

Förderrichtlinie #mobilwandel2035 – Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität

Zurück zur Teilliste Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Förderrichtlinie #mobilwandel2035 – Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität

Vom 22. Februar 2021

Fundstelle: BAnz AT 03.03.2021 B5

1 Förderziel, Zweck, Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zweck

Ein Verkehrssystem, das gleichermaßen Mobilitäts- wie Nachhaltigkeitsanforderungen erfüllt, stellt einen zentralen Baustein für die Erreichung der nationalen Klimaziele dar. Hierfür ausschlaggebend sind Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, die sich an den jeweiligen Raum- und Infrastrukturgegebenheiten orientieren und deren verkehrliche, räumliche und umweltbezogene Wirkungen berücksichtigen. Mit dem Wettbewerb #mobilwandel2035 – Zukunftswettbewerb nachhaltige Mobilität möchte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) die partizipative Erarbeitung von Zielbildern für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2035 sowie die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Erreichung der Zielbilder unterstützen. Der Wettbewerb adressiert aktuelle und zukünftige Herausforderungen zum Thema Mobilität auf kommunaler und regionaler Ebene. Gesucht werden kreative Ideen und innovative Lösungen für eine ökologisch und sozial nachhaltige Mobilität der Zukunft aus dem gesamten Bundesgebiet. Die Auswahl zur Förderung erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren durch eine Fachjury.

Der Verkehr sieht sich unterschiedlichen Entwicklungen ausgesetzt: Zuzug in Ballungsräume und gleichzeitig Abwanderung aus dem ländlichen Raum, technologische Entwicklungen verschiedenster Art beispielsweise Antriebstechnik, Buchungssystem, Logistik, Digitalisierung, automatisiertes Fahren sowie stärkere Stadt-Umland-Verflechtungen unter anderem mit steigenden Pendelverkehren. Hinzu kommt der demographische Wandel mit Veränderung der Altersstruktur. Diese Entwicklungen haben das Potenzial, den Verkehr und die Mobilität in Stadt und Land erheblich zu verändern und erfordern innovative Anpassungen der bestehenden Verkehrssysteme. Die Chance besteht, diese Veränderungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität und zugleich mehr Lebensqualität zu nutzen.

Durch die Covid-19-Pandemie hat sich bei vielen Bürgerinnen und Bürgern das individuelle Mobilitätsverhalten, der Mobilitätsbedarf und die Verkehrsmittelwahl stark verändert. Homeoffice und Telearbeit im Beruf wie auch der häufigere Umstieg auf das Fahrrad für private Erledigungen sind Beispiele für den veränderten Lebensalltag. Innovative Mobilitätskonzepte wie auch neue digitale Geschäftsmodelle sind mehr denn je gefragt, um aus den Erfahrungen der Krise zu lernen und resiliente Verkehrssysteme zu entwickeln.

Der Wandel zu nachhaltiger Mobilität kann insbesondere dann gelingen, wenn die Ideen und der Gestaltungswille aus den Kommunen und Regionen selbst kommen. Mit dem Wettbewerb sollen daher auch Anreize gesetzt werden, dass sich unterschiedliche Akteure vor Ort einbringen. Durch die Förderung werden sie darin unterstützt, sich proaktiv, kreativ und partizipativ mit den langfristigen Herausforderungen auseinanderzusetzen und konkrete Entwicklungsperspektiven zu erarbeiten, die auch beispielgebend für andere Kommunen und Regionen sein können. An der Erstellung von entsprechenden Überlegungen für einen nachhaltigen Verkehr für einen weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkt (2035) als Grundlage für darauf basierende politische Überlegungen auf Bundesebene besteht ein erhebliches Bundesinteresse. Dies trifft insbesondere auf die Erstellung von Zielbildern für diesen Zeitraum zu.

Die Fördermaßnahme ist Teil der Maßnahmen zum nationalen Klimaschutz des BMU. Ziel der Förderrichtlinie ist es, Kommunen darin zu unterstützen, die Zukunft der Mobilität vor dem Hintergrund der lokalen Situation möglichst praxisorientiert zu entwickeln und zu visualisieren sowie konkrete Maßnahmen zur Realisierung zu ergreifen. Im Mittelpunkt stehen dabei Ansätze für eine klimafreundliche Mobilität, die geeignet sind CO₂-Minderungspotenziale zu erschließen bzw. die

Minderung von Treibhausgas-Emissionen zu beschleunigen. Die geförderten Projekte leisten durch ihre bundesweite Sichtbarkeit einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der Handlungskompetenz relevanter Akteure und regen zur Nachahmung und Umsetzung weiterer Projekte im Bereich klimafreundliche Mobilität an.

