationsräume** (Reallabore) zur Erprobung und zum Abbau von Netzausbauhemmnissen
- **Low Cost-Ladeinfrastruktur**
- Ladeinfrastrukturlösungen mit **intelligentem Management** in nicht öffentlich zugänglichen Räumen (z.B. Betriebshöfe, Arbeitgeberparkplätze)
- Errichtung von **intelligenten Ladesystemen** für das private Parken und Laden (Parkhaus in Mehrfamilienhäusern, öffentlich zugängliche Parkhäuser)

## Abgeschlossene/aktuell geförderte Projekte

- SLAM
- TRADE EVs
- Laden 2020

## Aktueller Status der Förderrichtlinie

- Richtlinie: in Kraft; VÖ im Bundesanzeiger am 15. Dezember 2017
- **Förderaufruf: VÖ im Bundesanzeiger am 04. Januar 2018**



# Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmisse sowie dem Aufbau von Low Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten

*Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)*

<b>Laufzeit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Die Vorhabenlaufzeit sollte drei Jahre nicht überschreiten.</li><li>Fokus liegt auf:<ul style="list-style-type: none"><li>➤ schnellem Aufbau von Ladeinfrastruktur für schnelle Wirkung und auf</li><li>➤ der Bearbeitung damit zusammenhängender Forschungsfragen.</li></ul></li></ul>
<b>Finanzierung</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Anteilfinanzierung: - <b>Kommunen</b> / Forschungseinrichtungen <b>bis zu 100 %</b></li><li>- <b>Unternehmen 40 %</b> bis max. <b>50 %</b> bei KMU</li></ul>
<b>Verfahren und Fristen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><b>Zweistufiges Verfahren:</b> - Projektskizze nach vorgegebenem Muster: (<a href="https://secure.pt-dlr.de/ptoutline/app/emo">https://secure.pt-dlr.de/ptoutline/app/emo</a>) bis 31. März 2018 (keine Ausschlussfrist)</li><li>- Antragstellung nach Projektauswahl</li></ul>
<b>Weitergehende Hinweise</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>DLR-PT berät gerne bei Fragen zu:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Konsortialstruktur / Partnern</li><li>▪ Zuwendungsfähigkeit von Kosten / Ausgaben</li></ul></li></ul>

## Kontakt:



- Dr. Bernd Bauche  
- 0 22 03/6 01- 45 42  
- pt-em@dlr.de



Die  
Bundesregierung

# Förderprogramme

## Insbesondere Digitalisierung

- Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

# Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## Förderberechtigte

- **Städte und Gemeinden (einschließlich Stadtstaaten)**, die von einer Grenzwertüberschreitung der Stickstoffdioxid-Werte gemäß § 3 Abs. 2 39. BImSchV betroffen 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.
- **Landkreise**, in deren Zuständigkeitsbereich mindestens eine betroffene Stadt oder Gemeinde liegt, sowie an diese **angrenzende Städte oder Gemeinden**, sofern die betroffene Stadt oder Gemeinde ihr Einvernehmen erteilt.

## Förderbereiche

- **Digitalisierung**
- **Intelligente Verkehrssysteme**
- **Verkehrsdaten**

## Ziele der Förderrichtlinie

- Ziel der Förderung ist es, Vorhaben im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems umzusetzen, die kurz- bis mittelfristig zur Emissionsreduzierung der Luftschadstoffe beitragen.
- Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger
- Angebote zur Stärkung des ÖPNV
- effiziente Logistik
- Bedarfsorientierter Einsatz von automatisierten Fahrzeugen im Stadtverkehr und im Schienenverkehr
- Umfassende Verfügbarmachung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten



Die  
Bundesregierung

# Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

## Förderschwerpunkte

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

## Aktueller Status der Förderrichtlinie

- Veröffentlichung der Förderrichtlinie im Januar 2018
- **1. Call voraussichtlich Anfang 2018**
- 2. Call voraussichtlich April 2018
- 3. Call nach Erstellung der Masterpläne

# Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme BMVI

## Laufzeit

- Geltungsdauer bis zum 31. Dezember 2020

## Finanzierung

- Anteilsfinanzierung
- Basisfördersatz: **grundsätzlich 50 %**
- Basisfördersatz kann erhöht werden, wenn es sich bei der antragsberechtigten Stadt oder Gemeinde um ein Gebiet mit einer **geringen Wirtschaftskraft** handelt: **max. Fördersatz von 70 %**

## Verfahren und Fristen

- Einstufiges Verfahren
- Erstellung der Förderanträge über das elektronische Antragssystem „easy-Online“

**Kontakt: Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität; Invalidenstraße 44; 10115 Berlin**

**Tel: 030-18300-6541; E-Mail: [LoMo@bmvi.bund.de](mailto:LoMo@bmvi.bund.de) <https://foerderportal.bund.de/>**



Die  
Bundesregierung

# Förderprogramme

Insbesondere Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV

- Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV

# Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV (BMVI-Planungsstand)

## Förderberechtigte

Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag **Beförderungsleistungen im ÖPNV** in einer der von **Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen** erbringen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

## Fördergegenstand

Gegenstand der Förderung ist die **Nachrüstung von Diesel-Bussen** der Schadstoffklassen der Stufe A, B1, B2 und C gemäß Richtlinie 2005/55/EG (Euro III, IV, V und EEV), die im ÖPNV eingesetzt werden. Gefördert werden dabei System- und externe Einbaukosten der Nachrüstung von Abgasnachbehandlungssystemen zur Reduzierung der Stickoxidemissionen.