Darüber hinaus sollen weitere positive Umwelteffekte wie beispielsweise Verringerung des Flächenverbrauchs, der Verkehrslärmbelastung, Verbesserung der Luftqualität erreicht werden und dies zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in Stadt und Land führen.

Die geförderten Projekte sind aufgefordert Verlagerungswirkungen und ihr Treibhausgas-Einsparpotenzial sowie weitere Umweltwirkungen im Vergleich zu einem „business-as-usual“ Szenario plausibel darzulegen. Darüber hinaus wird eine externe Erfolgskontrolle der Förderprojekte nicht zuletzt anhand folgender Kriterien erfolgen:

- Art der Veränderungen der (politischen und gesellschaftlichen) Rahmenbedingungen für die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf kommunaler Ebene,
- Höhe der bereitgestellten Finanzmittel zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf kommunaler Ebene,
- Anzahl mobilisierte Akteure zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte auf kommunaler Ebene.

Die Umsetzung der Fördermaßnahme erfolgt im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens. Dieser Wettbewerb findet einmalig statt und teilt sich in zwei aufeinander aufbauende Förderphasen auf. In der ersten Förderphase werden bis zu zehn Vorhaben zur partizipativen Erarbeitung von Zielbildern 2035 gefördert. Für die zweite Förderphase werden aus diesen max. zehn Vorhaben bis zu fünf Projekte für die Umsetzung des Zielbildes und die Realisierung einzelner Maßnahmen zur Förderung ausgewählt.

1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinie, der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis (AZA)“ bzw. der „Richtlinien für Zuwendungsanträge auf Kostenbasis (AZK)“ und den EU-Regelungen. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Die Möglichkeit der Dauerförderung besteht nicht.

2 Gegenstand der Förderung

Das BMU unterstützt mit der Förderrichtlinie lokale Akteure (Kommunen, Vereine, Verbände, Unternehmen, wissenschaftliche Einrichtungen etc.) darin, Zielbilder für die Zukunft der Mobilität vor dem Hintergrund der Entwicklungen in ihrer Stadt, Gemeinde oder Landkreis möglichst praxisorientiert und partizipativ zu entwickeln und zu visualisieren sowie konkrete Maßnahmen zur Realisierung des Zielbildes zu ergreifen. Im Mittelpunkt stehen dabei Ansätze für eine umweltfreundliche Mobilität, die zu mehr Lebensqualität in Stadt und Land führt. Als zeitlicher Horizont für die Zielbilder ist das Jahr 2035 gewählt. Dieser Zeitpunkt ist ausreichend weit entfernt, um über innovative Konzepte nachzudenken und zugleich hinreichend nah, um möglichst konkrete Lösungen zu entwickeln. Oftmals fehlen diese langfristigen, über einen für Verkehrsplanungen üblichen Zeitraum von zehn bis fünfzehn Jahren hinausgehende Überlegungen (Zielbilder), die eine mögliche und gewünschte Mobilität darstellen. Auch partizipativ angelegte Ansätze kommen meist schon allein deshalb nicht zum Tragen, weil insbesondere in den kommunalen Verwaltungen die personellen und zeitlichen Kapazitäten für solche Prozesse fehlen. Andere Akteure vor Ort können diese Lücke nicht im erforderlichen Maße füllen. Die Zielbilder sollen sich insbesondere durch Innovation, Kreativität, Denken „outside the box“ sowie Machbarkeit auszeichnen.

Der Wettbewerb gliedert sich in zwei aufeinander aufbauende Förderphasen:

Förderphase I

Gefördert wird in Förderphase I die partizipative Konzipierung und Entwicklung von Zielbildern für das Jahr 2035, wie nachhaltige Mobilität vor Ort gestaltet werden kann (eine verbindliche Zusage der betroffenen Gebietskörperschaft zur Mitwirkung und Umsetzung des Projektes muss vorliegen). Dazu gehören beispielsweise projektbezogene Recherchen und Analysen, Beratungsleistungen durch qualifizierte externe Dienstleister, Forschungs- und Entwicklungs-Aufträge an Forschungseinrichtungen, Erstellung von Studien und Konzepten, Moderatoren für projektbezogene Veranstaltungen, erforderliches Personal für Koordinierungsstellen/Netzwerkbüros etc. Darüber hinaus können Maßnahmen zur begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit im angemessenen Umfang gefördert werden.

Förderphase II

In Förderphase II wird die Umsetzungsplanung der in Förderphase I entwickelten Zielbilder sowie im Einzelfall die Umsetzung dabei entwickelter Maßnahmen gefördert. Es werden notwendige Handlungsschritte zur Erreichung des formulierten Zielbildes identifiziert, mit bestehenden Planungen abgeglichen und ein Aktionsplan aus kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Umsetzung festgelegt. Methodisch soll dabei das Backcasting-Verfahren angewandt werden, das heißt die notwendigen Schritte zur Zielerreichung werden ausgehend vom Zielbild rückwärts bis zur Gegenwart geplant.

Je nach Umfang können auch einzelne (investive) Maßnahmen, die zur Umsetzung der in Förderphase I entwickelten Zielbilder beitragen, gefördert werden, beispielsweise Anschaffungen wie Fahrzeuge sowie Aus- und Umbau notwendiger Infrastruktur, die für die Mobilitätsmodellprojekte erforderlich sind. Entsprechend Förderphase I werden darüber hinaus Maßnahmen zur begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit im angemessenen Umfang gefördert.

Die geförderten Maßnahmen sollen die Digitalisierung als wichtiges Querschnittsthema berücksichtigen und mindestens einen weiteren Aspekt der folgenden Schwerpunktbereiche umfassen:

- Pendlerverkehr
- Wirtschaftsverkehr
- Verkehr im ländlichen Raum

Die Beiträge müssen sich aber nicht auf die genannten Themen beschränken, auch andere sind ergänzend möglich. Darüber hinaus sind Beiträge, die einen aktuellen Bezug zur Covid-19-Pandemie herstellen und daher beispielsweise die Resilienzen von Verkehrssystemen berücksichtigen, willkommen.

Die geförderten Vorhaben befähigen Kommunen und weitere Akteure lokal passende Zielbilder für eine nachhaltige Mobilität im Jahr 2035 zu entwickeln und besitzen das Potenzial, einen positiven Beitrag für Umwelt und Gesellschaft zu leisten. Die Maßnahmen sind geeignet, zum Mobilitätswandel und zur Erreichung der Klimaschutzziele im Handlungsfeld Verkehr beizutragen. Sie geben entscheidende Impulse zu Innovationen in den gewählten Schwerpunktbereichen. Die Vorhaben können sich auf ganz unterschiedlicher räumlicher Ebene bewegen wie z. B. (Groß-, Mittel- oder Klein-) Städte, Quartiere oder Stadtteile, Stadt-Umland-Regionen, einzelnen bzw. mehreren Landkreisen.

3 Zuwendungsempfänger

3.1 Antragsberechtigung

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen oder privaten Rechts: Gebietskörperschaften (Kommunen, Landkreise), staatliche und nichtstaatliche Hochschulen, außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Organisationen (Stiftungen, Verbände, Vereine, Gewerkschaften, Genossenschaften) sowie gewerbliche und gemeinnützige Unternehmen.

Zum Zeitpunkt der Auszahlung einer gewährten Zuwendung wird das Vorhandensein einer Betriebsstätte oder Niederlassung (Unternehmen) bzw. einer sonstigen Einrichtung, die der Tätigkeit der Zuwendungsempfänger dient (Hochschule, Forschungseinrichtung, kleine und mittlere Unternehmen (KMU), gesellschaftliche Organisation), in Deutschland verlangt. Das Projektgebiet muss sich im Bundesgebiet der Bundesrepublik Deutschland befinden.

Die Zusammenarbeit und Beteiligung unterschiedlicher Akteure ist ausdrücklich erwünscht. In Förderphase II ist die Förderung von Verbundprojekten, in denen Arbeitspakete durch mehrere eigenständige Partner umgesetzt und finanziert werden, möglich. Die Zusammenarbeit ist in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung zu regeln.

3.2 Sonstige Vorgaben

Nicht antragsberechtigt sind die Bundesländer sowie deren Einrichtungen.

Antragstellende, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, sind von der Förderung ausgeschlossen. Antragstellende und, sofern Antragstellende eine juristische Person sind, die verantwortlichen natürlichen Personen dürfen keine eidesstattliche Versicherung nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sein.

Einzelpersonen werden nicht gefördert.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungsfähig sind nur Vorhaben, welche die allgemeinen und besonderen Förderziele sowie -bedingungen dieser Richtlinie erfüllen. Darüber hinaus haben Antragstellende beziehungsweise deren Vorhaben die nachfolgenden Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die Förderung kann nur gewährt werden, soweit an der Durchführung der Projekte ein erhebliches Bundesinteresse besteht. Hierfür müssen diese einen klaren Lösungsbeitrag zu einer ökologischen Herausforderung skizzieren, eine breite Außenwirkung haben, innovativ sein und sich grundsätzlich an Interessen der Allgemeinheit sowie an ethischen Grundsätzen orientieren. Dabei kann es sich auch um lokale oder regionale oder um zunächst fachlich eingegrenzte Lösungen handeln, die sich auf andere Orte und Regionen oder Fachthemen übertragen lassen.
- Antragstellende müssen personell und organisatorisch in der Lage sein, das Vorhaben durchzuführen. Die Finanzierung des gesamten Vorhabens muss sichergestellt sein. Es muss bestätigt werden, dass die geforderten Eigenmittel aufgebracht werden können. Drittmittel oder Förderungen Dritter, die zur Finanzierung des Vorhabens ergänzend herangezogen werden, müssen ausgewiesen werden.
- Das Vorhaben muss innerhalb des im Zuwendungsbescheid genannten Bewilligungszeitraums begonnen, durchgeführt und abgeschlossen sein. Eine Zuwendung darf nicht gewährt werden, wenn Antragstellende zum Zeitpunkt der Bewilligung mit dem Vorhaben bereits begonnen haben. Gemäß der Verwaltungsvorschrift Nummer 1.3 zu § 44 BHO gilt der Abschluss eines der Ausführung des Vorhabens zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags als Vorhabenbeginn. Mit Antragstellung ist ausdrücklich zu erklären, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen und noch kein der Ausführung des Vorhabens zuzurechnender Vertrag abgeschlossen wurde.
- Antragstellende sollen sich – auch im eigenen Interesse – im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens mit dem EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation vertraut machen. Sie sollen prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen ist im nationalen Förderantrag kurz darzustellen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart und Finanzierungsform