## Zweck der Förderung

Zweck der Förderung ist es, durch eine Stärkung der Nachfrage nach Stickoxidminderungssystemen mittels einem finanziellen Anreiz für die rechtlich nicht verbindlich vorgeschriebene Nachrüstung von Bussen mit Selbstzündungsmotor (Diesel) mit solchen Systemen einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in Städten zu leisten.

## Aktueller Status der Förderrichtlinie

**Die Richtlinie befindet sich in der Erarbeitungsphase;** eine Ressortabstimmung wird in Kürze eingeleitet.  
**Die Veröffentlichung** ist bei Förderung gemäß AGVO für **Februar 2018** geplant.



# Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV (BMVI-Planungsstand)

## Förderquote / Rechtsgrundlage

Die **Förderquote** für Unternehmen wird je nach der gewählten europarechtlichen Rechtsgrundlage **unterschiedlich ausfallen**. Denkbar sind eine sofortige Inkraftsetzung der Richtlinie gemäß AGVO oder eine Notifizierung bei der Europäischen Kommission. Im letzteren Fall wäre ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn nicht möglich. Derzeit ist ein **Höchstbetrag von 15.000 Euro pro Fahrzeug geplant**.

## Laufzeit

Die Richtlinie wird bei Förderung nach AGVO voraussichtlich von Februar 2018 bis Dezember 2020 in Kraft sein.

## Finanzierung

Es stehen 107 Mio. Euro EKF-Mittel bis 2020 zur Verfügung.

## Verfahren und Fristen

Ein **förderunschädlicher vorzeitiger Maßnahmenbeginn ist bei Förderung nach AGVO ab Antragstellung möglich**. Anträge wären bis zur Beauftragung eines Projektträgers an die Lotsenstelle zu richten.

### Kontakt:

**Kontakt: Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität; Invalidenstraße 44; 10115 Berlin**

**Tel: 030-18300-6541; E-Mail: [LoMo@bmvi.bund.de](mailto:LoMo@bmvi.bund.de)**



Die  
Bundesregierung

# Förderunschädlicher Vorzeitiger Vorhabenbeginn (FVV)

# Förderunschädlicher vorzeitiger Vorhabenbeginn (FVV): Wo ist er möglich?

Um die Maßnahmen des Sofortprogramms rasch umsetzen zu können, wurde auf dem zweiten „Kommunalgipfel“ am 28. November 2017 beschlossen, die Möglichkeit eines FVV einzuräumen.

Bei folgenden Förderprogrammen des Sofortprogramms ist ein FVV schon jetzt möglich:

- Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI
- Förderprogramm Erneuerbar Mobil des BMUB
- Förderprogramm Elektro-Mobil des BMWi
- Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) des BMUB

Sobald diese veröffentlicht sind, ist auch bei diesen Förderprogrammen ein FVV möglich:

- Förderprogramm Nachrüstung von Dieselbussen (BMVI, Veröff. voraussichtlich Feb. 2018)
- Förderprogramm Elektrobusse (BMUB, Veröff. voraussichtlich Januar/Februar 2018)
- Förderprogramm Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI, Veröff. Januar 2018)