Für die Durchführung der Vorhaben können Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt werden. Antragstellende sind im Rahmen der Vorhabentätigkeit verpflichtet, die Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

5.2 Finanzierungsart

In der Regel erfolgt die Finanzierung in Förderphase I und II als Anteilfinanzierung. Es wird vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit (vgl. Nummer 6.2 und 6.3) wie folgt gefördert:

Förderphase I

- Anteilfinanzierung mit 95 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben-/kosten;
- Förderdauer bis zu zehn Monate

- Maximaler Förderbetrag 150 000 Euro

Förderphase II

- Anteilfinanzierung mit 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben/Kosten für Gebietskörperschaften, Organisationen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen;
- Anteilfinanzierung mit bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für finanzschwache Gebietskörperschaften. Als finanzschwach im Sinne dieser Förderrichtlinie gelten Gebietskörperschaften,
 - die an einem landesrechtlichen Hilfs- oder Haushaltssicherungsprogramm teilnehmen,
 - oder
 - denen die Finanzschwäche durch die Kommunalaufsicht bescheinigt wird.

Für das Vorliegen der Voraussetzungen von Finanzschwäche ist ein entsprechender Nachweis zu erbringen.

- Anteil-/Vollfinanzierung mit bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für staatliche und nichtstaatliche Hochschulen;
- Anteilfinanzierung mit 25 bis 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben/Kosten je nach beihilferechtlicher Grundlage für Unternehmen bzw. sofern es sich um eine wirtschaftliche Tätigkeit handelt.
- Förderdauer bis zu 24 Monate

5.3 Zuwendungsfähige Ausgaben bzw. Kosten

Zuwendungsfähig sind die vorhabenbedingten Ausgaben bzw. Kosten, die zur Durchführung der Maßnahmen gemäß Nummer 2 unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit anfallen. Dies gilt vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit (vgl. Nummer 6.2 und 6.3) insbesondere für:

- das für die Vorhabendurchführung erforderliche Personal (z. B. für Koordinierungsstellen, Netzbüros und Moderatoren oder Vergabe von Aufträgen für diese Aufgaben): Personalausgaben/-kosten sind nur zuwendungsfähig, soweit sie nicht bereits durch Dritte aus öffentlichen Haushalten gedeckt sind.
- Sächliche Verwaltungsausgaben (Verbrauchsmaterial, Geschäftsbedarf, Veranstaltungen, Post- und Fernmeldegebühren sowie Druckarbeiten)
- Vergabe von Forschungs- und Entwicklungs-Aufträgen (z. B. für Studien und Konzepte, Maßnahmen zur Beteiligung der Öffentlichkeit, Öffentlichkeitsarbeit)
- Reiseausgaben/-kosten für Dienstreisen des Antragstellers dürfen vorkalkulatorisch bis zu 500 Euro pauschal pro Reise veranschlagt werden.

Generell ist auf eine ökologisch nachhaltige und, sofern möglich, klimaneutrale bzw. -schonende Beschaffung und Durchführung von Dienstreisen zu achten. Für Beschaffungen bedeutet das, dass Nummer 6 f des Maßnahmenprogramms Nachhaltigkeit der Bundesregierung entsprechend angewendet werden soll. (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/berichte-undreden/massnahmenprogramm-nachhaltigkeit-der-bundesregierung-427896>).

Für Dienstreisen heißt das insbesondere, dass diese auf ein unbedingt notwendiges Maß reduziert werden sollen und – sofern möglich – virtuelle Konferenzen Präsenzbesprechungen vorzuziehen sind. Bei unbedingt notwendigen Dienstreisen soll die Nutzung der Bahn der Flugzeugnutzung vorgezogen werden.