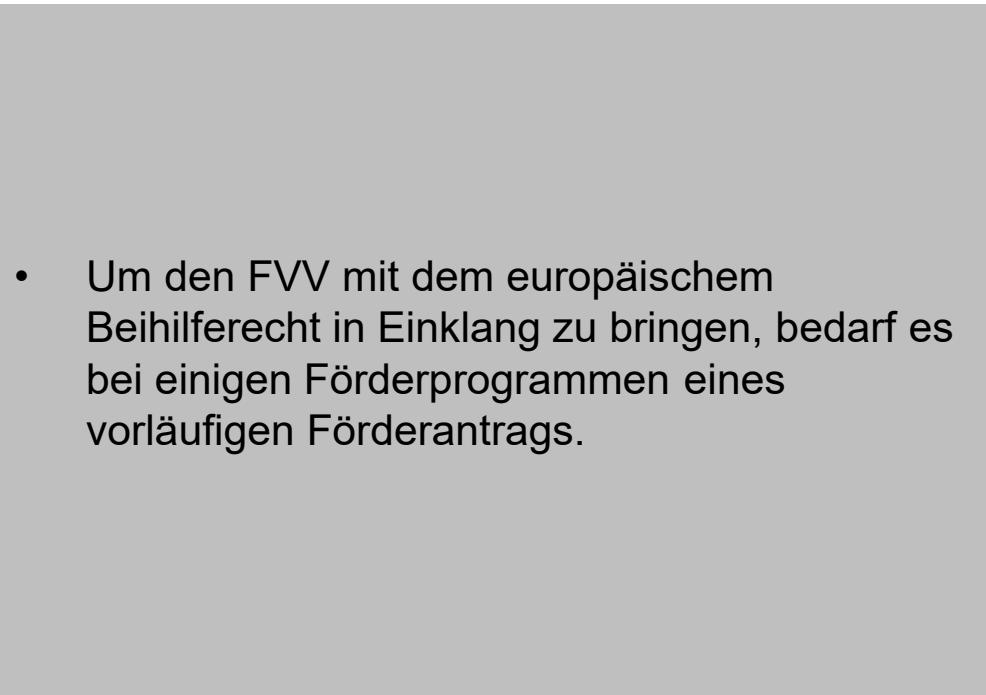
**Konkrete Hinweise zum Verfahren des FVV ergeben sich aus den jeweiligen Förderrichtlinien bzw. -aufrufen und den Hinweisen der Lotsenstelle.**



Die  
Bundesregierung



# Förderunschädlicher vorzeitiger Vorhabenbeginn (FVV): Weiteres Vorgehen



- Um den FVV mit dem europäischem Beihilferecht in Einklang zu bringen, bedarf es bei einigen Förderprogrammen eines vorläufigen Förderantrags.

Anlage zum Informationsblatt der Lotsenstelle  
Variante „Elektro-Mobil BMW/BMUB“  
(Stand: 12.01.2018)

Die Förderung im Rahmen der Förderrichtlinie Elektro-Mobil des BMWi und BMUB ist als staatliche Beihilfe im Sinne des Art. 107 Abs. 1 AEUV einzuordnen, basierend auf der Allgemeinen Gruppenleistungsverordnung (AGVO) der Europäischen Kommission von Juni 2014. Um den vorzeitigen Maßnahmbeginn auch europarechtlich förderunschädlich zu gestalten, darf der sog. Anreizeffekt der Förderung nicht verloren gehen, ein reiner Mitnahmeeffekt muss also ausgeschlossen werden. Pro vorläufiger Förderantrag ist regelmäßig als Anreizeffekt mit Angabe zu stellen, wann der Beihilfemängel vor Beginn der Arbeit für das Vorhaben oder die Tätigkeit zumindest einen schriftlichen Beihilfeantrag mit gewissen Mindestangaben gestellt hat, vgl. etwa Art. 6 AGVO. Hierdienkt diese Anlage.

[Interessensbekundung/Vorläufiger Förderantrag](#)

Name des Antragstellers:
Standort des Vorhabens:
Einzel-/Verbundvorhaben: <input type="checkbox"/> Einzelvorhaben <input type="checkbox"/> Verbundvorhaben
Größe des Unternehmens: <input type="checkbox"/> KU <input type="checkbox"/> oder GU
Beschreibung des Vorhabens <sup>1</sup> : Feldversuche in ausgewählten Fahrzeugsegmenten und Anwendungsbereichen; Pilotversuche zu verkehrlichen sowie zu den Umwelt- und Klimawirkungen eines erhöhten Anteils automatisierter und autonomer Elektrofahrzeuge; Erschließung des Klima- und Umweltvorteils von Elektrofahrzeugen sowie Verfahren zur Verbesserung von Ladekomfort, Verfügbarkeit und Auslastung von Ladeinfrastruktur; Markteinführung mit ökologischen Standards; Ressourcenverfügbarkeit und Recycling; Stärkung der Wertschöpfungsketten der Elektromobilität im Bereich Produktion
Vorhabenbeginn: _____, Vorhabenabschluss: _____
Kosten/Ausgaben des Vorhabens: _____ EUR
Höhe der Förderung <sup>2</sup> : _____ EUR
Art der Beihilfe: nicht rückzahlbarer Zuschuss

<sup>1</sup> Kleine und mittlere Unternehmen (KMU): weniger als 250 Beschäftigte und Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR oder Jahresbilanz von höchstens 43 Mio. EUR, wenn sämder Großunternehmen (GU)

<sup>2</sup> Nichtzurückfessend stechen

<sup>3</sup> Gemäß Vorgaben der Förderrichtlinie



**Die Lotsenstelle wird die Liste der Förderprogramme des Sofortprogramms, die für einen FVV eines vorläufigen Förderantrags bedürfen, zeitnah im Internet veröffentlichen.**

# Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

## Kontakt

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)  
Projektgruppe Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Telefon: 030/18 300-6541  
E-Mail: [LoMo@bmvi.bund.de](mailto:LoMo@bmvi.bund.de)